



KAWASAKI ZZR 1100

# TENTACION..

*"Soy capaz de resistir-lo todo menos la tentación"...*

Pere Casas

Fotos: Jose Codina y Santi Diaz

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

# SOLO MOTO

A. G. I. U. A. L.

736 (24/90) 20 JUNIO 1990 275 PTAS.

KAWASAKI ZZR 1100

## LA BOMBA

150 CV

282 KM/H

1.598.000 PTAS.

**GRAN PREMIO  
DE YUGOSLAVIA  
CARDUS  
SE SALVO  
DE LA QUEMA**

**FASCICULO  
COLECCIONABLE**



**ENTREVISTA  
WAYNE RAINIERI  
VESPA COSMOS  
VESPINO NIEMI**

**6 HORAS DE GALAFI  
RODRIGUEZ-COCCIA  
FINAL DE ENDURO**

**RUBIO, MUNTANER, VAUGHAN  
Y STEURI CAMPEONES**

**TARRES GANA EN FINLANDIA**



**N**ada mejor que la cita de Oscar Wilde para explicar que la tentación de la nueva bestia negra de Kawasaki ha sido... demasiado fuerte.

Bajo su apariencia semi-turística (bueno, eso sí, muy rápida) se esconde en realidad nada más y nada menos que un motor tan excepcional como para mandarla directamente al primer puesto entre las motos mas veloces del mercado... y como para robarte el corazón desde la primera "pistonada".

(Es un avión, es increíble. ¿Estaré enamorándome otra vez?)...

En las aceleraciones desde parado, ya con el embrague suelto, la moto se empeña y se empeña en dejar rastro y pista para las que intenten seguirla, en forma de largas chilladas negras en el suelo.

Unos veinte metros más tarde, con la rueda delantera siempre señalando al aire, y si metes segunda rápidamente, la ZZR no muestra ninguna intención de bajar la cabeza... hasta meter tercera. ¡Y estamos ya casi a 200 por hora!

(No, no hay nada que hacer. Soy incapaz de resistirlo. Me he enamorado otra vez)...

Metí la moto de buena mañana en la autopista, lejos de la ciudad, para controlar su punta. Desafiante, esperaba el record de la FZR 1000 Exup: 273 kmh., que era también el mío personal.

Apunté bien... y disparé el crono.

A lo lejos, apenas un puntito azul, que crecía vertiginosamente... ¡uff!, ya lo pasé, no hay problema, llevo 4 kilómetros sin cortar... va muy deprisa... un par de kilómetros más y lo tengo (bueno, luego habrá que repetirlo, y además lo mismo en sentido contrario)... sí, ya está...

Con el cuentakilómetros clavado por encima de los ¡trescientos por hora!, (¿alguien ha visto eso alguna vez?), hice tres medidas seguidas con el "lap" del crono (es lo mejor, así se obtiene la velocidad media en tres kilómetros -no una aleatoria puntual máxima- y también los parciales: 12.8 s. por kilómetro. Aproximadamente lo mismo en sentido contrario)...

Eso es... casi ¡283 kilómetros por hora de velocidad máxima!

Los 273 ya no existen... y es curioso lo que cambia la sensación de velocidad al aumentar ésta.

Cuando circulas a 200, piensas que 220-230 será más o menos lo mismo. Pero no es así, y lo mismo ocurre cuando pasas de 240

a 260. La sensación de ir deprisa de verdad crece más que 20 por hora. Acabo de sentir lo mismo con la ZZR 1100.

Y, la verdad, es que lo que de verdad siento, una vez pasado este jardín de las delicias, marcado únicamente por la excitación del momento y de la velocidad es, simplemente, y lo reconozco, miedo...

(Pero... ¿soy yo capaz de resistirme a la



**1  
Z  
D**

## KAWASAKI ZZR 1100

**Cilindrada:** 1.082 cc.  
**Potencia:** 151 CV. a 10.000 rpm.  
**Velocidad máxima:** 282 kmh.  
**Precio:** 1.598.000.- pts.  
**Lo mejor:** Motor y estabilidad  
**Lo peor:** Peso

## PRESTACIONES

### VELOCIDAD MAXIMA (km/h)

Erguido	Agachado
<b>270</b>	<b>282</b>

### ACELERACION (s.) SALIDA PARADA

400 m.	1.000 m.
<b>10,1</b>	<b>19,0</b>

### FRENADA (Metros)

A 50 km/h.	A 100 km/h.
<b>11</b>	<b>36</b>

### RECUPERACION (s.) Desde 50 km/h. en 5<sup>º</sup> Desde 50 km/h. en 6<sup>º</sup>

100 metros	200 metros
<b>4,9</b>	<b>8,2</b>
<b>5,1</b>	<b>8,5</b>

### CONSUMOS (Litros/100 km)

CIUDAD	<b>7,7</b>	
CARRETERA	100 km/h.	Deportiva
	<b>4,8</b>	<b>9,4</b>
AUTOPISTA	120 km./h.	150 km./h.
	<b>6,2</b>	<b>7,4</b>

## FICHA TECNICA

### KAWASAKI ZZR 1100

#### MOTOR

**Tipo:** 4 cilindros, 4 T., refrigerado por líquido, inclinado a 17 grados. **Distribución:** Doble árbol de levas en cabeza mandado por cadena lateral. Diámetro x carrera: 76 x 58 mm. **Cilindrada:** 1.052 cc. **Relación de compresión:** 11.1 a 1. **Potencia máxima:** 151 CV, a 10.000 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 19.33 ms. **Par máximo:** 11.2 kgm. a 8.500 rpm. **Alimentación:** 4 Keihin CVK 40 mm. **Lubricación:** Carter húmedo y bomba trocoidal. **Puesta en marcha:** Arranque eléctrico.

#### TRANSMISIONES

**Transmisión primaria:** Engranajes. **Embrague:** Multidisco en aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** 6 relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª-2.800, 2ª-2.000, 3ª-1.590, 4ª-1.333, 5ª-1.153, y 6ª-1.035. **Relación final:** 2.647.

#### PARTE ELECTRICA

**Generador:** 12 V, 420 W. **Batería:** 12 V, 14 Ah. **Encendido:** Electrónico.

#### CHASIS

**Tipo:** Doble viga con cuna inferior desmontable de acero. **Basculante:** Rectangular en tubo de aluminio con tensado de cadena por excéntricas. **Angulo columna dirección:** 26 grados. **Avances:** 102.5 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica de 43 mm. de grosor de barras y 125 mm., con regulación de hidráulico. **Suspensión posterior:** Monoamortiguador Uni-Trak con 120 mm. de recorrido.

#### RUEDAS

**Llantas:** De aleación de aluminio en medidas 3.50 x 17 y 5.50 x 17. **Neumáticos:** Dunlop Sport Max en medidas 120/70 17 y 170/60 17.

#### FRENOS

**Delante:** Doble disco de 310 mm. con pinza Tokico de 4 pistones. **Detrás:** Simple disco de 250 mm. con pinza Tokico de 2 pistones.

#### CAPACIDADES

**Depósito gasolina:** 21 l. **Reserva gasolina:** 5 l. **Carter motor:** 3,5 l.

#### DIMENSIONES Y PESO

**Longitud total:** 2.175 mm. **Anchura total:** 720 mm. **Altura total:** 1.210 mm. **Altura asiento:** 780 mm. **Distancia entre ejes:** 1.480 mm. **Distancia mínima al suelo:** 120 mm. **Peso en vacío:** 228 kg. **Peso en orden de marcha:** 260 kg. **Distribución de masas:** 48.8, 51.2%. **Relación peso potencia:** 1.50 kg./CV.



...tentación?. No, ya sé que cuando se me hincha la vena soy como vosotros, como todos, un motero más. incapaz de resistir). Quizás pasé un poco menos de miedo cuando llevé un paracaídas en la espalda, durante la sesión fotográfica en el Centro de Paracaidismo Costa Brava... pero la experiencia es de las que se recuerdan toda la vida.

¡282 km/h. por primera vez!

### ¡151 CV!

Eso representa unos 135 CV a la rueda... casi la potencia con la que los "kevins" y los "guaines" encienden el mundial.

Si alguien me pidiera opinión serena y razonada, responsable y seria, supongo que tendría que decir, como ya he hecho a menudo, que las motos deben estar limitadas a los cien caballos razonables que han sido ya adoptados en las europeas...

Supongo que tendría que hacerlo, y estoy unos meses al año, aproximadamente desde Julio a Marzo, repitiéndome que la medida es justa y razonable para un futuro mejor del motociclismo... y hasta de la salud de los motociclistas.

Sin embargo, la primavera -además de alterarnos la sangre-, coincide con la presentación y llegada de los modelos nuevos.

Y, entre ellos, están las mil y pico, con sus potencias de más de cien caballos.

Entonces, no puedo hacer nada por evitarlo, caigo en sus redes, me enamoro de nuevo -cada año, cada primavera-.

Y pierdo la cabeza. Para alguien a quien le gusten las motos es difícil resistir si pruebas -en primavera- una moto como la ZZR de 151 CV...

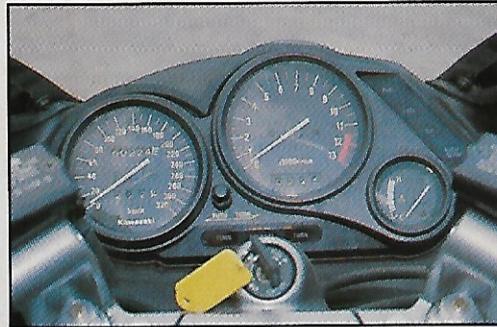


*La frenada conseguida por los dos discos Tokico de 310 mm. es muy efectiva con potencia, dosificabilidad y ausencia casi total de bloqueos... aunque gran parte del mérito debe anotarse a los pegajosos Dunlop SportMax.*

*El carenado ha decrecido en dimensiones y protección... pero baja el CX hasta 0.30 lo que ayuda a alcanzar "la luna" de los 280 por hora...*

*Acabados y detalles excelentes en el cuadro de instrumentos. El cuentakilómetros monta doble parcializador, y es muy legible y no demasiado exagerado en sus lecturas...*

*El asiento y la posición de conducción son aceptables para una turística, y también para una deportiva... En el punto medio.*



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

**ZZR 1100**

La ZZ-"paff", ("copyright" en redacción por la patada en el culo que da al abrir grifo, y porque mata más mosquitos con su pantalla que el insecticida del mismo nombre) es una moto maravillosa.

Acabamos de volver del Comparativo entre las motos de las "mil y una noches" para el próximo Treinta, y esta opinión coincide con la de todos quienes nos hemos subido en ella. Nos ha convencido... mucho (Juan Cano incluso me ha dicho que es la moto que se comprará, y sabe muy bien lo que quiere...), .

A mi no me gustó la Tomcat, y menos aún la GPZ 1000 RX, su antecesora. La ZX-10 se ganó fama de la moto más rápida y potente del mundo, pero la que yo probé, la que en Derbi nos dieron, -y lo dije-, no llegaba más que a 253 kmh., con un vacío en la gama de potencia que la convirtió en una moto "lenta" y sin la chispa que se le suponía.

Pero nosotros probamos las motos tal como nos llegan -y ya anotamos en su ensayo que no corría lo suficiente-, y eso me costó suspicacias por parte de los kawasakistas más acérrimos.

A nivel de "moto", la ZX-10 no me pareció lo suficiente ágil para luchar con las otras mil "R", ni tampoco lo suficientemente "fácil" como para estar a la altura de la rápida, agradable y polivalente CBR 1000 F a nivel de Sport-Touring. Y el motor simplemente no corría.

Pero la nueva ZZR me ha encantado, y es desde ya mi princesa favorita... de la primavera 1990.

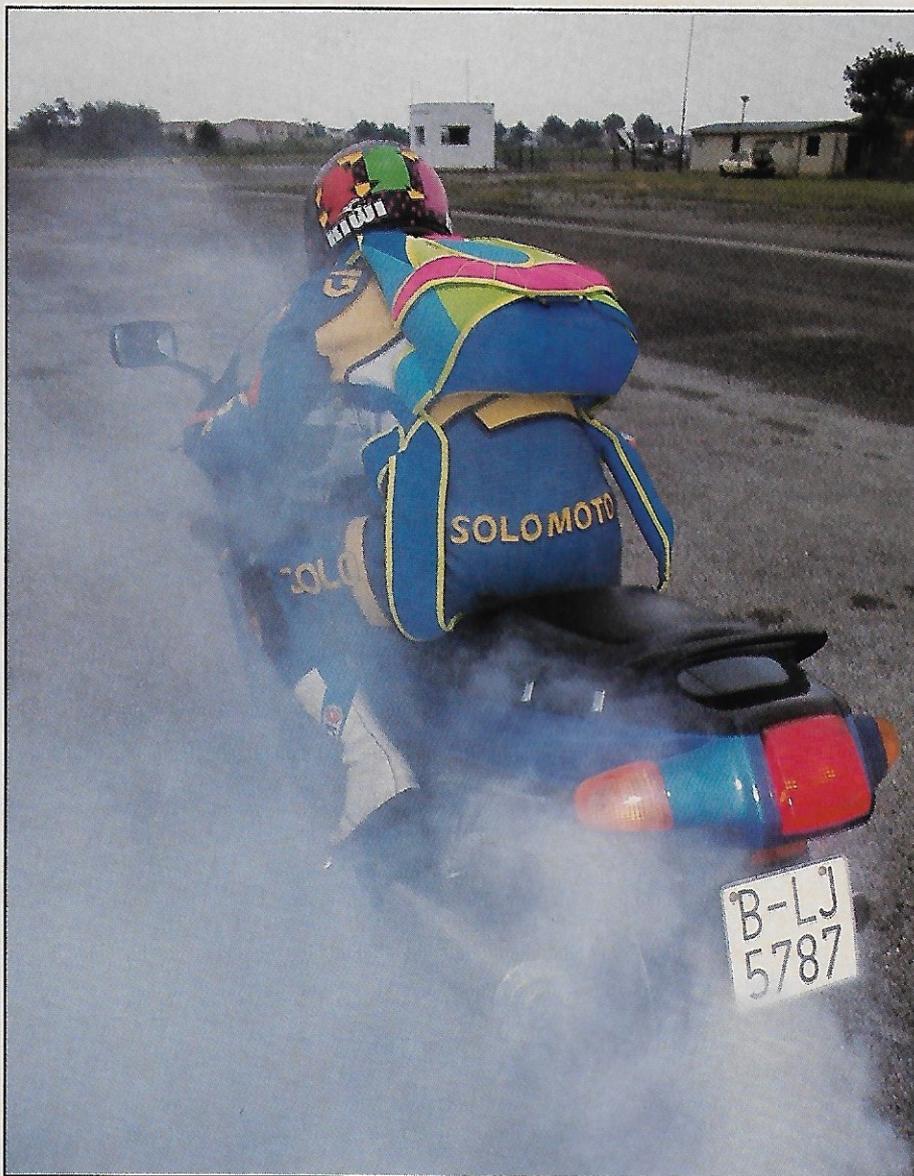
**NUEVA**

La ZZR es una evolución de la ZX-10 Tomcat, por supuesto, pero en realidad, la ZZR es totalmente nueva. En su línea recuerda que, aún con el toque azul, la Kawa continúa siendo la "bestia negra del este" con su silueta abundante y llena que, aunque afinada a nivel de tamaño de cúpula, mantiene su cola levantada ya clásica.

Su carenado ha sido bajado y avanzado, y es ahora aún más envolvente hacia la rueda delantera. Junto al faro, una peculiar toma de aire asimétrica (sistema KAS), contribuye a llevar aire fresco a la admisión aproximando el CX total a 0.30.

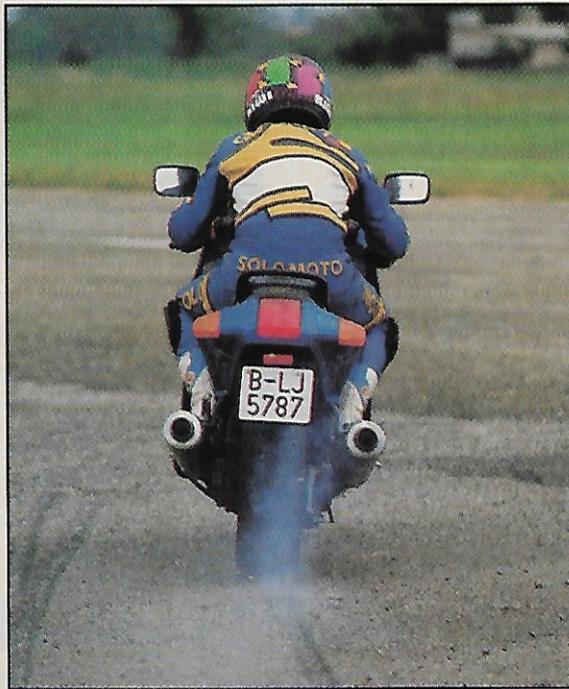
Se ha mejorado el acabado de pinturas y barnices (tanto de carrocería como de chasis y motor) y se han adoptado buenos detalles como los típicos ganchos posteriores para fijar pulpos, el agarra-manos trasero barnizado, los retrovisores ampliamente graduables y con mejor visión, etc..

Mandos y conmutadores están al nivel exigido en una moto de éste tamaño de cartera, y Kawa ha olvidado por una vez sus afiladas manetas, aunque su recorrido de acelerador es más bien largo. Al acabar de probar la Ninja y la 500 GPZ, he encontrado fácilmente bajo los dedos tanto conmutadores como los piños eléc-



Apenas tras unos 260 metros, la ZZR estará unos 260 por hora. Entusiasmante... pero no para tomárselo a la ligera y menos en la primera mano.





tricos. Los caballetes central y lateral están bien diseñados. Mejor, la moto pesa unos nada despreciables 228 kg.

En mis tiempos de niño hacíamos concursos en los que ganaba quien probaba haber visto el coche que más corría según marcaba el cuentakilómetros. Gané uno de ellos por un gran Ford Taunus azul

metalizado de 170 por hora.

El de la ZZR marca ya 320... y casi llegué a clavar ahí la aguja en un tramo de bajada.

Junto a los tradicionales relojes, un doble testigo de reserva destelleando en rojo es la peculiaridad más notable, además, sin duda, del gran detalle de

ofrecer doble cuentakilómetros parcial. Tiene reloj de temperatura, pero no de nivel de gasofa.

## MOTOR...

El motor del cometa Ninja 900 dejó

buenas herencias, y aunque ahora vuelve a la carga de nuevo, ya no es para probar lo bien que les ha ido a los descendientes. Si la carrera ha permanecido idéntica, la ZZR gana cilindrada (1052 cc. frente a 997 cc. gracias a un diámetro de 76 en lugar de 74 mm. sobre todo potencia, ya que antes daba 137 CV...

y ahora está en los 1511.

La RX pesaba 238 kilos en canal, Tomcat 222..., y la más compacta y pequeña ZZR (un 10 % de mejora en aerodinámica) está en 228, aunque no nota mucho más ligera que aquellas.

El ZZR es el motor más potente producido en serie, (se acabó la tregua, y ya sabe que Kawa es la marca más bésica de las cuatro japonesas...) y sólo los cárteres y la transmisión son idénticos a la ZX.

Se trata, naturalmente, de un 4 cilindros refrigerado por agua, con dos árboles de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro, caracterizado por su mando de distribución por cadena en el lado izquierdo. Los pistones son más ligeros que las bielas giran en muñequillas de mayor diámetro. Un cambio de importancia que la inclinación del motor ha aumentado en 2 grados, hasta 17, para de mejor sitio a la admisión.

Una novedad es que el KAS maneja el aire directamente a un filtro voluminoso... donde entra a mayor presión según su velocidad y se encalma, lo que favorece la respiración de los carbones Keihin de 40 mm. de diámetro.

Cada válvula tiene su leva, y el régimen es por pastillas. Han aumentado de diámetro (de 30 a 31.5 las de admisión y de 26 a 27 las de escape). El régimen máximo sube 500 rpm. hasta 11.000 rpm.

El embrague ha sido reforzado para aceptar el incremento de potencia. Algunos piñones de caja han cambiado de material. La reducción primaria es un 5 % más larga, el radiador es curvo y más eficaz, al igual que el de aceite. El escape 4 en 1 es ahora de salida doble, lo que según Kawa hace ganar potencia a medio y alto régimen.

## CHASIS

El bastidor toma el mismo diseño fundamental en su doble viga de aluminio pero son ahora extrusionadas en lugar de conformadas en "E", y la fundición de las platinas laterales es nueva.

La batalla ha sido reducida en unos importantes 10 mm., pero los ángulos de geometría (26 grados y 102.5) permanecen idénticos a los de la ZX-10. La rueda trasera es una enorme 5.5 pulgadas de ancho (caramba, ahora que las 500 mundiales están ya en las 6) y discos de 310 mm. y pinzas de 4 pistones Tokico son los mismos de la Stinger. Detrás monta uno simple de 250 mm.

La horquilla Kayaba es también la misma de 43 mm. de su hermana pequeña ZZR 750, al igual que el amortiguador trasero...

Todos estos cambios han convertido

apes. Y, sobre todo, porque son motos de carreras... algo que la ZZR no quiere. En pista la ganarían. Pero, repito, no mucho.

Sin embargo, tanto en circuito como en carretera virada, eso sería a costa de un pilotaje mucho más decidido en "R" que en esta "F". La Suzuki y la Yamaha piden... obligatoriamente, una reducción de ataque para aprovechar el carácter de carreras. Tanto que su "caída hacia dentro de los virajes", su rudeza de suspensiones y su rigidez de conducción, desconciertan si pretendes llevarla sin descolgarte y sin perder la moto de golpe, tras una frenada brusca con la moto recta... es decir, sin conducirla como una moto de carreras. En mal asfalto, la ZZR es simplemente superior a ellas... de la misma manera que la CBR, agradecida a sus suspensiones blandas, es capaz hasta de asustar a la ZZR.

## ¿"F"?

Y me doy cuenta que estoy comparando la nueva Kawasaki más contra las que contra su rival natural, la CBR 1000 F. La CBR está con la Kawa a nivel de dimensiones y peso (sólo tres kilos más), pero sufre a nivel deportivo a causa de su gran carácter, solidez de chasis y geometrías, y de que en ella "todo va bien", de de suspensiones blandas y de que su potencia de 132 CV... es poca.

Criticar a una moto de 132 CV, por poca potencia es, pues un sinsentido.

Pero es que el motor de la Kawa responde, a la dulce-pero-energíca respuesta de la Honda a bajo y medio régimen, a la estridida brutal y deportiva que la lleva a la cabeza de carrera al llegar a la zona alta de las vueltas. Por delante incluso de las "R".

La nueva Kawasaki está a medio camino entre la "F" y las "R", y a mi gusto lleva lo mejor de las dos.

A nivel de conducción deportiva, la ZZR destaca por su agilidad "no blanda", por delante de la CBR, que ofrece una "agilidad blanda". Las suspensiones ajustables de la Kawasaki (en 4 posiciones delante, y precarga y también 4 atrás) son las directas responsables, además de que su batalla "corta" de 1480 mm. (a medio camino entre la de la XUP-1.460 mm.- y la de la CBR-1000 de 1.510 mm.) le permite cambios de trayectoria mucho más intuitivos que los de su más "turística" rival.

A pesar de ello, la estabilidad en recta de la ZZR es ejemplar. En curvas rápidas de autopista a velocidades de sputnik, la ZZR jamás se quejó del estado de las carreteras más de lo que lo haría cualquiera. Y su precisión de pisada es incluso mejor que la de las "R", más que sin duda y más rápidas de ataque, pero más propensas a mover el cuello en una pista por más cortas y menor avance, y también por sus suspensiones más duras. A 280 por hora, lo único preocupante... la velocidad. Nada más. La "estabilidad" de la moto no es obstáculo para



que se meta en virajes con una simple insinuación, y que en "tramo" las suspensiones que provienen directamente de la ZXR 750, rígidas pero no flácidas, que no se amoran en frenada ni aceleración

y que dan un tacto de información perfectamente concreto de lo que ocurre por debajo de las ruedas, permitan cambios de trayectoria sin representar problema a costa de sus 228 kilos.

medio camino entre las "R" y la "F". Pero con ventaja sobre todas para un uso polivalente de verdad, y el placer y la seguridad que da una motocicleta con motor de 150 CV., algo único y que no

## "¡F-R!"

Seguir a una "R" no es tarea dura para la ZZR, incluso en el Montseny. Dejar a la Honda, tampoco.

Y con la comodidad y el agradable tacto de suspensiones que la hacían conducible incluso en mal asfalto y con estilo normal, algo que parecía patrimonio de la CBR.

La frenada de la ZZR me gustó, por fin, empezando porque las manetas ya no son finas como siempre en la marca, y acabando con una potencia y dosificabilidad que me rompió la idea de los bloqueos de las grandes Kawa.

Todo gracias a que los neumáticos, los superblandos y superadherentes Dunlop Sport Max -que dejan líneas negras al acelerar a fondo por autopista en cuarta hasta casi la velocidad máxima- me han convencido de que los bloqueos delanteros eran más a causa de la mala calidad de las gomas que de flojo diseño de origen. (¿Pero, cuantos kilómetros más de 1.500 puede durar el pegajoso Sport Max trasero?)

Los SportMax (no confundirlos con los malos ArrowMax) son simplemente fantásticos en su adherencia, y creo que si la nueva Kawa llegara calzada con troteles japoneses malos estaríamos hablando de la prueba de otra moto "diferente".

Pero es lo que se debe esperar de una moto de 1.598.000.- pts. (un precio idéntico al de la CBR). La ZZR está a



... Y perdona nuestras deudas, libranos de todo mal y ¡dejemos caer en la TENTACION!...  
Amén.

es irrazonable, por mucho que se empeñen, y una "moto" tan bien conseguida como ésta. Sí, uno es capaz de resistirlo casi todo... pero es incapaz de resistirse a la ZZR...



## A FAVOR

Motor excepcional  
Estabilidad y agilidad  
Neumáticos excelentes  
Suspensiones  
Carácter deportivo  
Estética

## EN CONTRA

Peso  
Protección carenado  
Moto no apta para novatos

## GUIA DEL COMPRADOR

**PRECIO**

1.598.000 Prtas. matriculada.

**GARANTIA**

2 años piezas y mano de obra

**FABRICANTE**

Kawasaki Motor Co., Japón.

**IMPORTADOR**

Derbi Nacional Motor SA. Tlfno. 93-593 09 00

[www.motosclasicas80](http://www.motosclasicas80)

motos clásicas

[info@motosclasicas80](mailto:info@motosclasicas80)