



CLASSIC CLUB KAWASAKI GPZ550H

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



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



[ 1982-1984 ]

# LA PRIMERA SUPERSPORT

Cuando Kawasaki comenzó a complementar su serie «Z» con modelos deportivos bajo la denominación GP, también lo hizo en las cilindradas medias, pero por entonces nadie pensaba que las motos de esta categoría acabarían siendo famosas en las carreras.

PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME DE DIEGO. MOTO: JAVIER MARTÍNEZ



**A** principios de los '80, los japoneses ya habían acabado su desembarco en Occidente. Los motores de cuatro cilindros en línea, que formaban la base de su producción en las cilindradas medias y altas, habían conquistado el mundo. Sin embargo, y al contrario de lo que ocurría con las firmas europeas, las motos japonesas eran muy parecidas entre ellas, y más cuando se trataba de segmentos similares.

Kawasaki, la última marca en nacer, era entre las cuatro niponas la que se había orientado en un segmento más deportivo, aunque sus motores seguían derivando del tetracilíndrico refrigerado por aire de dos válvulas por cilindro, que había nacido con la Z1 a mediados de los '70. Sobre esta base se crearon múltiples modelos. Ya en 1979 apareció la Z500 con la misma estructura, que después creció para convertirse en la Z550 con cilindros de más diámetro, y disminuyó para dar vida a la Z400, la tetracilíndrica más pequeña de la serie.

Realmente todas las Kawasaki tetracilíndricas eran bastante similares, ya que la base del motor Z1 había servido en todas las escales imaginables, como base. Las primeras motos, creadas en los '70, habían tenido un aspecto más clásico en sus formas redondeadas, que se habían afilado conforme pasaba el tiempo; sin embargo, tanto el propulsor como el chasis de doble cuna de acero, eran casi siempre los mismos, y eso no cambió hasta la llegada de la nueva década.

## GRAN PREMIO

En aquellos tiempos, Kawasaki participaba y ganaba en los GP con sus KR de 250 y 350 cc de motores de dos tiempos y con dos cilindros en tándem, así que decidió aprovechar su imagen creando una serie más deportiva, las Z-GP en 1981. Desde los primeros modelos, que fueron los de 1.100 cc, la serie tuvo un gran impacto, incluyendo el de la 550, que llegó justo después. Se creó una moto basada en la Z550 que ya estaba en producción, a la que se aumentaron sus facultades deportivas. Así, la GPZ550 creaba una nueva categoría, ya que las motos deportivas de este nivel estaban restringidas hasta entonces a las cilindradas superiores. La primera, denominada GPZ550, Z550GP o Z550D1, estaba claramente basada en la Z550A, pero su motor había sido potenciado con una mayor relación de compresión, árboles de levas más agresivos, mayores válvulas de admisión, se instalaba un radiador de aceite y también colectores de escape diferentes, aunque con los mismos carburadores de 22 mm. La potencia aumentaba hasta 58 CV, y los cambios mecánicos se complementaban con otros cromáticos, ya que como ocurría con su hermana mayor, el motor estaba pintado en negro. El chasis era el mismo, pero con tres discos de freno, horquilla asistida con aire y amortiguadores regulables. La GPZ550 se convirtió inmediatamente en la reina de su categoría, con unas prestaciones que rivalizaban con las de algunas 750 cc de poco tiempo atrás.

Pero Kawasaki no se durmió precisamente en sus laureles. La GPZ550 estaba claramente basada en una moto más tranquila, sin grandes cambios en su estructura, y el éxito de la nueva forma de ver las motos de cilindrada media, la animó a realizar aún mayores cambios. Tan solo un año después, en 1982 aparecía la segunda versión, la que te presentamos en estas páginas. Era una moto bastante diferente, y además,



la primera moto de calle equipada con un sistema progresivo de suspensión trasera, el Uni Track que ya empleaban en sus motos de cross y en las de Gran Premio. Además el motor se volvió a potenciar hasta los 61 CV con la llegada de carburadores de 26 mm de depresión, que sustituían los de tiro directo anteriores. El chasis cambió para adaptarse a la nueva suspensión trasera, con ambos extremos del amortiguador anclados al basculante, y también la carrocería, escapes y llantas. El éxito de la nueva versión aumentó todavía más, y se convirtió en la reina de las carreras de su categoría, hasta el punto que obligó a sus rivales a reaccionar. En 1984 se renovó de nuevo la serie, ya actualizándola con el mismo estilo que sus hermanas mayores y que los modelos de la competencia, y se incluyó un carenado al tiempo que vio incrementada la potencia, además de cambiar el sistema de suspensión.

#### NUEVA ERA

Las GPZ supusieron el desarrollo de una nueva categoría por parte de los fabricantes japoneses. Unas motos que comenzaron a correr en los circuitos de manera constante, y que precisamente por esto evolucionaron muy rápidamente.

### ➤ LA GPZ550 SE CONVIRTIÓ NADA MÁS COMERCIALIZARSE EN LA REINA DE SU CATEGORÍA

Kawasaki acabó siendo una de las firmas que contribuyó a ello, ya que al mismo tiempo que las GPZ550 acababan su evolución, se presentó la GPZ600R, una moto que, por una parte, sentó las bases de la cilindrada supersport, y por otra conformó la estructura de una nueva generación, ya con motores refrigerados por agua y culatas de cuatro válvulas por cilindro, capaces no sólo de rendir más potencia, sino de mantenerla de manera constante. Con chasis más elaborados, mejores frenos y suspensiones, carrocerías completas y una posición de conducción mucho más radical. Pero todo ello no hubiese sido posible si sus antecesoras no hubiesen triunfado, haciendo posible una nueva clase de deportivas japonesas donde solo había motos utilitarias, unas motos más asequibles, pero tan divertidas como sus hermanas mayores. **IAMOTO**

modelos  
supersport



#### 1979-1983 KAWASAKI Z550A

Su modelo de cilindrada media por excelencia acabó siendo la 550, nacido tras la versión de medio litro, con motor basado del Z1. De ella nacieron múltiples versiones deportivas o custom.



#### 1981 KAWASAKI GPZ550

Sobre la base de la Z550 nació la primera GPZ con motor potenciado, mejores frenos y suspensiones, pero con chasis similar. La cúpula y el motor negro la delata, pero mantiene líneas rectas y dos amortiguadores.



#### 1982-1984 KAWASAKI GPZ550 (H1)

La segunda GPZ de media cilindrada se distingue no sólo por sus nuevas líneas exteriores, sino por la adopción del sistema progresivo Uni-Track y nuevos carburadores de depresión.

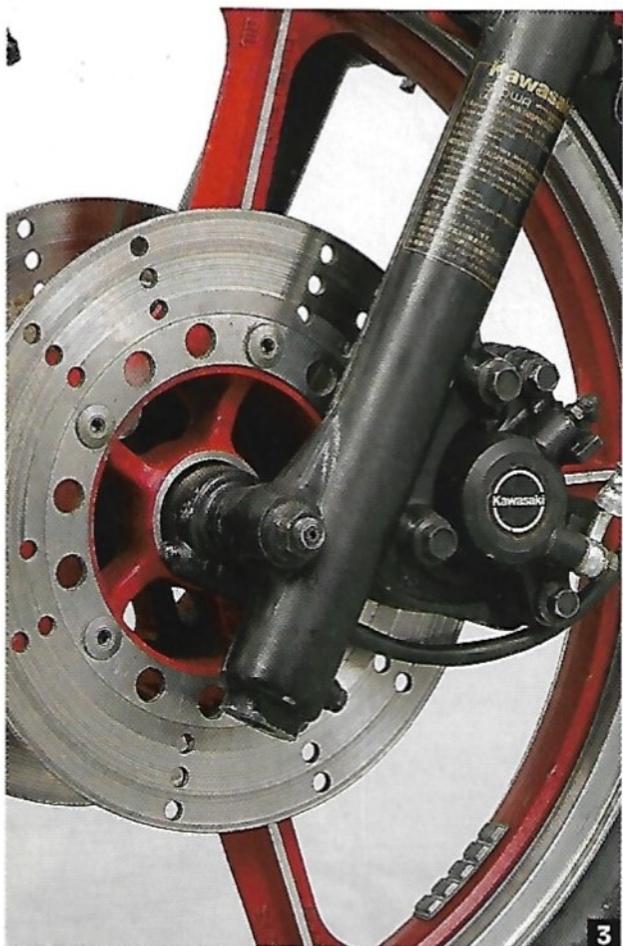
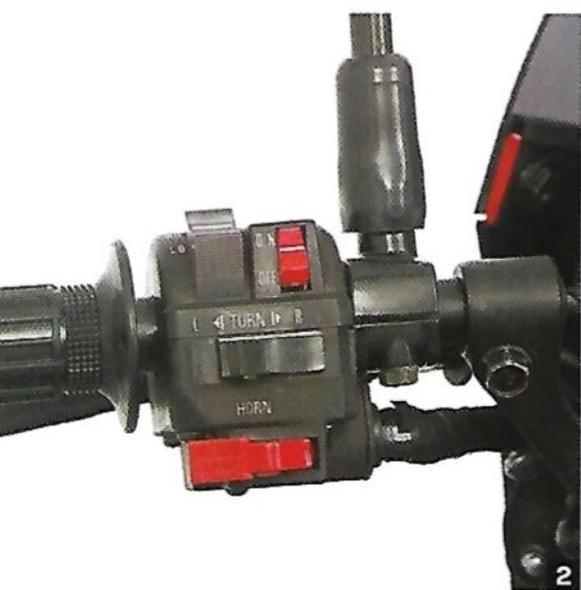


#### 1984-1988 KAWASAKI GPZ550

La última GPZ550 se asimilaba a sus hermanas mayores, con carenado similar y motor potenciado. Se mantuvo hasta casi los '90. Con la llegada de la GPZ600R perdió protagonismo.



1. El cuadro era uno de los más completos de la época, con un aspecto casi «galáctico» y múltiple información ofrecida. 2. Poco a poco, las piñas de luces lograban el aspecto y la utilidad de futuras generaciones. 3. Dos pequeños discos de 226 mm mordidos por pinzas de simple pistón se encargaban de detener esta deportiva.



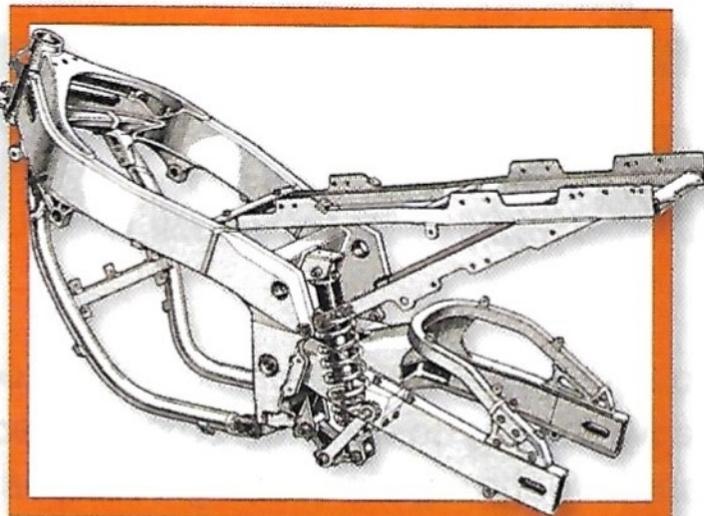
## FICHA TÉCNICA

**Tipo:** 4T. 4 cilindros en línea DOHC 8V, 553 cc. Refrigeración por aire. **Diám. x carrera:** 58,0 x 52,4 mm. **Pot. máx. dec.:** 62 CV a 9.500 rpm. **Par máx. dec.:** 4,9 mkg a 8.500 rpm. **Alimentación:** Cuatro carburadores Teikei TMK de 26 mm. **Transmisión:** 6 velocidades. Cadena. **Chasis:** Doble cuna de tubo redondo de acero. **Geometría direc.:** 27,5° / 110 mm. **Suspensión del.:** Horquilla convencional neumática de 35 mm con 180 mm recorrido. **Suspensión tras.:** Monoamortiguador Uni-track con regulación de precarga, 140 mm recorrido. **Freno delantero:** Doble disco de 226 mm con pinzas de simple pistón. **Freno trasero:** Disco de 226 mm con pinza de simple pistón. **Neumáticos:** 3,25x19" / 4,00x18". **Peso seco dec.:** 191 kg. **Cap. depósito:** 18,5 l. **Dist. entre ejes:** 1.450 mm. **Altura sin carga:** 1.170 mm. **Costes de explotación:** 0,20 €/km. [www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

DEL «OFF ROAD» A LA CARRETERA

## Uni-Track

➔ Aunque ya se había empleado en motos de campo y en las de carreras, la GPZ550 fue la primera moto de carretera en que los sistemas progresivos de suspensión fueron implantados. Básicamente se trataba de lograr que la suspensión no actuase igual al principio y al final del recorrido, proporcionando inicialmente la suavidad suficiente para que la moto fuese cómoda, y después mayor firmeza para mejorar la estabilidad. Todos los fabricantes se sumaron a esta moda con nombres particulares: Pro-Link, Full Floater, Mono-Cross, y en el caso de Kawasaki, Uni-Track. El sistema que utilizaba la GPZ550 tenía el amortiguador anclado al basculante por su parte superior y un sistema de bieletas, pero posteriormente se cambió por otro que anclaba al chasis la cabeza del amortiguador. En realidad todos los sistemas se basaban en los mismos principios, siendo muchos idénticos, pero lo cierto es que se convirtieron en un argumento de ventas.



Inicialmente la cabeza del amortiguador se anclaba por bieletas. Al final solo se empleó en la base.