

La Reina de Las Autopistas KAWASAKI Z1

Cuando Kawasaki hizo su incursión en el mundo de la moto, fue por la adquisición en 1963 de las marcas Meguro y Meihatsu, que producían motocicletas de 4 y 2 tiempos. Sin embargo, la trayectoria de la marca era anterior a la SGM; en su negocio estaban las locomotoras, los motores náuticos o de aviación, como los que propulsaban los "Zero" de los kamikazes...

En Kawasaki Heavy Industries, a comienzo de los setenta, no tardaron en seguir la estela de la superbike de Honda, a pesar de que, como al resto de los fabricantes, la salida de la "Four" también les cogió por sorpresa. En estos primeros tiempos que marcarían lo que habría de ser el nuevo concepto motociclista, el éxito de la Four parecía difícil de superar por su precio y prestaciones.

La experiencia en motores de Kawasaki produjo sus resultados definitivos en 1973 con el lanzamiento de la Z 1, una moto de concepción más moderna y elitista que la Honda; más en la línea de una MV Agusta y con el recuerdo no muy lejano de las Benelli de competición.

Por su tecnología, solo visto hasta el momento en competición, no podría ser un producto barato, aunque sí más barato que la mayor super bike europea de la época, como sería la BMW R 90, y

diametralmente opuesta a ésta, incluso en el tipo de clientela.

Si la Honda Four fue la primera, la Kawa Z 1 fue sin discusión la mejor de la década de los setenta; y además la más dura. Evidentemente, una motocicleta salida de una empresa que fabricaba escavadoras, tenía la durabilidad asegurada. De hecho, los piñones del cambio estaban fabricados con el mismo material "heavy duty" que el resto de la maquinaria: indestructible.

A pesar de seguir el camino de la Honda Four, la Kawa no era ninguna imitación ya que el concepto de motor de doble árbol de levas en la culata, que además estaban apoyados sobre casquillos antifricción, así como el reglaje de válvulas por medio de pastillas calibradas, la convertía en algo totalmente novedoso para una moto de calle. La distribución por cadena central era (y es) totalmente silenciosa, al estar montados los piñones de guía de la cadena sobre ele-



The legendary Z1000 is "born again" with more power, more style more refinement - and better than ever with a shaft drive system.

You can never get too much of a good thing. Kawasaki's good old Z1 in 1972 blew the competition into the weeds with its amazing blend of high performance and reliability. It set a whole new standard for superbikes. Every year Kawasaki worked to improve it in many subtle ways. A natural process of engineering evolution. And the Big Z always got

better, never older. This year it's been "born again" with so many new features you should think of it as a brand new machine—with a fabulous history.

Introducing the Z1000ST: an old friend with a new shaft drive. Just about the only thing you'll recognize about the Z1000ST which you may remember from its previous lives, is the remarkable engine. This

tried and true powerhouse—probably the winningest stock engine in motorcycle history in production races around the world—is stronger than ever. It delivers more power with less stress. Greater reliability with lower maintenance. The new Z1000ST with shaft drive is the big bike you know you can live with for the long haul. You can take it on trust.



mentos elásticos. Por otra parte, la transmisión primaria se realizaba por medio de engranajes rectos en vez de cadena, y el engrase era por medio de aceite en el cárter (la Honda lo hacía por cárter seco). Otra diferencia importante se encontraba en el anclaje del cigüeñal a la bancada y las bielas al cigüeñal, que se realizaba por medio de rodamientos de agujas, como las MV Agusta, en contraposición a la Honda que utilizaba el sistema automovilístico de casquillos antifricción.

Durante los ocho años que se mantuvo en el mercado esta inigualable motocicleta, su evolución pasó de los 900 cc., un solo disco y llantas de radios en su primera versión, a 1.015 cc., tres discos de freno y llantas de aleación, además de realizarse modelos con sistema de inyección (la primera marca que lo experimentó en motocicletas de serie), o con un cardan realmente evolucionado que superaba con creces a los utilizados en la época.

Tras esta década todas las marcas comenzaron a experimentar nuevos conceptos para definir como serían las motos de los ochenta, dando como resultado las Kawas Ninja, las Honda VF, las Suzuki GSX o las Ya-



maha FZ entre las grandes, que poco o nada tenían que ver con las motos de los setenta. Atrás quedaron las motos de Mad Max.