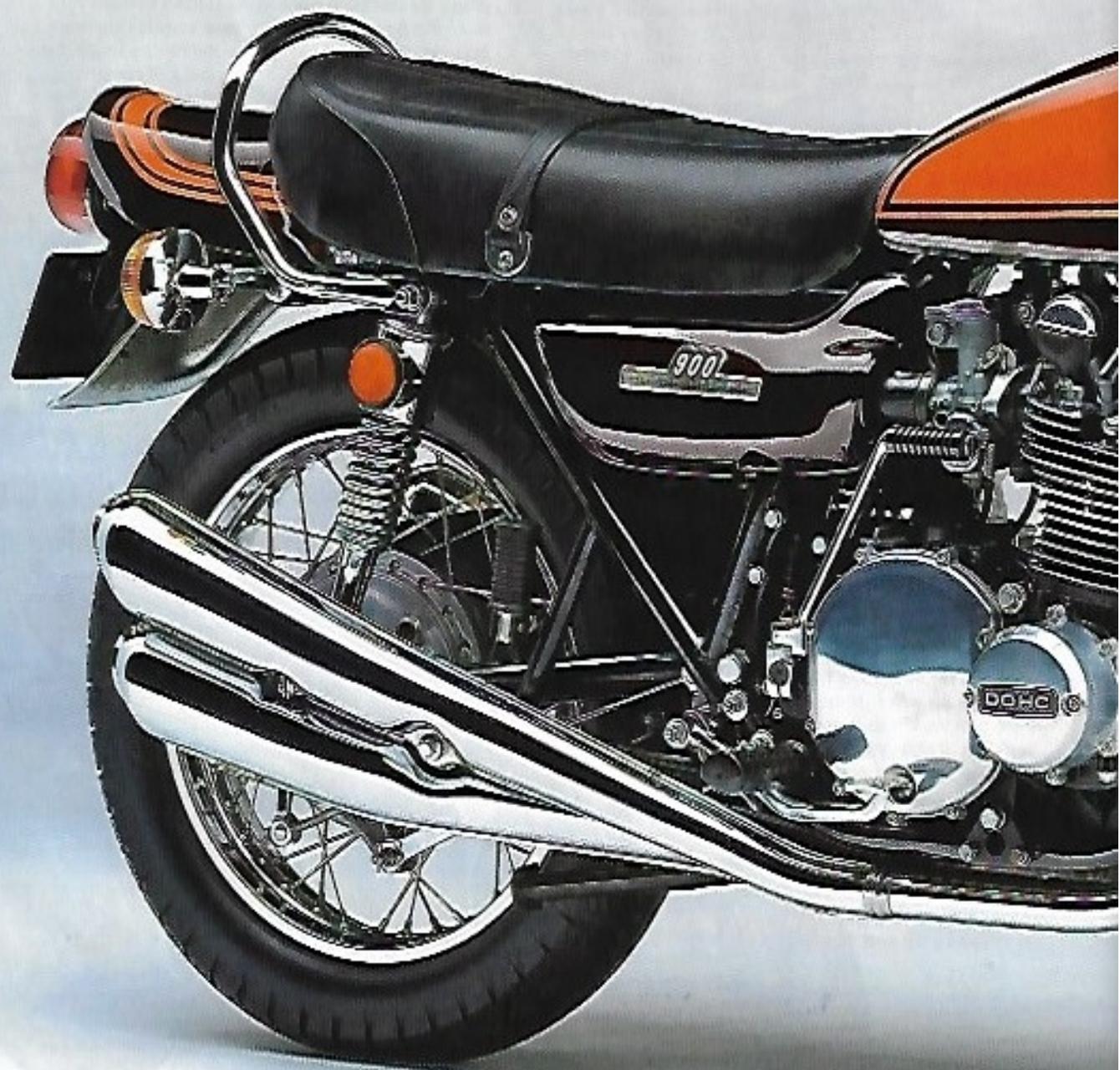


La primera superbike de la historia cumple 50 años

Super4

Nacida para superar a la Honda CB750 de 1969, en la marca de Kobe no descansaron hasta crear la que sería la moto de serie de mayor cilindrada de la historia en aquel momento, la primera superbike moderna que apodaron Super4.



Kawasaki 900 Z1 (1972)

Potencia

82 CV

Peso

230 kg

Carnet

A

Año

1972



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Antonio Regidor

Un gran poder conlleva una gran responsabilidad, unas sabias palabras que parecen atribuidas al mundo del cómic pero que, entre líneas, se pudieron leer en las declaraciones de Yamada San, General Manager de Kawasaki, cuando se lanzó la 900 Z1. El boss de la marca verde en aquel momento declaraba "hemos creado la Super4 para motoristas experimentados que desean una moto más poderosa y segura. Confiamos en que los clientes que comprenden esta moto respetarán su potencia y la usarán con juicio como un tema de seguridad". Esta Z1 fue toda una revolución, ya que era la primera vez que un usuario tenía entre sus manos una moto tan poderosa.

En 1967, Kawasaki mostró el primer prototipo de su maxinaked, una tetracilíndrica de 750 c.c., la que sería la moto de mayor cilindrada de aquel momento. Y no solamente esto: sería su primera moto de cuatro tiempos y cuatro cilindros de la historia, por lo que el reto era realmente aterrador... Cuando todo estaba a punto para comenzar su producción en serie, Honda puso a la venta en 1969 su CB750, y todo se fue al traste... Kawasaki era la menor de las marcas niponas y no tenía el potencial de Honda, pero no se achicó en absoluto y decidieron rehacer por completo el proyecto. De vuelta al tablero de dibujo se trabajó con cilindradas de 900 y 1.200 c.c., decidiéndose finalmente por la primera -903 c.c, 66 x 66 mm-. En las primeras pruebas, el motor entregó 95 CV, una cifra excelente para la época, aunque para la serie la rebajaron a 82 CV. Necesitaban hacer pruebas de resistencia en carretera cubriendo muchos kilómetros, pero para no alertar a la competencia, las motos de pruebas se disfrazaron de CB750... Incluso añadieron el logo en el depósito... La Super4 en desarrollo, rebautizada NYS -acrónimo del nombre en clave del proyecto, New York Steak-, sería el origen de la Z1. El diseño de las fibras y conjunto depósito-sillín-colín se realizaría en Estados Unidos, en McFarland's Design de Nueva York. En 1970, la T103, código interno de la Z1 de alta cilindrada, ya estaba definida, y en la primavera de 1971 el primer prototipo ya rodaba en el circuito de Yatabe, cerca de Tokio. En Estados Unidos comenzaron las pruebas de durabilidad con un recorrido desde Los Ángeles hasta Daytona, ida y vuelta, 20.150 km a 128 km/h de media, que se saldaron sin ninguna avería, solo con un cambio de cadena. Tras las pruebas, las motos se desmontaron totalmente para comprobar desgastes y, tras ello, se retocaron unos mínimos componentes y se inició la producción a mediados de 1972. La presentación a la prensa se hizo en el salón IFMA de Colonia, en septiembre de 1972, y la historia del mundo de la moto cambiaría para siempre... Pero en Kawasaki decidieron ir más allá... Para probar a su nueva bestia en 1973 decidieron exprimirla a fondo en circuito, en Daytona, EE.UU., donde los pilotos oficiales Yvon DuHamel y Gary Nixon romperían 52 récords mundiales y americanos, como el de las 24 horas, con 2.630





Esta es la Z 900, la última versión fabricada en 1976 y que tenía doble disco de freno delantero.





Este es el prototipo de la primera 750, el T103 de 1970, que fue sustituido por la versión de 903 c.c. apodada como New York Steak.



Tenía arranque eléctrico con el pulsador en la piña derecha, pero también conservaba el pedal de arranque.



Las llantas eran de radios de 19 y 18" y las primeras versiones equiparon un único disco de freno delantero.



En los modelos de 1972 y 1973, el bloque motor iba decorado en negro. A partir de 1974, el motor tuvo acabado metálico.

millas recorridas a una media de 109,6 millas por hora, con motos de serie...

La Kawasaki 900 Z1 era una maxinaked tetracilíndrica, con el orgullo de ser, en aquel momento, la moto de mayor cilindrada y potencia de la historia. No solo eso, sino que, para más inri, la Z1 fue, tal y como he comentado, la primera 4 cilindros 4T de Kawa, algo increíble pero cierto, lo que demuestra el elevado grado de ingeniería de la firma en aquel momento. Y otro detalle más es que fue la primera moto de serie en equipar una culata con doble árbol de levas, una hazaña que se exhibiría con orgullo con un logo en las tapas laterales. Sublime.

Dotada de un chasis doble cuna de acero, llantas de radios de 19 y 18", disco de freno delantero y tambor trasero, su larga distancia entre ejes de 1.490 mm la convertía en una moto muy larga. Estaba rematada con un depósito

de formas suaves y redondeadas y un colín pequeño y alargado que alojaba el gran piloto posterior. No faltaban los dos relojes para velocímetro y tacómetro. Se presentó con el motor pintado de negro y en dos combinaciones de colores, la más popular Candy Brown/Orange (marrón caramelo y naranja) y la menos exitosa Candy Green/Yellow (verde caramelo y amarillo). El buen trabajo de ingeniería también se materializó en un peso de 230 kg, 5 kg por debajo de la Honda CB750, que también era menos potente... Cuando la prensa probó la Z1, quedó maravillada por su potencia y velocidad, al alcanzar 215 km/h. Solo la tacharon de tener una mala manejabilidad circulando a ritmo tranquilo, pero era muy estable a alta velocidad. Durante sus cinco años de existencia fue experimentando mínimos cambios, así como renovaciones estéticas. A partir de 1974, el motor lució un acabado en metal; en

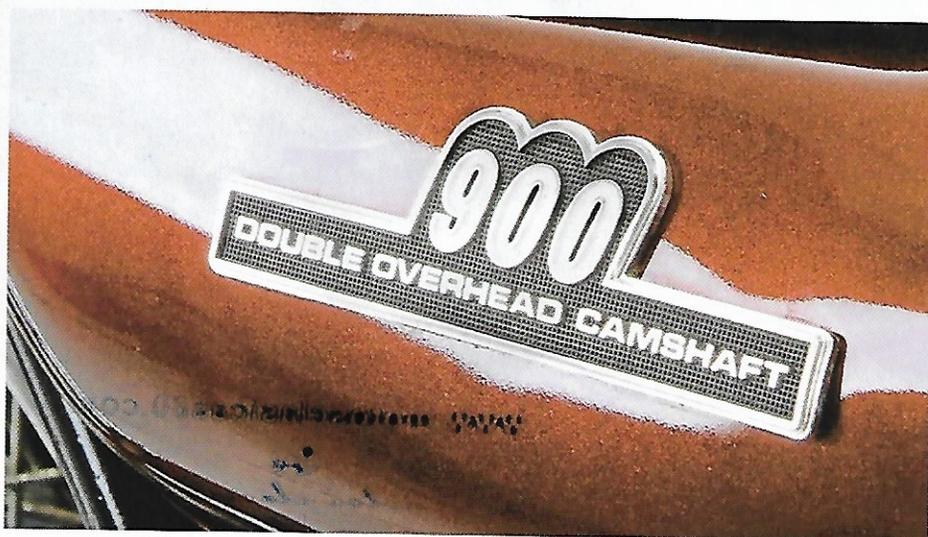


La instrumentación estaba formada por dos esferas analógicas Nippon Denso para tacómetro y velocímetro, con los chivatos entre estas.

1975 (900 Z1A) recibió una nueva decoración; en 1975 (900 Z1B), la cadena pasó a ser de retenes y, en 1976, se lanzó la última versión, que incorporó un segundo disco de freno delantero y pasó a denominarse Z 900.

La Z1 se fabricó en Japón, pero también en Estados Uni-

dos, en la planta de Lincoln, Nebraska, donde ensamblaron un 60% de las unidades producidas entre 1972 y 1976. En 1977 dejaría de fabricarse, ya que comenzó la producción de su relevo, la Z1000, y ya se escribiría una nueva página en la historia de Kawasaki.



Motor: 4 cil. en línea transversal, aire, 8V, DOHC
Cilindrada: 903 c.c.
Potencia máxima: 82 CV a 8.500 rpm
Par máximo: 73,5 Nm a 7.000 rpm
Alimentación: Carburadores Mikuni 28 mm
Cambio: 5 velocidades
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Transmisión: Por cadena sellada
Chasis: Doble cuna de acero
Suspensión delantera: Horquilla convencional de 36 mm
Suspensión trasera: Dos amortiguadores
Freno delantero: Disco de 296 mm con pinza de dos pistones
Freno trasero: Tambor de 200 mm de simple leva
Neumáticos: 3.25 x 19" y 4.00 x 18"
Distancia entre ejes: 1.490 mm
Altura asiento: N.d.
Depósito de gasolina: 18 l
Peso en seco: 230 kg

El motor de cuatro cilindros fue el primero en tener doble árbol de levas en culata, tal y como reza orgullosamente en las tapas laterales.