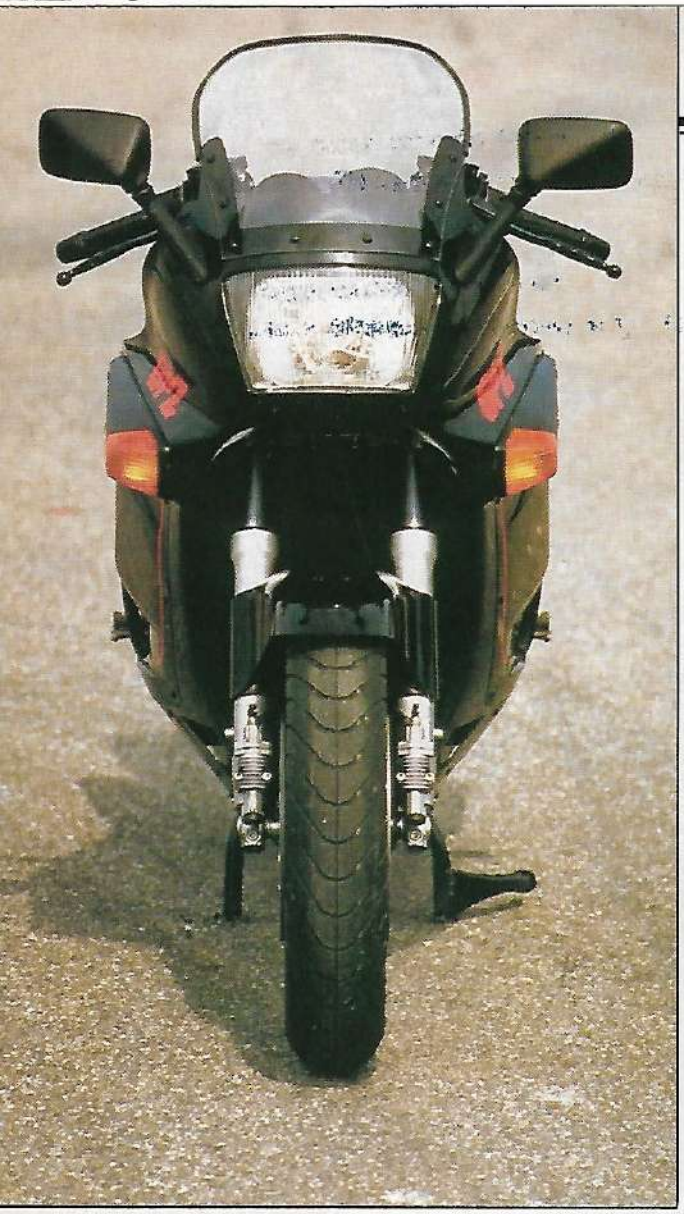
www.motosclasicas80.com
motos clasicas
info@motosclasicas80.com

Kawasaki GPZ 1000 RX

Toma de contacto

Superninja

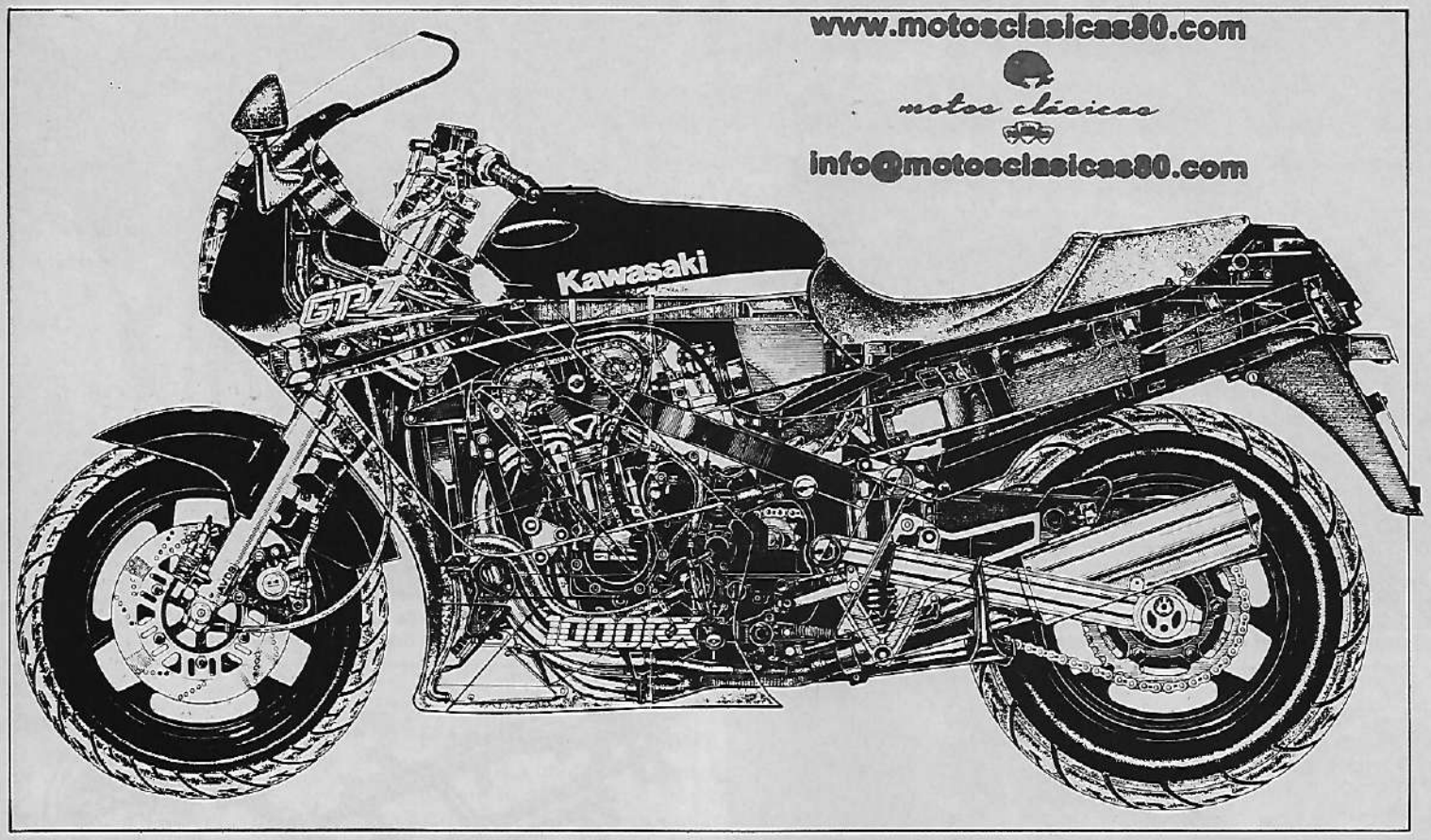
Kawasaki se ha lanzado a la caza del record de velocidad. Mientras los demás fabricantes siguen empeñados en la guerra de las 750, Kawasaki se decide por una versión 1.000 de la serie GPZ-R derivada de la GPZ 600 R, presentada hace dos semanas en el circuito de Salzburgring y que ellos han bautizado como «la moto de serie más rápida del mundo».



Radiografía de la nueva «Superninja», con chasis herencia de la GPZ 600 R, motor de GPZ 900 con la cadena de distribución lateral y el sistema posterior de amortiguación Uni-Track.

Siguiendo la estética de la GPZ 600 R, la nueva 1000 RX totalmente en negro (o también en negro y rojo), se presenta como el modelo más «top» de la gama Kawa, una superrutera con ambiciones deportivas. La respiración, ha sido uno de los aspectos más cuidados. En la foto, bajo estas líneas, puede verse los dos grandes conductos de admisión al filtro situados bajo el depósito.

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



LA lógica de Kawasaki al crear esta moto se basa en la existencia, en la actualidad, de una gama suficientemente atractiva como para retrasar el lanzamiento de una revolucionaria 750. La GPZ 600 R ha supuesto tal éxito en la marca, y la Ninja 900 unas superventas de tal importancia que al igual que hiciera BMW con la serie K, han dedicado su esfuerzo a la construcción de una moto que ponga fin a la serie GPZ 1.100, más rápida, moderna, estable y atractiva que aquella, con más potencia y velocidad y que sirva de base para futuros modelos que probablemente saldrán a escena el próximo año.

Las rebajas

Por ello, sentarse sobre la moto más rápida del mundo actualmente en producción en serie y además poder probarla produce una sensación que no puede experimentarse todos los días. O así debería ser, porque la presentación que tuvo lugar en el circuito austríaco, por exigencias de mercado habían sido todas equipadas con el motor de 100 CV cuando Kawasaki anuncia una potencia para este modelo de 125 CV y una velocidad máxima de 260 km/h., algo que de momento deberemos creernos. El saber si la RX es capaz de superar a un Porsche Turbo en velocidad máxima ante los 260 km/h. prometidos se queda de momento en eso, una incógnita. Porque ni aún en el rápido circuito de Salzburgring pudo llegarse a esa cifra a pesar de todos los intentos.

Sin embargo, la falta de esos 25 CV de menos no se echan a faltar a la hora de disfrutar de la moto. Tiene potencia de sobra, y ello se hace evidente especialmente a bajo y medio régimen. Quien se baje de una GPZ 900 R y se monte en la 1.000 RX notará un cambio muy importante en la respuesta en los regímenes medios, mientras que arriba, el comportamiento es muy similar. Puede que la velocidad máxima con el modelo de 100 CV, sobrepase en muy poco al de la GPZ 900 R, aunque esa cifra es ya de por sí suficiente incluso para una versión unos c.c. más grande.

Herencia GPZ 900

El motor de la GPZ 900 R y el de la actual «mil» son prácticamente idénticos, aunque la cilindrada de 997 c.c. no proviene de un simple aumento del diámetro de los pistones de este tetracilíndrico en línea refrigerado por agua. Tanto diámetro como carrera han sufrido variación, pasando a tener 74 x 58 mm. (1,5 mm. de aumento de diámetro respecto a la GPZ 900 R y casi 3 mm. de carrera).

La velocidad lineal del pistón se eleva a cifras límite, a 10.500 r.p.m. es de 20,3 m/s; 1 metro menos que en la 900 al mismo régimen.

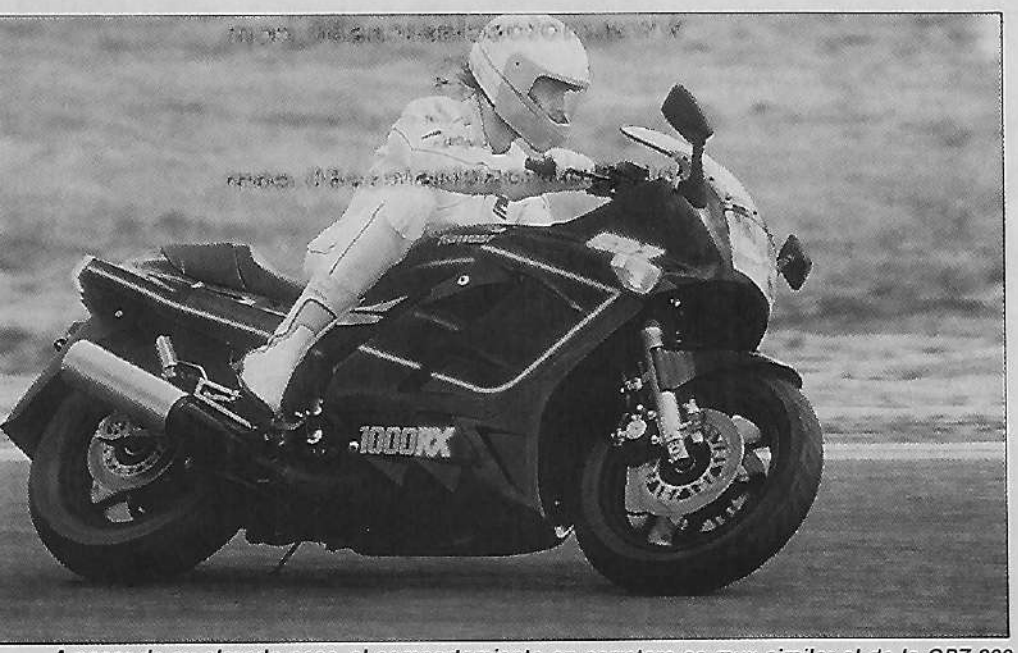
Los técnicos de Kawasaki parecen haber encontrado, sin embargo, la solución a pérdidas de compresión y al excesivo rozamiento mediante el empleo de unos nuevos aros de contorno redondo. Para soportar el aumento de la potencia se diseñaron nuevas bielas fabricadas en aleación de altísima calidad reforzadas con un tratamiento especial.

La distribución es la misma que en la GPZ 900, lo mismo que el sistema de balancines en forma de horquilla que accionan las cuatro válvulas por cilindro. La única variación es el retardo en 5 grados del cierre de la admisión, lo cual en términos de ingeniería de motores significa un aumento de la potencia máxima.

Para mejorar en lo posible la entrada de mezcla a los cilindros, todos los conductos de admisión y escape han sido repasados y pulidos y los carburadores, cuatro enormes Keihin de 38 mm., una combinación de los de cortinila y convencionales de campana cilíndrica, situados ahora en posición más vertical para favorecer al máximo el camino de la gasolina a las cámaras de combustión.

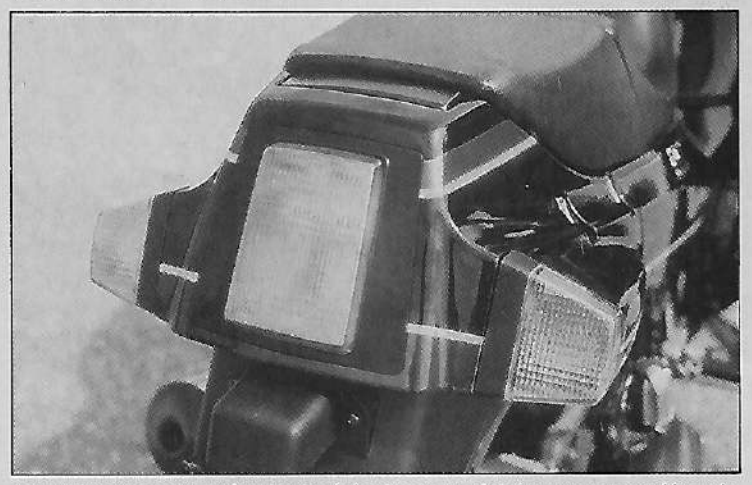
Con la misma idea se trabajaron también los conductos por la parte de aspiración al filtro, montándose dos grandes y voluminosos tubos sobre el motor en una zona donde el aire permanece siempre frío y además en una zona de calma. La combinación de una respiración «li-

Kawasaki GPZ 1000 RX

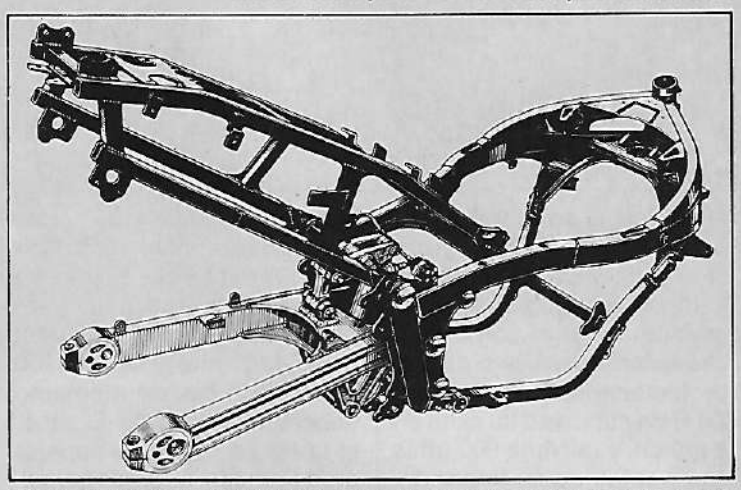


A pesar de su elevado peso, el comportamiento en carretera es muy similar al de la GPZ 900, aunque hay que tratarla con respeto.

Horquilla con anti-dive y barras de 40 mm. O y pinzas de doble pistón enfrentados para la frenada.



Intermitentes carenados tanto delante como detrás, una nueva fórmula aerodinámica para la RX.



Chasis derivado de la GPZ 600 abrazando el motor y desmontable en su parte inferior.

bre» con las grandes válvulas de 29 mm. de admisión y 24,7 las de escape, se ha conseguido mejorar el llenado de los cilindros y el rendimiento volumétrico.

Para que el motor mantenga siempre la temperatura adecuada, se ha mejorado en un 25 por cien el circuito de refrigeración y el electroventilador accionado por termosta-

HACIA EL MERCADO COMUN CON TODA LA MARCHA

MOTO GUZZI

IMPORTADOR LEZAUTO

véalas en
C/. Julián Camarillo, 7 • Tel. 204 47 40
y SU RED DE CONCESIONARIOS

ZONA PUERTA DE TOLEDO-EMBAJADORES

Motojas

SERVICIO OFICIAL

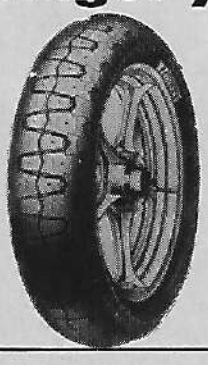
MZ

SERVICIO DE RECOGIDA DE MOTOCICLETAS

C/LAUREL,6 Teléf.227 54 61 - 28005 MADRID

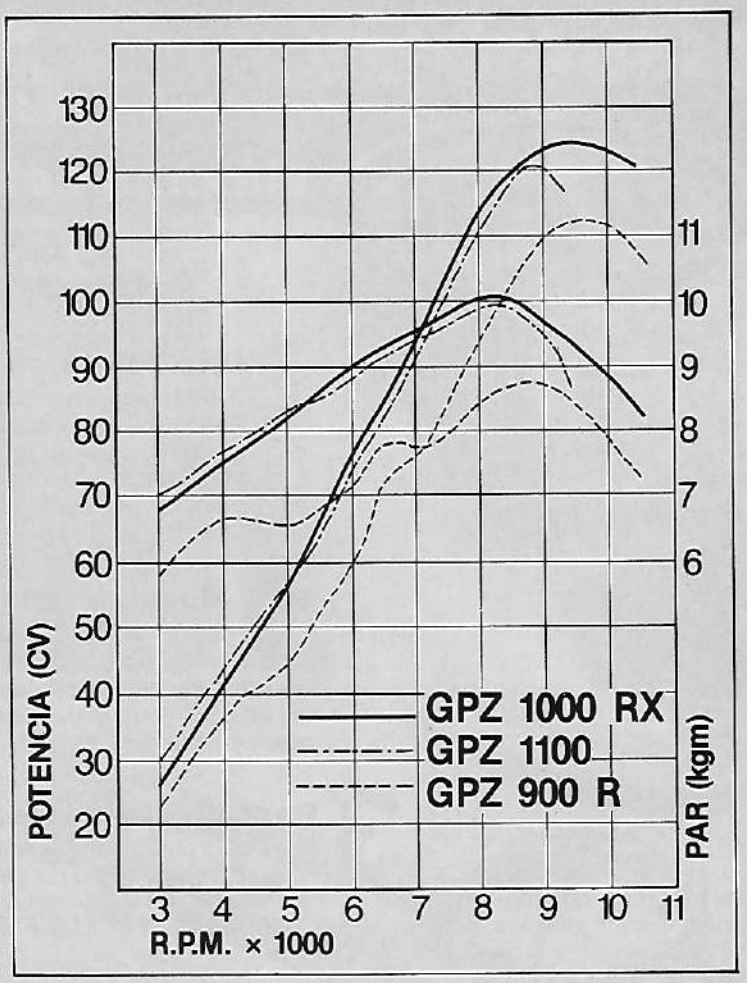
NEUMATICOS

Angel y Juan de la Cruz



- TODAS LAS MARCAS
- SERVICIO TECNICO
- MOTOS - TURISMO
- MONTAJES - EQUILIBRADOS
- APARCAMIENTO

Rodríguez San Pedro,9.Tel.448 94 46
Dr. Federico Rubio,58. Tel.450 64 44
MADRID



FICHA TECNICA

Motor: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, cuatro válvulas, refrigeración por agua DOHC, distribución mandada por cadena en posición lateral. Cilindrada: 997 c.c. (74 × 58 mm.). Relación de compresión: 10,1:1. Potencia máxima: 125 CV a 9.500 r.p.m. Par máximo: 10,1 mkg. a 8.500 r.p.m. Carburadores: 4 Keihin CVK de 36 mm. Cambio 6 velocidades. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Generador: 350 W. Batería: 12V/15 AH.

Chasis: Doble cuna cerrado en tubos de sección rectangular. Suspensión delantera horquilla telehidráulica con asistencia neumática, barras de 40 mm. de O. Sistema anti-hundimiento AVDS regulable. Recorrido: 135 mm. Suspensión trasera: Sistema Uni-Track monoamortiguador regulable en compresión y en hidráulico. Recorrido: 130 mm. Neumáticos: delante 120/80 V 16, detrás: 150/80 V 16.

Medidas: Longitud: 2.230 mm. Anchura: 725 mm. Distancia entre ejes: 1.505 mm. Altura asiento: 805 mm. Distancia libre al suelo: 105 mm. Peso en seco: 238 kg. Peso en orden de marcha: 264 kg. Capacidad depósito: 21 litros.

to tiene ahora, con respecto al de la GPZ 900 R, 38 mm. más de diámetro, midiendo ahora 210 mm.

Mucho peso, buen comportamiento

Si el motor es en realidad una versión mejorada y ampliada en cuanto a cilindrada del 900, el chasis de la RX es también una derivación de un modelo de la marca, en este caso la más reciente GPZ 600 R. Como en ésta, el motor es rodeado por los tubos superiores del chasis doble cuna de sección rectangular de acero. Ambos lados de la cuna son desmontables para

poder extraer el motor. Ese va anclado en su parte delantera mediante silentblocks. La parte posterior del chasis, ha sido contruida en aluminio y el peso de todo el conjunto da en la báscula 20 Kg.

Nuevo en el chasis, es también el sistema de suspensión posterior Uni-Track con un nuevo sistema de anclaje y accionamiento del monoamortiguador que mejora la progresión y aumenta el recorrido a 130 mm. La rueda posterior de 16 pulgadas, lleva un neumático macizo 150/80 y es sostenida por un robusto basculante de aluminio de 6 cm. de altura.

El carenado integral, al que se ha dedicado una atención especial, tanto estética como aerodinámicamente, está compuesto de cinco partes y pesa únicamente 9 Kg. La protección para el piloto debería ser superior al de la ofrecida por la GPZ 900. Sin embargo, en la práctica ello no es así y al igual que en la 900 la cabeza del piloto (en posición erguida) se halla desprotegida y a velocidades de 180 km/h, el pecho del piloto recibe la fuerte presión del aire mal o poco desviado de su trayectoria.

La posición de pilotaje es, sin embargo, muy acertada, con el asiento muy bajo y las manos muy bien posicionadas sobre los dos manillares con las puntas ligeramente caídas hacia abajo. Hace falta encontrarse a gusto sobre una moto que pesa unos buenos 264 Kg. Y que hace falta «coger bien». Porque el elevado peso de la moto se deja sentir negativamente tanto en parado como en marcha.

El reparto de pesos parece sin embargo bien resuelto. En cuanto al comportamiento en carretera es a grandes rasgos muy similar al de la GPZ 600 y 900. Es increíblemente manejable, responde espontáneamente a los cambios de trayectoria —habida cuenta del peso— y se deja llevar casi como un juguete de un viraje a otro.

En línea recta, parece haber heredado el buen comportamiento de su hermana GPZ 900. Los tramos que se atacaban a fondo a la velocidad máxima en el Salzburgring, los pasaba con total seguridad, lo mismo que la rápida curva del Paddock que se toma con una buena inclinación. De todos modos, los resultados de una prueba en una pista no pueden ser concluyentes.

Nueva generación

Kawasaki anunciaba el lanzamiento de la GPZ 1.000 RX para la próxima primavera. Resulta sorprendente pues, que siete meses antes, la prensa haya podido probarla. Sin embargo, ello obedece a la premura que las fábricas japonesas parecen tener por lanzar la publicidad de sus modelos y con ello abrir el apetito de sus futuros clientes. Es la guerra no sólo en el mercado, sino también en la antesala de los mercados, en la trastienda que son las presentaciones y las «tomas de contacto» de las revistas.

Pues bien, si hubiera que definir —¡atención fans de Kawasaki!— esta GPZ 1.000 RX, el apodo de «Super-Ninja» sería válido aunque habría que matizarlo. Porque aunque la primera impresión, llevados por la estética de esta nueva superbike, es que se trata de una superdeportiva. La verdad, es que se ha pretendido algo muy distinto, crear una nueva moto de gran prestigio aprovechando lo mejor de las cilindradas inferiores, haciendo una moto polivalente sin por ello sacrificar esa buena parte de posibilidades deportivas que se espera de cualquiera de las actuales 750 y 1.000 japonesas. Podríamos situar la GPZ/RX entre la Ninja 900 y la Honda VF 1.000 F-11, es decir, una atractiva y algo menos excitante deportiva que la GPZ 900, pero más rutera y superior en acabados y técnica. Es en definitiva, una nueva representante de una estirpe que ha imprimido a las Kawasaki un carácter único; es la «Superninja». □

H.V.

USA
lo mejor de
U.S.A.

BEL-RAY
Nº 1 oil

BEL-RAY EXP MC-14 es un lubricante 20 W 50 especialmente formulado para las necesidades de los motores 4T actuales, incluso con cambio o embrague integrado, tanto para uso turismo como de competición.
BEL-RAY EXP MC-14 contiene un detergente anticorrosión que combate el alquitrán y evita la formación de depósitos, barras, etc.
BEL-RAY EXP MC-14 está elaborado con las mejores bases sintéticas consiguiendo una película lubricante de alta resistencia, cuyas propiedades antidesgaste protegen y prolongan la vida del motor indefinidamente, siendo necesario sólo un cambio de aceite cada 10.000 km.

BEL-RAY

ALTA FIABILIDAD MECANICA

PAREJA ZACATIN