www.motosclasicas80.c
motos clásicas
info@motosclasicas80.c

Presentación nuevas Kawasaki Z 1300, Z1000 ST, Z 1000 MKII y Z 500

EL PODER DE LA Z!

Por: Jaime ALGUERSUARI

«Join the Force»

En castellano, sonaría más o menos así: «Unete a la fuerza».

Este es el lema de Kawasaki en la presenta campaña; el grito de guerra de una industria, que siendo la menor de las cuatro niponas en volumen absoluto de ventas, ostenta en ciertos países el liderato respecto al sector de la gran cilindrada.

De un tiempo a esta parte, el concepto fuerza, ha sido el mejor argumento de ventas de la marca de Akashi; su gama de tricilíndricas dos tiempos, 250, 400, 500 y 750 c.c. han representado fielmente su papel de «arrolladoras», pero cada época tiene su circunstancia, y el concepto de potencia, velocidad, aceleración no va ligado, en ésta que nos toca vivir ahora, con los dos tiempos.

Por esto, Kawasaki entró en el campo de los cuatro tiempos con una superbike que marcó una pauta; un camino a seguir por los

JOIN the FORCE

demás fabricantes: la Z–900 cuatro cilindros en línea.

A partir de este momento, la letra Z se alzaría como el sello insustituible de una generación de «fuertes».

Y hoy, cuando en este país, por mor de diversas circunstancias más o menos conocidas no tenemos todavía la oportunidad de adquirir productos Kawasaki, ni de alguna otra firma nipona, SOLO MOTO tiene el placer de presentaros las últimas «Fuertes» de la gama Z. La seis 1.300, la cuatro 1.000 con cardan y cadena y la 500 cuatro.

«Join the Force», «únete a la fuerza», únete a Kawasaki, únete a la más potente motocicleta construida en serie hoy en día. Kawasaki, llega hoy de la mano de un lema, que representa toda una forma de expresar un concepto de fabricación.

Tras cuatro días de contacto con los hombres de Kawasaki, con sus nuevas motos, con sus ideas y sus conceptos, hemos llegado a la conclusión que la nueva Z–1.300 seis cilindros, es verdaderamente la ¡Fuerza!, pero tal vez, surja ahora la pregunta: ¿Vale la pena unirse a «esta Fuerza»?

No adelantemos acontecimientos y vayamos por partes.

UNA CURIOSA PRESENTACION: CUATRO DIAS DE «CRUZADAS» EN MALTA

Cuando la secretaria de Ben Heiderich, me llamó para concretar nuestra presencia en la jornada de prensa que Kawasaki Japón a través de Kawasaki Inglaterra tenía programada en la Isla de Malta, no dudé en aceptar, puesto que sabía de antemano que en la misma iba a ser presentada a los medios informativos más importantes del continente la nueva Z–1.300 seis, amén de la nueva gama 1.000 potenciadas y con cardan, pero en el fondo me pregunté ¿por qué invitan a periodistas españoles? (esa misma pregunta me la había hecho unas semanas antes, cuando nos invitaron a Bélgica para probar las Yamaha Cross 79).

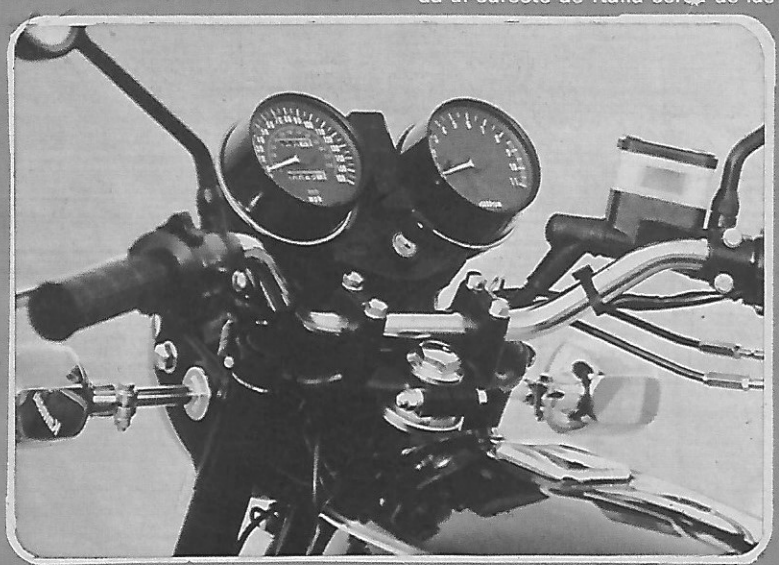
Nada menos que seis informadores hispanos estuvimos en Malta.

La respuesta no tardaría en encontrarla; Ben Heiderich, representante de Kawa para nuestro país ha tenido un importante incidente con la Asociación de Fabricantes Nacionales de Motocicletas, y de rebote, con la comisaría general de Aduanas. Casi 800 motos permanecen inmóviles en la zona franca de Bilbao sin ser despachadas desde hace un año. El pleito, parece ser largo y la pérdida económica para el empresario hispano alemán muy importante. (las motos retenidas son las 400 y las 650 cuatro cilindros.)

A raíz de este altercado, la tensión es fuerte, dado por otra parte que el país motociclistamente hablando está tendiendo día a día, a una mayor demanda de la moto

Kawasaki, ha aprovechado el lanzamiento de su Z 1.300 y Z 500 para ofrecernos unas versiones muy actualizadas de las populares 1.000. La ST y la MK II. Ambas 1.000 son prácticamente iguales, con un aumento de potencia de 10 Hp sobre sus antecesoras, así como una mejora del chásis. La diferencia básica entre la ST respecto a la MK II es la incorporación de transmisión por cardán

de carretera. Ahora, ha sido Sanglas quien pondrá en breve su 400–Y en producción con un grupo motriz Yamaha; es decir, los japoneses, de una forma u otra, ya están en nuestro país. El camino de Heiderich, parece tomar visos de importancia respecto a Kawasaki. Por esta razón, seis informadores nacionales, representando a seis importantes medios de comunicación, hemos sido invitados a una presentación que de hecho no nos afecta momentáneamente puesto que ninguna de las unidades presentadas serán comercializadas en España, pero que de



Sin variar excesivamente, los relojes de las nuevas 1.000 Kawa aportan alguna mejora respecto a los anteriores modelos. La parte eléctrica, así como los retrovisores, han sido rediseñados

derecho puede representar un nuevo escalón en el acercamiento hispano - nipón por lo que respecta a la industria de la motocicleta.

Nosotros, como espectadores de excepción hemos asistido por vez primera a una presentación europea, junto a colegas que se han sentido extrañados, al ver a seis españoles en un lugar, en el que durante años hemos brillado por nuestra ausencia.

Por supuesto, Heiderich mantuvo largas conversaciones con el staff directivo de Kawasaki encabezado por Mr. Takahashi, general mánager de la división motocicletas de Kawasaki industria pesada.

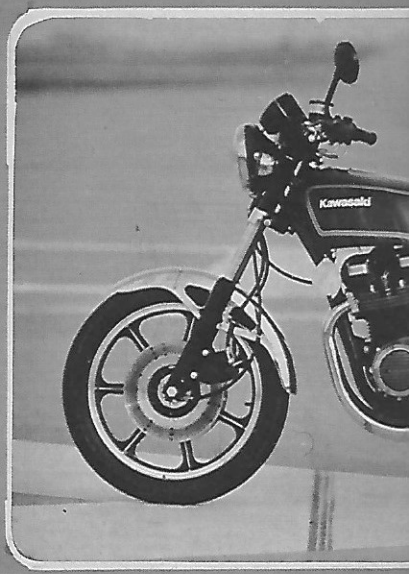
Hasta aquí, el motivo de nuestra presencia en Malta, pero al margen, y una vez sobre el «terreno de la presentación» la pregunta, unánime por parte de toda la prensa europea, fue la siguiente: ¿Y qué hacemos aquí?

Es de suponer, que Kawasaki Inglaterra, encargada del montaje de esta presentación no comprobó inicialmente e «in situ», las características de la Isla de Malta para una presentación de este tipo.

Diré, que la Isla de Malta, situada al suréste de Italia cerca de las costas africanas, ocupa una privilegiada situación estratégica en el Mediterráneo.

Esta isla, dependiente en primer lugar de la Corona de Aragón, fue centro de los ejércitos cristianos que de toda Europa se prestaron a luchar contra el Islam; miles de soldados se congregaron en la pequeña isla para saltar a Oriente en busca de sus ideales religiosos militares. Posteriormente, la isla fue donada por un rey español a la Orden de Malta (de la que heredó el nombre) y a partir de aquí, los avatares de la historia la hicieron pasar de mano en mano, entre franceses, ingleses y hasta finalmente, conseguir la independencia como país autónomo.

Valga esta pequeña introducción político-geográfica para deciros que la isla en la actualidad, regida bajo patrones británicos (es el segundo idioma, se circula por la izquierda y su sistema jurídico se basa en el británico) dista mucho de desear como edén turístico. Subdesarrollada, pésimamente mal comunicada, con una red viaria (carreteras) en un estado casi «prehistórico», no ofrecía, ni mirado bajo el prisma más opti-



mista, la más mínima condición para probar unas motos, que a «priori» eran supuestamente, como luego comprobamos, los «monstruos» de la carretera.

Así que nos armamos de curiosidad y esperamos a ver qué «show» nos habían preparado los hombres de Kawasaki Inglaterra.

Tras una rueda de prensa, en la que nos fue presentado el staff japonés responsable del proyecto de las nuevas Z, se nos comunicó la forma de actuación en los siguientes días.

En primer lugar, existían un total de 12 motos para los 43 informadores-probadores acreditados; como sea que rodar por la isla era simplemente peligroso (por el mal estado del piso y por su estrechez) se conectó con las Fuerzas Aéreas Maltesas para rodar en un sector del aeropuerto de Luqa que no era utilizado. Así, 1.300 metros de pista, ancha y en muy buen estado, más una recta de más de 800 metros, afín a la recta principal serían el marco ideal para probar las «nuevas Z» y en especial, a la más «peligrosa», la 1.300 seis.

Posteriormente tendríamos, bajo riguroso control, una zona de carretera de 5 kilómetros para tener una idea del comportamiento de las «bestias» en la ruta.

Ni que decir tiene que las miradas de asentimiento, a un pensamiento común entre los periodistas, fue unánime: «¿Y qué demo-

nios hacíamos en Malta cuatro días, desconectados del mundo, para probar las motos en un aeropuerto...?»

Evidentemente, no fue un acierto el ir al país maltés, puesto que han sido muchos los días dedicados a esta presentación, cuando la misma, realizada en Marbella o en el Paul Ricard, hubiera sido más rápida y sobre todo más efectiva respecto a las conclusiones finales.

Dudo mucho que nadie saliera contento de estos cuatro días de pruebas.

En las horas dedicadas a las mismas, hubo «lucha americana, grecorromana y karate» para hacerse con uno de los modelos, puesto que 12 motos para 43 ansiosos periodistas no eran un número ideal para fomentar la cordialidad.

Por supuesto, que la más solicitada fue la Z 1.300 y la gran sorpresa de esta presentación la novedad mundial, reservada por Kawasaki para esta ocasión de la Z 500 cuatro.

Así pues, y durante tres días, a intervalos «cortitos» nos los hemos pasado «recta arriba, recta abajo»...

Al margen del comentario, más o menos sarcástico, he de confesar que estamos satisfechos de lo visto y fotografiado y sobre todo, por la deferencia de Kawasaki en cuanto a presentar así, de improviso, un nuevo y esperado modelo dentro de la gama Z: el 500.

Al resto de la prensa europea, toda la información obtenida en Malta les ha sido solicitado un embargo, hasta el 1 de enero del 79.

Los españoles, al no vender Kawasaki, no tenemos este problema. ¿Alguna ventaja hay que tener, no?

LA NUEVA GAMA Z

Con la creación de la Z 1.300 Kawasaki, ha querido remodelar su actual producción de superbike, y revitalizar de este modo su posición en los mercados mundiales, por lo menos a lo largo de 18 meses más.

Ahora, con la Z 1.300, la Z 100 ST, la Z 1.000 MKII, la Z 500, la SR 650, la Z 400 y la Z 250 c.c., la firma nipona tiene un excelente y actual producto que la mantendrá competitiva en todos los frentes.

UN NUEVO CONCEPTO

Lo que Kawasaki nos ha mostrado en Malta ha sido que la materialización de una nueva filosofía dentro de la mentalidad japonesa.

La 1.300, iniciada en 1973, no es otra cosa que un «ejercicio de estilo» realizado a partir de un profundo estudio sobre los distribuidores Kawa en todo el mundo. Una forma de ostentar, por el momento, la supremacia en el sector de más prestigio de la motocicleta: la superbike.

Por el contrario, la gama 1.000, nacida en 1972 con la 900 cuatro, sigue siendo el «caballo de batalla» de la firma, y en este sentido, Kawasaki ha querido poner al día este modelo con la extrapolación de su Z 1.000 A (la conocida en España por la única importación).

Las nuevas 1.000, se han denominado, ST y MKII.

¿Cardan o cadena?

Una cuestión casi eterna entre motoristas de una u otra ideología que Kawasaki ha querido solucionar con una opción salomónica: ¡Ambas cosas!

LAS NUEVAS 1.000

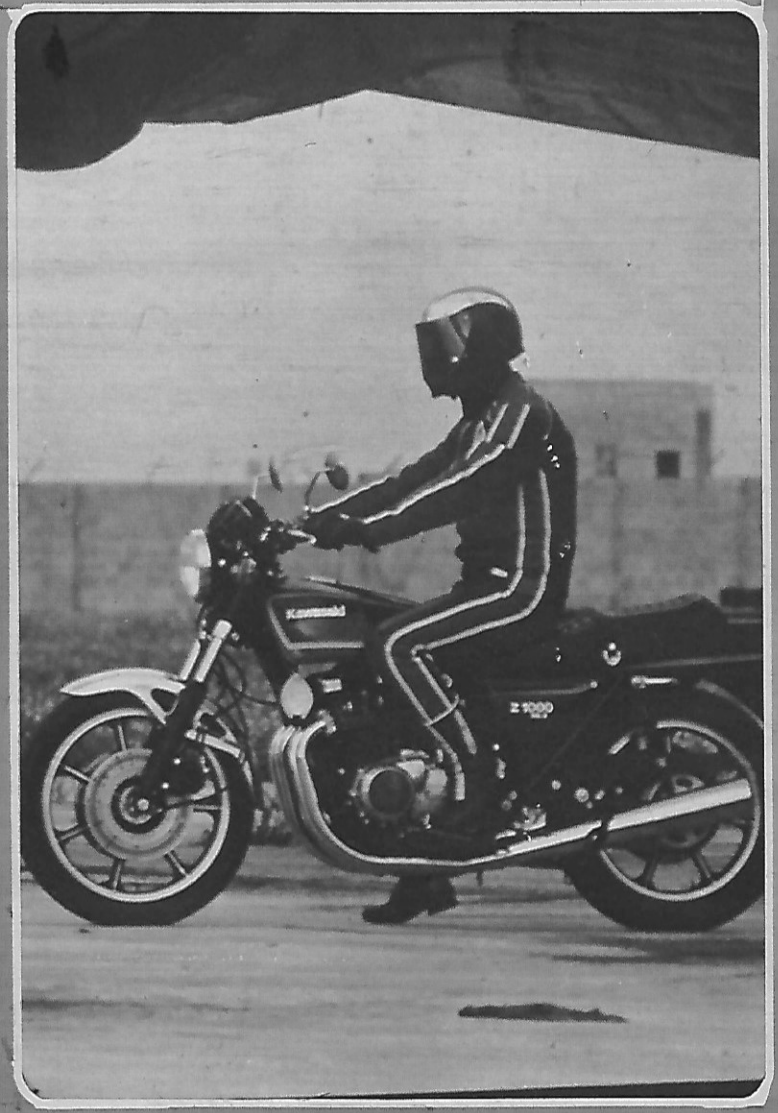
Básicamente, pocos son los puntos en común que unen la antigua Z 1.000 A, con las nuevas, (ST y MKII) a excepción hecha de un modelo que ha servido de intermedio entre ambas; la 1.000 ZIR, que de algún modo, fue un preludio de esta nueva serie.

El motor de la ST y la MKII, que salvo pequeños detalles únicamente difieren en la adopción del cardan por parte de la primera y de la cadena por parte de la segunda, son idénticos.

Ahora, el propulsor tetracilíndrico, ofrece 10 CV más que la anterior Z 100. Este incremento de potencia, se ha logrado gracias a la adopción de unos nuevos árboles de levas así como en el aumento y tipo de los carburadores; de 26 mm. de difusor, se ha pasado ahora a 28 mm.

Por supuesto, el styling de la moto ha variado sustancialmente (como ya lo hiciera la ZIR) adoptando la concepción paralelográmica que parece causar furor entre los estilistas de Kawasaki.

El motor, al igual que la ZIR, ostenta parte de los cárters pintados en negro mate.



Las dos 1.000. Una solución de Kawasaki, que sin lugar a dudas será seguida por otros fabricantes. Es una astucia comercial, el ofrecer un potente modelo, el mismo, en dos versiones, el de cardán y el de cadena

Igualmente, el chasis ha sufrido una total remodelación. En primer lugar, porque no existía otra posibilidad dado que la ST incorpora cardan y esta circunstancia obliga a un nuevo basculante (autoportante de la transmisión secundaria) a la vez, que a modificar sustancialmente el cuadro, mejorándolo sobre todo en lo que respecta a la rigidez.

De las soluciones adoptadas a la ST gracias al cardan, se ha visto beneficiada la MKII que al tiempo aporta un chasis similar al de la ST, en cuanto a mejoras, con la sola diferencia de un basculante clásico y el mantenimiento de la transmisión por cadena (que en este modelo ha sido muy mejorada, considerándose de larga duración).

Las suspensiones, la parte eléctrica, los neumáticos (diseñados especialmente por Dunlop Japón para este modelo) unos nuevos espejos retrovisores antivibración, y un nuevo encendido electrónico que hace olvidar los platinos.

En definitiva, las nuevas Z 1.000 harán olvidar muy pronto a las anteriores «litro» de la marca.

Su precio se estima, como es de costumbre, muy competitivo.

Ahora, la posibilidad de ofrecer a su red de ventas de 1.000 c.c., con más de 90 Hp, una velocidad superior a los 200 kilómetros por hora, un peso inferior a los 250 kg. y sobre todo, la posibilidad de elección, sobre un mismo modelo, de la transmisión por cardan o cadena, le dan a Kawasaki una situación inmejorable dentro del mercado mundial de la gran cilindrada.

Indudablemente, Kawasaki ha sabido mover muy bien sus peones, de tal modo, que la habilidad mostrada en la extrapolación de una 1.000 en cardan y cadena, va a ser seguida, estamos seguros, por otros fabricantes nipones.

IMPRESIONES: Z 1.300: ¿VALE LA PENA SER LA MAS PODEROSA?

Como ya he avanzado anteriormente, poco, muy poco, ha sido el tiempo y sobre todo el «terreno» para ensayar las nuevas Kawasaki; no obstante, sí os puedo ofrecer una primera impresión.

Inicialmente, os diré que mucho era lo que esperaba respecto al motor, y en este sentido, no sólo no me ha defraudado sino que incluso ha superado lo previsto.

Pero a lo largo de los minutos que he manejado la Z 1.300, una continua pregunta me ha asaltado con tanta insistencia, que incluso me ha hecho pensar profundamente en el camino de la industria motociclista nipona, que es decir mundial.

La guerra entre las marcas del sol naciente está desatada; esto, es de dominio público; al parecer, los primeros combates se libran al son de quien tiene la moto más grande, más potente y más rápida. Honda ganó el primer match con su CBX, pero aún no han dejado de sonar los timbales de la victoria,

CARACTERISTICAS TECNICAS

PERFOMANCE
Potencia máxima: 93 Hp. a 8.000 rpm.
Par máximo: 9.1 Kg/m a 6.500 rpm.
Aceleración: 400 metros salida para en 11.8 seg. y 12.1 seg. (ST).

MOTOR
Tipo: Cuatro tiempos cuatro cilindros, por aire y doble árbol.
Cilindrada total: 1.015 c.c.
Diámetro y carrera: 70x66 mm.
Compresión: 8.7: 1.
Arranque: Eléctrico por motor de arranque.
Encendido: Electrónico con batería.
Lubrificación: Bomba de aceite.
Aceite cárter: 3.7 litros aceite Sae 10-W-40.
Carburador: Mikuni VM 28 SSx4.
Bujías: NGK B8ES o ND W24ES-U.

TRANSMISION
Tipo: Caja de cambios de 5 velocidades en toma constante.
Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.
Relación de reducción primaria: 1.732.
Relación de cambio: 1.ª: 3.166
2.ª: 2.187
3.ª: 1.666
4.ª: 1.380
5.ª: 1.217
Relación final: 2.293.
Relación de reducción total: 4.836.
Transmisión secundaria: Por cadena (MKII) por cardan (ST).

CHASIS
Tipo: Tubular, doble cuna al acero cromo molybdeno.
Suspensión: Delantera: Telescópica, trasera, amortiguadores regulables.
Neumáticos: Delante: Brigdestone 3.50x19.
Detrás: Brigdestone 4.50x17.
Llantas: De aleación, 19 «delante 17» detrás.

FRENOS
Delante: Doble disco con 240 mm. de diámetro.
Detrás: Simple disco con 250 mm.

PARTE ELECTRICA
Batería: 12 V 16 Amp.
Alternador: 12 V 45/40 W.
Lámparas: 12 V 5/21 Wx2.

DIMENSIONES
Longitud total: 2.250 mm.
Anchura: 810 mm.
Altura: 1.130 mm.
Distancia ejes: 1.535 mm.
Altura asiento: 820 mm.
Lus: 145 mm.
Peso: 257 kg.
Depósito capacidad: 18.2 litros.

con una comercialización todavía primeriza de la poderosa seis, cuando Kawasaki contraataca con una 1.300 aún «más poderosa». ¿es este el camino?

Evidentemente, la moto es una filosofía; una filosofía que el hombre, a mi modo de ver las cosas, ha seguido bajo el patrón del «dominio de la máquina» y no al contrario. Hoy, el término «a la diversión, el placer, y el disfrute, a través del dominio de la máquina» está dando un giro totalmente opuesto. Y la Z 1.300 de Kawasaki entra dentro de esta línea de «superpoderosas» que ponen a prueba los nervios más templados y la conducción más experta.

Sinceramente, la Z 1.300 es uno de esos vehículos reservados a unos pocos motociclistas de élite, que van a encontrar un auténtico «cohete» con ruedas; una devora autopistas capaz de «llanerar» a 210 kilómetros por hora con 2.000 rpm de margen en sus entrañas, pero que los va a limitar profundamente una vez abandonen ese mar de «aguas tranquilas» que es la Autopista, donde las Z 1.300 y este tipo de motocicletas con 300 kilos y más por esqueleto, se encuentran a «punto».

Fuera de una Autopista, la Z 1.300, es un león mellado y sin garras, porque os aseguro que ir deprisa con esta moto en una carretera comarcal, es simplemente un intento, o un suicidio si insistimos «en el tema».

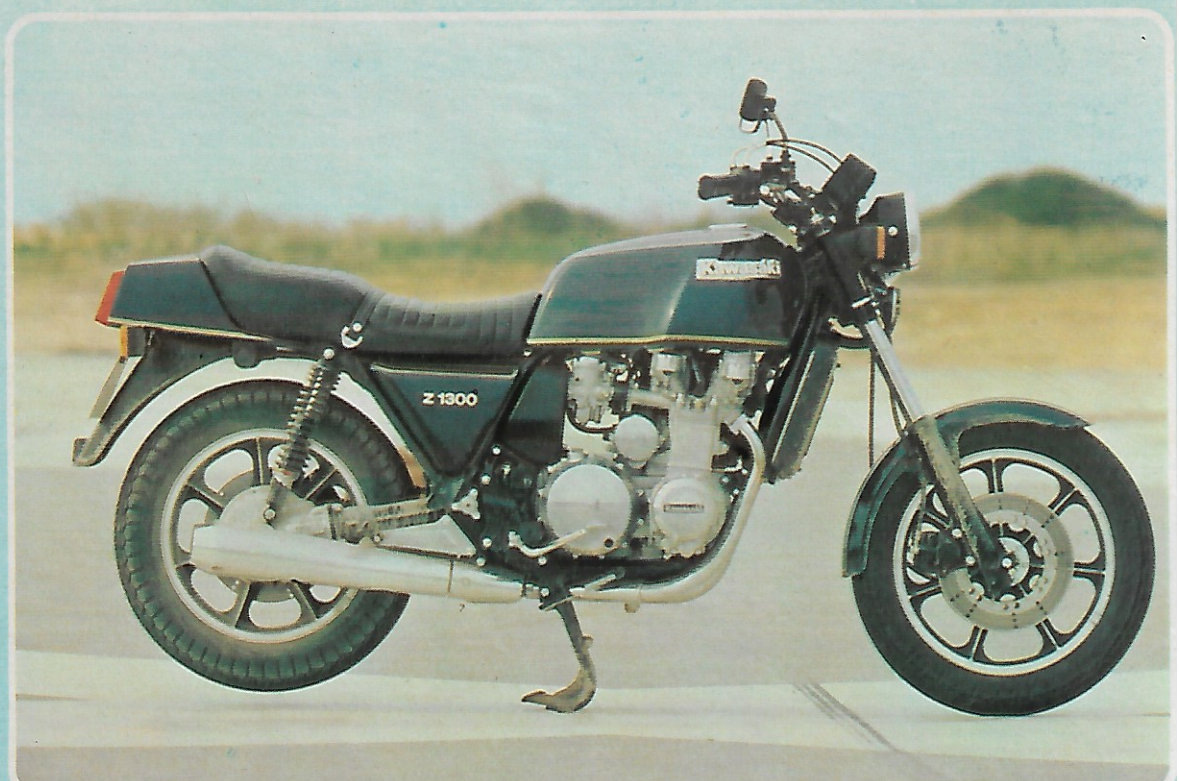
Analizemos la situación.

He dicho que el motor es algo así como el rayo «de Zeus». 120 Hp disponibles desde 500 rpm y en quinta velocidad (recuperación instantánea y sin titubeos, gracias a un par motor de casi 12 Kg/m a 6.500 rpm), están verdaderamente «en la mano».

Es decir, entre las piernas tenemos la mejor y más numerosa

La Z 1.300 es por propios méritos la moto de turismo en producción más potente del mundo. Pero como ya comentamos en nuestro lijero ensayo, será en el futuro un problema a considerar, a la hora de viajar en estos cohetes con ruedas

La 1.000 ST, la nueva litro con cardán, es un auténtico purasangre. El probador japonés, podía hacer locuras con ella. Por supuesto que la Z 1.300 «no permitía estos juegos».



La línea, la estética de la nueva «generación Kawasaki» puede tener sus amantes o sus detractores. Lo cierto es que los japoneses están entusiasmados con este nuevo stuling que ellos llaman, «línea paralelográmica»

caballería, pero este potente motor está instalado en un conjunto móvil que pesa, nada menos 296 kilos en vacío (más de 300 en orden de marcha).

La Z 1.300 es capaz de recorrer los 400 metros en 11.7 segundos; una cifra, que tal vez sea superada por alguna otra motocicleta (menos que los dedos de una mano) pero que para la 1.300 de Kawasaki son realizables sin esfuerzo alguno y en cualquier circunstancia. Requiere pues, una atención constante por parte del conductor al tablero de abordo. El cuentakilómetros se encarama, casi sin proponérselo y ene l más mínimo tramo recto que enfilamos, por encima de los 170 km. por hora; esto supone, una tensión constante y un dominio de la frenada superlativo.

Pero en el momento de «balancear», la Z 1.300 paga caro su tremendo peso.

En virajes, éste «peso pesado» requiere una técnica especial. La de «asegurar» la entrada y la de «cuidar» la salida. De alguna forma, sin llegar al mismo nivel, me recordó la conducción de una Harley. La llanta delantera es de 18, mientras la trasera es de 17. La posición de conducción, un tanto «choperizada», con un manillar envolvente que enfila sus puntas hacia el conductor, siendo de una altura notable; la distancia del asiento al mismo, es igualmente remarcable dado que interviene un largo depósito de combustible.

Por supuesto, que la comodidad es una de las grandes virtudes de esta moto. Comodidad, que es aún más notable en el pasajero (el asiento se eleva unos centímetros por detrás del conductor, ganando en mullido). Las suspensiones trabajan a la perfección, igual la delantera como la trasera. Ni que decir tiene, que en piso irregular (como el «disponible» en la zona rutera que dispusimos en Malta) se hace imprescindible el uso de amortiguador de dirección (en caso de que apuremos el motor).

JOIN the FORCE

La gran sorpresa de esta presentación la ha supuesto la Z 500. Nadie la esperaba, aunque los nipones no anuncian su comercialización hasta octubre del 79. Una línea compacta, muy sobria sin estridencia ninguna.

El efecto del cardan, al igual que en la Z 1.000 ST es prácticamente imperceptible; tanto al acelerar como al reducir. El nivel sonoro es ejemplar. Por lo que respecta al motor (la refrigeración líquida supone un excelente amortiguante de ruidos internos) como en los escapes y admisión. El sonido que emiten los escapes, es sencillamente «afrodisiaco». Más automovilístico que motocilístico, «encoge el espíritu» cuando la hacemos «cantar» más allá de las 8.000 rpm.

La caja de cambios, es ciertamente «un lujo» puesto que de relación a relación, hay menos de 300 rpm de caída. Podría tener una sola marcha puesto que con el terrible par motor de que disponemos, arrancar en quinta no representa problema alguno.

No sería justo olvidarnos en estas someras impresiones de manejo de una gran cualidad de esta «Big Kawa»: la ausencia de vibraciones.

Cuando tomé el mando de la moto por primera vez, sentí que una extraña sensación me envolvía: ¿coche o moto?

Hubiera deseado que el único sentido de marcha que existiera en este mundo fuera la línea recta, porque os aseguro, que jamás antes me había sentido «tan pegado al suelo» y sobre todo, ver sucederse los metros bajo mis pies de una forma tan suave, silenciosa y rápida.

La posición de conducción es un tanto aparatosa; los pies se asientan en las estriberas de una forma muy cómoda y racional (la posición de conducción en esta moto, ha sido estudiada anatómicamente por los técnicos de Kawasaki) aunque la notable anchura del depósito de combustible, nos obligue a mantener una V constante con ambas piernas; ya he dicho, que la gran capacidad de aceleración de esta moto, nos obliga a prestar mucha más atención a la conducción que en cualquier otra moto, por esto, «ir bien cogido» al manillar es primordial; en este sentido destacaría cierta sensación de inseguridad puesto que el manillar, por mor de un depósito muy largo, queda algo lejos de las manos y exige cierta extensión de los brazos.

En realidad, no es intrínsecamente un problema negativo, puesto que en una conducción lenta, la posición es sumamente cómoda, pero cuando queremos ir deprisa, y eso lo saben todos los «rápidos de la carretera», nos gusta estar lo más cerca posible del «tren delantero». Y en la Kawa, querer ir deprisa, significa, «ir muy deprisa». En los virajes lentos, (ángulos de 180° por ejemplo) el conjunto delantero (horquilla, y rueda) ofrece una sensación de flotabilidad, un movimiento de vaivén, que a mi modo de ver, achacaría al gran peso de la moto en conjunto, y a una adelantada disposición del motor que influye decisivamente en el «sentido recto» de marcha (y la distancia entre ejes); es decir, al girar tan en corto, la moto pretende «no entender la maniobra» ya que su «sino», su punto ideal, es ir siempre como un tiralíneas.

Respecto a esta particular teoría mía, sobre la adelantada disposición del motor, valdrá la pena contaros una anécdota; cuando me tocó el turno para el manejo de la Z 1300, busqué el paraje más solitario de aquella zona del aeropuerto para intentar ensayar el «fly», es decir, el levantar la moto en primera. Una operación que no se me antojaba excesivamente difícil dada la tremenda potencia de la moto.

Pero «que si quieres arroz catalina». No hubo forma humana de conseguirlo. La moto se negaba en rotundo a levantar, siquiera unos centímetros del suelo. Por más que lo intenté, con fuerza de brazos y golpe de gas violento, lo único que conseguí fue cruzar un par de veces la rueda trasera, con el consiguiente examen de conciencia y conclusión final: «es mejor dejarlo para otro día».

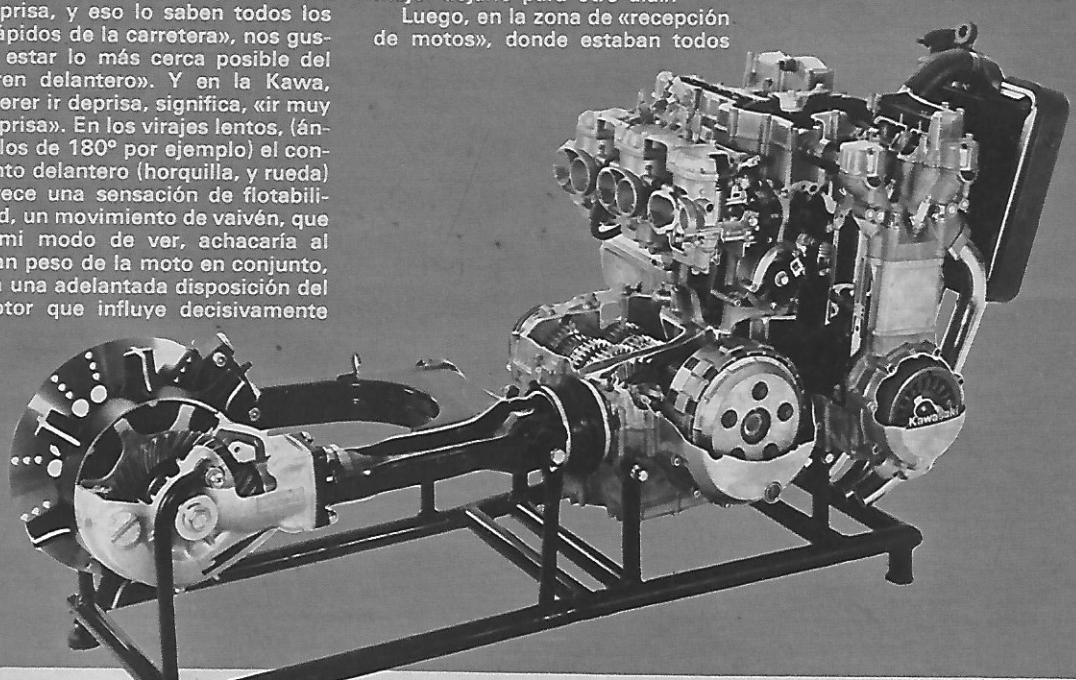
Luego, en la zona de «recepción de motos», donde estaban todos los informadores y técnicos de Yamaha, sentí en mis espaldas una ovación de gala. Me volví y vi justamente el «aterrizaje» de un piloto japonés del Team Kawa Japón que había venido como auxiliar del staff.

Al parecer, puesto que yo no le llegue a ver, el japonés había conseguido un «fly» perfecto. Como el piloto nipón seguía con la intención de repetir su actuación, dado que toda la prensa en general se sintió interesada en tomar fotografías del «evento», seguí prestándole atención, ya que de repetirlo derribaba mi teoría sobre el reparto de pesos de la Kawa.

A pesar de las nuevas intentonas, la «volada» no consiguió repetirla. Y os aseguro, que el hombre puso un empeño terrible en ello. Luego' hablé con él, y efectivamente confirmó mi teoría «La Z 1.300 está estudiada para tener ambas ruedas en continuo contacto con el suelo y evitar cualquier pérdida de adherencia; ocasionalmente se puede conseguir un «fly», con mucha práctica y sobre todo, jugando muchísimo con la fuerza física de los brazos».

No obstante, diré, que el oriental nos obsequió con una serie de «bestiales derrapadas» provocadas con la sola aceleración salida parada, manejando la moto totalmente cruzada y con el neumático echan-

Supongo que habréis observado la foto de la portada. Una cruzada impresionante sobre la Z 1.300. En esta imagen hemos querido repetir la escena para que comprobéis la capacidad de aceleración de este monstruo. Primera, gas y podemos correr de lado y echando humo los metros que queramos; por supuesto, si tenemos el valor suficiente y neumáticos para ir cambiando (la vida de un neumático en la 1.300 en uso normal no llega más allá de los 4.000 kilómetros)



do humo. Un «juego» que realmente me impresionó y en el que hace falta poner mucha práctica y valor. No recomendable, por supuesto, a los futuros poseedores de la Z 1.300.

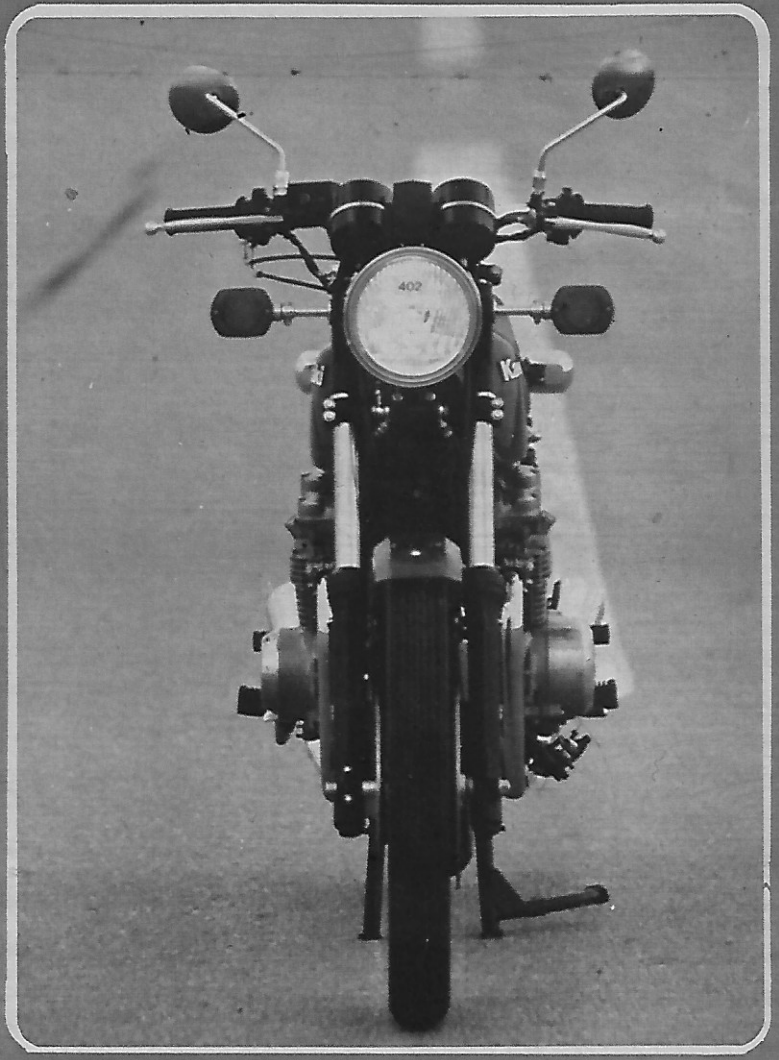
La frenada, es un punto que no pasaremos por alto. Excelente en uso normal.

Son dos discos delanteros, perforados, con 260 mm. de superficie de frenado cada uno más uno trasero, igualmente perforado de 250 mm. Las pinzas, nueva creación Kawa, son de pistón doble. Repito que el conjunto es bueno en términos generales, pero dudo que exista un freno de disco convencional lo suficientemente bueno como para ofrecernos tranquilidad con una moto lanzada a 200 por hora (velocidad muy fácil de

El chásis de la 500, está muy estudiado, y deriva en cierto modo del de sus hermanas mayores. La culata incorpora un doble árbol de levas y únicamente dos válvulas por cilindro. La potencia de este motor es de 52 Cv. Muy probablemente sea la moto más rápida de su clase

alcanzar en un tramo de 800 metros) y con un viraje «delicado» al final de la recta. Cuesta detener un cohete de 300 kilos y a esa velocidad. En nuestro mini-test, en el tramo rutero que dispusimos (carretera en pésimas condiciones) probé intencionadamente apurar el motor entre viraje y viraje, y os puedo afirmar que pasé mis apuros para detener la moto, notando de paso (en esas condiciones de uso netamente deportivas) cierta flexibilidad en el tacto del freno delantero. Obviamente, la brutal desaceleración a que se veían sometidos repercutía en su rendimiento.

En cuanto a detalles de utilización señalamos que la lectura de los relojes, cuenta kilómetros y cuantavueltas es muy fiel y exacta. La respuesta del motor, es efectiva desde menos de 500 rpm, en cualquier marcha, sin tirón, ni brusquedad, la escala del cuantavueltas, representa hasta 8.000 rpm, un enorme soplo de aceleración conseguido con una gran rapidez; pero si insistimos (y esta operación queda ya delimitada a los «muy expertos») podemos llevar la aguja del tacómetro por encima de las 10.500 rpm. e incluso 11.000 rpm.



Muy buen partido están sacando los de Kawasaki a los motores cuatro cilindros. La estrechez del motos es notable, y la capacidad de maniobra de la Z 500 evidente. Una moto, que nos conquisto

Quiere decir esto, que a partir de 8.000 rpm. lo que viene después es algo así como un reactor que se pusiera en marcha y nos empujara más allá de nuestra capacidad de sorpresa. En este régimen, 8.000 rpm. a 10.500 rpm., la Z 1.300 da la sensación de trabajar con un turbocompresor. Insisto, que el techo máximo para aquellos motards que quieran disfrutar largo tiempo de este monstruo de la ruta, será el de las 8.000 rpm. Lo otro, los «que viene después», debe de representar una anécdota para conocer, pero no para utilizar, o por lo menos, para utilizar lo menos posible en carretera nacional (En autopista es un problema de conciencia de cada piloto; en carretera nacional, es un problema de consideración hacia el prójimo). prójimo).

CONCLUSIONES

¿Vale la pena ser la más poderosa?

Este es el titular de esta presentación toma de contacto. Una pregunta que bien vale la pena formular. Obviamente, nuestras pruebas en Malta han estado muy limitadas, sería justo tener la moto más tiempo y hacer sobre ella muchos kilómetros para ofrecer una opinión más real y exacta.

De todas formas, la Z 1.300 es un verdadero monstruo que planteará a sus futuros propietarios un problema de conciencia y sobre todo de concepción. ¿Deseamos ir en moto, por el placer del equilibrio dinámico y su TOTAL dominio, o bien queremos, al precio que sea, manejar un Fórmula-1 con dos ruedas?

Esta es la cuestión.

Tal vez os pueda parecer un contrasentido, pero gracias a la oportunidad que Kawasaki nos ofreció al presentar la nueva Z 500, diametralmente opuesta al concepto que representa la Z 1.300, sentí muy de cerca un agradable sensación. Cuando desmonté la «bestia» (la Z 1.300) y me subí en LA MOTO (la Z 500). Os aseguro que esta fue mi auténtica impresión. Dejaba 120 Hp., 300 kilos de peso, una movilidad limitada y una frenada preocupante, para subirme en 52, buenos caballos, 190 kg., y una movilidad de centella. Yo, sonreí, al poner primera en la 500, y volví a ser «un terráqueo normal», por la carretera. Hoy por hoy, prefiero seguir siendo yo quien marca el ritmo, que depender de la atención que exige conducir una Z 1.300 que viene a ser algo así como un Jumbo 747.

Me gustan más los aviones de caza...!

DETALLES TECNICOS DE LA Z 1.300

En el proyecto de está «reina de las superbike», Kawasaki ha empleado su nueva concepción de styling basada en el paralelogramo, ya empleada en la Z1R. Líneas rectangulares, abandonando su anterior sistema de líneas suaves y envolventes.

En todo el conjunto, la marca de Akashi, ha buscado la racionalidad rutera para ofrecer un vehículo altamente preparado para largos recorridos, que es sin ninguna duda al sector donde va destinada esta motocicleta.

Así, por ejemplo, los neumáticos, Dunlop Gold Seal F 8 delante, y Dunlop Gold Seal K 100 M detrás, no llevan cámara lo que representa una importante medida de cara a los pinchazos. La incorporación de la transmisión cardánica, otra importante solución para la práctica del turismo en carretera. Adiós a las cadenas y sus limitaciones, sobre todo con un cardán perfectamente elaborado, con nada menos que cuatro amortiguadores a lo largo de todo el conjunto, que evita cualquier efecto negativo. Hemos dicho en las impresiones de manejo que el cardán pasa totalmente desapercibido. En este sentido Kawasaki ha realizado un excelente trabajo.

La gran capacidad del depósito, 27 litros, nos ofrecen una autonomía de más de 300 km. en conducción normal. El asiento se abre lateralmente dando acceso a una bandeja portaherramientas (excelentemente dotada), la batería, y un portadocumentos estanco instalado en el hueco del colín trasero.

Con una sola llave, la de contacto, podemos abrir el asiento y bloquear la columna de dirección.

La instalación eléctrica está sobredotada, alimentada por una batería de 12 Vol 20 Ah. Asimismo, las piñas de conmutadores son de nuevo diseño con un claxon de dos intensidades. El arranque, como es clásico en Kawasaki es accesible previo accionamiento del embrague (de no hacerlo, la moto no se pone en marcha).

El chasis, muy estudiado, para albergar un gran motor, y sobre todo soportar un peso total superior a los 300 kilos, es un doble cuna, de acero al cromo molybdeno con un tubo de diámetro de 38 mm. El basculante (como se puede apreciar en la foto) es toda una obra de ingeniería, puesto que en su brazo derecho aloja el árbol del cardán.

Las dimensiones totales de esta «Big Kawa» son las más grandes de toda la gama.

Los frenos, son tres de disco, con los discos perforados para mejor evacuación del calor. Dos delanteros de 260 mm. y uno trasero de 250 mm.

EL GRAN CORAZON

Efectivamente, si Honda con su CBX seis pensó tomar la cabeza de la nueva generación de «super-super Bikes», ya puede cambiar de opinión puesto que la ha perdido frente a este sofisticado grupo propulsor realizado por los ingenieros de Kawasaki. Es un seis cilindros en línea, refrigerado por agua y con el cigüeñal calado a 120° (los pistones explotan alternativamente).

Cuando se planteó la necesidad de construirlo (en 1973) las dimensiones exteriores fueron uno de los problemas a poner sobre el tablero de dibujo. El resultado no ha podido ser más satisfactorio. Gracias a una carrera larga, 71 mm. (62 mm. de diámetro) y a la refrigeración líquida (quedan suprimidas las aletas de refrigeración de los cilindros de aire) la anchura total de este motor puede considerarse reducida. Los seis cilindros están mandados por una culata dotada de doble árbol de levas que guían únicamente dos válvulas por cada cilindro (según Kawasaki, se adoptó este sistema en vez del cuatro válvulas por cilindro, por representar una ganancia de peso y un más fácil mantenimiento). Comparando las dimensiones exteriores del motor Kawa seis, con el CBX de Honda, la diferencia a favor del Z 1.300 es de nada menos que 8 cm.

La culata está dotada asimismo por un sistema antipolución patentado por Kawasaki, llamado PCV.

La alimentación se efectúa a través de tres carburadores dobles, estudiados y realizados por Mikuni especialmente para este motor. Son tres carburadores de 32, que en realidad trabajan como seis, puesto que cada unidad está formada por dos bocas de aspiración, dos chimeneas y dos agujas que trabajan como si se tratara de dos carburadores individuales.

Estos Mikuni, denominados BSW 32, trabajan a depresión por membrana.

El cigüeñal es de una sola pieza forjado, estilo automovilístico, calado como ya hemos dicho a 120°.

En un extremo, está situado el alternador (el derecho), mientras el encendido es electrónico por transistores. Este está colocado tras los cilindros y bajo la batería de los carburadores.

La refrigeración es líquida, forzada por medio de una bomba de agua y un termostato que mantiene constante la temperatura del agua.

La caja de cambios es de cinco relaciones en toma constante y que toma la fuerza a través de un muy robusto embrague de discos múltiples. La ofrece al árbol cardánico, no sin antes sufrir la actuación intermedia de tres amortiguadores de impacto para suprimir cualquier efecto violento en la transmisión. A su vez, el cardán, aún dispone de un cuarto amortiguador en la toma de fuerza, árbol-rueda.

PERFOMANCE:
Potencia máxima: 120 Hp. a 8.000 rpm. Par máximo: 11.8 Kg/m. a 6.500 rpm. Aceleración: 11.7 segundos en los 400 metros salida parada.

MOTOR
Tipo: 4 tiempos, seis cilindros, doble árbol de levas refrigerado por agua. Cilindrada: 1.286 cc. Diámetro y carrera: 62x71 mm. Arranque: Eléctrico por motor de arranque. Lubrificación: Bomba de aceite. Capacidad aceite: 4.6 litros Sae 10 W 40. Carburador: 3 Mikuni BS W 32. Bujías: NGK BR 8 ES.

TRANSMISION
Tipo: 5 velocidades en toma constante. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Redución primaria: 1.841. Relación de cambio: 1.ª, 2.294; 2.ª, 1.667; 3.ª, 1.280; 4.ª, 1.074; 5.ª, 0.931. Transmisión secundaria: Cardán (cuatro amortiguadores).

CHASIS
Typo: Tubular doble cuna de acero al cromo moybdebo. Suspensión: Delantera telescópica, trasera amortiguadores 5 posiciones. Neumáticos: delante: Dunlop Gold Seal F8 sin cámara; trasero: Dunlop Gold Seal sin cámara K 100 M. Llantas: Delantera 18" , trasera 17" .

FRENOS
Delantero: Doble disco perforado de 260 mm. Trasero: Simple disco perforado de 250 mm.

EQUIPO ELECTRICO
Bateria: 12 Vol 20 Ah. Alternador: 12 Vol 60/55 W. Lámparas: 12 Vol 5/21 Wx2.

DIMENSIONES
Longitud total: 2.332 mm. Anchura total: 836 mm. Altura total: 1.115 mm. Distancias ejes: 1.587 mm. Altura asiento: 810 mm. Luz: 142 mm. Peso: 296 Kg. (seco). Depósito capacidad: 27 litros.

KAWASAKI Z 500: ¡LA NUMERO 1 EN SU CLASE!

Con idéntica expresión, anuncia Kawasaki la creación de este modelo de medio litro que viene a cubrir un hueco en la gama de la marca, entre en Z 400 y la Z 650 (ahora SR). Según rezan las notas de prensa que nos fueron entregadas en Malta, y posteriormente fueron confirmadas en rueda de prensa por los ingenieros responsables del proyecto, la Z 500 es la más potente, más rápida y más moderna motocicleta de 500 cc. de entre las producidas hoy en día.

Bajo esta afirmación, andábamos deseosos de probar una moto, que nadie de los reunidos en Malta esperaba conocer.

En realidad, ha sido una gentileza de Kawasaki, puesto que este modelo no será comercializado hasta octubre de 1979.

La puesta en marcha del mismo fue en mayo de 1976 y en enero de 1977 rodaban ya los primeros prototipos de este medio litro que nació con la concreta misión de «superar» a todas sus rivales de 500 en el mercado, como en su día hicieron las «ligeras» dos tiempos. «Jint the force.»

52 HP Y 186 KM. DE VELOCIDAD PUNTA

En la pista de aviación del Aeropuerto de Luqa, en Malta, hemos tenido una interesante «conversación» con la Z 500.

Podrá parecer un pecado, lo siento de veras, pero yo personalmente disfruté más con la Z 500 que con la Z 1300.

En síntesis, la 500 es una 650 cc. reducida en todos sus aspectos, aunque el motor tiene su propia personalidad, mucho más reducido en términos generales que el de su hermana 650, así como innovaciones interiores heredadas de la 1300. Sistema antipolución PCV, equilibrador antivibraciones, tensor de cadena primaria, etc.

La culata aloja dos árboles de levas, aunque éstos, siguiendo un estricto criterio de Kawasaki sólo dan vida a dos válvulas (de gran diámetro) por cilindro. En cambio, es de seis velocidades; una solución que parece haber echado raíces entre los productores de 500 cc.

El styling sigue la línea rectangular aplicada últimamente por los estilistas nipones, y el color que vimos en las motos llevadas a Malta, un rojo total, sin ningún tipo de motivo decorativo.

Al igual que la 1300 y las 1.000 ST y MK II, el guardabarros trasero, que asoma del interior del colín trasero, es una pieza de plástico dúctil, que al margen de abaratar la producción le dan un aspecto más práctico a la motocicleta.

Para que tengáis una idea de lo rápida que es esta 500, basta decir que es capaz de recorrer los 400 metros salida parada en un tiempo de 13.2 segundos.

El par máximo está en un valor importante; 4.5 Kg. a 7.500 rpm (por ejemplo la BMW R 45 da 3.8 a 5.500 rpm).

LEVES PRESIONES DE MANEJO

Poco, muy poco fue el tiempo que tuvimos para rodar con esta moto. Muchos eran los informadores y pocas las motos (únicamente dos); teniendo en cuenta que la prensa europea, inmediata beneficiaria de los modelos Kawasaki, tiene prioridad, los españoles, que lamentablemente deberemos de aguardar a que las «cosas se pongan en su lugar», debimos de esperar rigurosamente nuestro corto turno.

Por lo pronto, la moto, que es muy compacta en su diseño, ofrece una posición de conducción envidiable. Bien sentado, bien puesto de pies y muy bien puesto de manos. Al igual que sus hermanas, es imprescindible apretar el embrague si queremos que el motor de arranque dé vida al motor. Al primer intento, y con sólo un leve toque, el motor emitirá un agradabilísimo sonido (los cuatro escapes se convierten en dos orientados hacia arriba). El tacto del embrague es una pura delicia, lo cual se complementa perfectamente con un cambio excepcional que no emite el más leve sonido y que demuestra un corto recorrido con una muy buena facilidad para localizar el punto muerto ¡la perfección!

Una vez en marcha, y pese a marcar «rojo» a partir de las 8.000 rpm (es decir, a 7.500 rpm el motor está rodando super descansado), no apreciamos una falta notable de bajos. Una circunstancia lógica teniendo en cuenta que es un motor que gira a muchas vueltas. Pero no; el escalonamiento de la caja de cambios es muy correcto y el motor «respira» y empuja muy bien en la zona baja. De 3.000 rpm hasta 7.000 tenemos una muy buena gana de utilización en cualquier velocidad.

Como el único lugar válido para probar era una enorme recta de casi 1.500 metros, lógicamente hicimos lo que todo el mundo, ¡apretar el puño del gas! Cada cambio lo efectué sin compasión por encima de las 10.000 rpm; sin apenas darme cuenta el motor estaba en sexta y el cuentakilómetros jugueteaba con la cifra de 190 kilómetros por hora.

La respuesta de los frenos es encomiable; por supuesto, las medidas de los mismos son muy similares a las 1.000 de la marca, pero con un trabajo mucho menor, puesto que son menos kilos a detener y una velocidad inferior: ¿el resultado?

Una franada perfecta, tanto delante como detrás.

Como observación negativa, señalaría cierta esponiosidad de las suspensiones. Como siempre, ése es sólo un problema de densidad de aceites. El clima de Malta, muy caluroso, no debía de ir bien a una densidad preparada para invierno.

La Z 500 es sin duda una extraordinaria 500. Pecaría, diciendo que es la mejor 500 del mercado porque obviamente la tuvimos bajo criterio muy poco tiempo. Pero mis colegas franceses casi apostaban que sí lo era.