

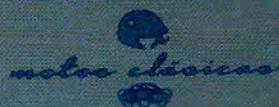
Kawasaki ZX-10 «Tomcat»

Prueba a fondo

Record bike: 269 km/h.

Se podía esperar, y se ha cumplido: La Kawasaki ZX-10 es la moto de serie más rápida de la historia del mundo, la más fulminantemente rápida probada a lo largo de 36 años y 1.059 números de MOTOCICLISMO. En su prueba a fondo, la explosiva Tomcat caza bombardero de autopista, vuela y pulveriza el record de velocidad máxima de la GPZ 1000 RX (259 km/h.) y establece una nueva plusmarca de 269 km/h.

www.motoeclasicas80.com



info@motoeclasicas80.com



TAMBIEN bate anteriores registros en aceleración sobre 400 y 1.000 metros con 10,76 y 19,60 segundos, y finalmente hace echar humo a los rodillos de nuestro banco de potencia con su motor de 133,8 CV. al embrague (124,1 CV. ja la rueda!). Es su cuarto récord, su cuarta medalla de oro en la gran Olimpiada de las superbikes, para esta impresionante y agresiva super Kawa, ambiciosa caza récords pero además, segura, estable, confortable y superefectiva sport-turismo, para vivir intensamente una nueva dimensión.

Y por si todo lo anterior fuera poco, la ZX-10 es la «mil» menos cara de nuestro mercado y casi por tan amplia diferencia como la establecida al hablar de velocidad. La Tomcat es un cuatro por ciento más rápida que la anterior GPZ 1000 RX, un 11,5 por ciento más potente, tiene chasis de aluminio, llantas y neumáticos «más serios», entre otras muchas cosas, y sin embargo su precio sólo ha subido un 2,9 por ciento. De 1.649.000 en la 1000 RX a 1.697.000 en la ZX-10. Esto significa que cuesta 83.000 pesetas menos que la Honda CBR 1000 F, 93.000 menos que la Suzuki GSXR 1100 y 136.000 menos que la Yamaha FZR 1000 Génesis.

No es fácil por lo tanto encontrar una mejor situación de partida para iniciar la prueba de la ZX-10. En dos puntos en los que todos irremediablemente nos fijamos, precio y prestaciones, tiene clara ventaja. Es «la que más corre y la que menos cuesta», una sentencia puede que poco profunda, pero muchas veces decisoria. El tercer punto, que también puede ser el primero, es impacto, línea, diseño atractivo, y aquí la Tomcat, compacta, agresiva, felina y original con su aparatoso colín trasero y carenado en forma de cuña, también puede recibir nota muy alta, aunque sólo estará disponible en color negro y rojo, al no importar Derbi-Kawasaki la puede que aún más vistosa, deportiva y excitante combinación rojo y blanco.

La locura

Hablando de motos bajo mi punto de vista de probador en MOTOCICLISMO, creo que estamos viviendo los mejores años de las dos últimas décadas, una auténtica época dorada, una auténtica locura. Hace algo menos de un mes calificaba a la Honda RC 30 como la nueva referencia entre las deportivas, diciendo entre otros muchos elogios que a partir de ella había que hacer borrón y cuenta nueva y que después de probarla uno podía (en el caso de que hubiera tenido 10 o 15 CV. más) retirarse y dejar de probar motos si a lo que ibas era en busca de la deportiva ideal.

Al decir esto sólo incluía en el «borrón» a motos anteriormente probadas, naturalmente no a las



Super rápida y deportiva la ZX-10 cuenta además con muy buenas cualidades como turismo. En viaje largo, en solitario, y a ritmo infernal, ninguna otra superbike puede estar a su rebufo ni ofrecer su confort.

que todavía no habían pasado en una prueba a fondo por nuestras manos, que son precisamente con las que hay que empezar a hacer esa «cuenta-nueva». Al estar avisado y poner a la RC 30 la condición para retirarme de tener «10 o 15 CV. más», me dejaba abierta la puerta para no perderme lo que aún estaba por venir, por ejemplo, la Suzuki GSXR 750, que es indiscutible que ha tenido la desgracia de aparecer el mismo año que la RC o la Kawasaki ZX-10 de esta prueba, que marca un hito histórico por sus prestaciones.

La ZX-10 ya nos había dado muy serios avisos de sus increíbles facultades cuando su primera toma de contacto en el pasado mes de diciembre en el circuito de Jerez (MOTOCICLISMO n.º 1.035 y 1.036), donde encontrarás una descripción técnica muy meticulosa y pormenorizada, pero hasta ahora no habíamos rodado ni un sólo kilómetro con ella por carretera abierta, su ambiente natural, y el lugar junto con la ciudad donde pasará el cien por cien de sus días.

En la pista de Jerez, la ZX-10 no podía alcanzar el mismo grado de efectividad de una Suzuki GSXR 1100, cuestión de peso y de posición de conducción, pero podía puntuar más alto que una Honda CBR 1000 F, por talla de llantas, sección y calidad de neumáticos, distancia libre al suelo y tarado de suspensiones. Pensando en la Yamaha FZR 1000, la ZX-10, a pesar

de contar con un planteamiento algo menos ofensivo en la parte ciclo, parecía ser capaz de estar a similar nivel gracias a la ventaja de su asombroso motor.

En rodaje moto y... piloto

Lo primero es retirar la moto de pruebas, que tiene en su marcador cero kilómetros y un plan de rodaje recomendado de 2.000 km. En «Speed Moto», en Madrid, me dan las llaves y un consejo, que oigo siempre que me llevo de allí una Kawasaki: «Vuelve a los 800 km. para la primera revisión y ten cuidado, al principio frena poco.» Con el tiempo ya lo he aprendido, pero siempre se me olvida que esto significa que... ¡NO FRENA NADA...! Son sólo los primeros 400 o 500 metros, pero ¡Uff!, parece que los discos y pastillas vienen untados con vaselina.

De lo que no me avisaba nadie era de algo que tenía muy bien grabado, desde la presentación en Jerez, de la Tomcat, de la impresionante forma de empujar y acelerar del nuevo motor Kawasaki. Esto es algo que una vez probado ya nunca se olvida, como el de la Honda CBR 1000 F, que un año después de su prueba todavía hoy sale casi a diario a colación en cualquier discusión, charla o tertulia sobre motos que se organice en la redacción de MOTOCICLISMO. Ahora tendremos que hablar de dos su-

permotores y será difícil tomar partido por sólo uno de ellos.

En nuestro banco de rodillos, el de CBR estableció un récord absoluto con 132,8 CV. al embrague (121,6 CV. a la rueda) para 132 CV declarados. Cuando todavía algunos estaban pensando maliciosamente que aquel motor era «demasiado bueno», viene el de la «Kawa», hace girar con una energía pavorosa los dos rodillos, los deja humeantes y pulidos a punto de espejo y nos trae una monumental gráfica de 133,8 CV. al embrague (124,1 CV. a la rueda), para un valor máximo declarado de 137 CV. (al cigüeñal). Con sólo 2.750 km de rodaje cuando hicimos esta prueba, no es como para quejarse y reclamar al fabricante precisamente. Como en la Honda CBR, no es fácil encontrarse con cifras de potencia «declaradas» más ajustadas a la realidad.

La Tomcat genera manadas de caballos dóciles pero siempre constantes y presentes desde muy abajo y su inmensa potencia se manifiesta de forma engañosa especialmente a un régimen intermedio, donde parece que no pasa nada y estás jugando con 1.000 CV. Para evitar sorpresas hay una buena solución: cumple el rodaje meticulosamente, no es sólo bueno para el motor, es completamente necesario para reeducar y adaptar al piloto, venga de donde venga y a no ser que esté muy acostumbrado a tratar a diario con ar-

Télex de la prueba

● **Ciudad:** No es el mejor ambiente ni la especialidad de una superbike de las características de la ZX-10, pero se puede desenvolver con mucha soltura y agilidad gracias a una excelente precisión de dirección a baja velocidad, adecuada y poco exigente postura de conducción y por la suave y muy bien dosificable respuesta en baja de su motor. El peso es considerable y se nota con claridad la diferencia con respecto a una 750, por ejemplo, pero sólo si tratas de empujarla o subirla al caballete central. Los únicos inconvenientes en ciudad, donde pasa por los mismos huecos y pasillos entre coches que una 600, puede venir de su cambio algo duro y ruidoso y de la considerable anchura de sus retrovisores.

● **Carretera:** Sobre un buen asfalto y en trazados de todo tipo puede demostrar sus inmensas facultades como sport-turismo de extraordinarias prestaciones, incluso a medio régimen y ¡desde antes de pasar de 7.000 r.p.m. en rodaje! Lo suyo son las rápidas carreteras nacionales; en comarcas muy viradas su conducción es algo más física y menos intuitiva y relajada que en una 1000 RX de rueda de frontal de 16", pero con 17", su aplomo y la confianza que transmite a su piloto es siempre netamente muy superior. Las posibilidades de reglaje de la suspensión trasera no son suficientes para garantizar un confort «cinco estrellas» en firmes bacheados, pero compensa con la óptima protección del carenado, con su hospitalidad del pasajero y con su postura semideportiva bien pensada para rápidos viajeros de larga distancia.

● **Autopista:** ¡Incomparable! ¡Arma absoluta y definitiva! Cualquier otra superbike de carácter deportivo queda muy lejos hablando de velocidad máxima o de cruceo y de protección de carenado, un punto clave y decisivo a favor de la ZX-10. El motor es sensacionalmente poderoso e inagotable y la estabilidad perfecta y fiable al máximo con su monolítico chasis, neumáticos radiales de origen y teniendo la única precaución, si se rueda rápido de verdad, de ajustar la retención de hidráulico del amortiguador en el punto cuatro. En uniones de asfalto se puede alterar levemente su ejemplo comportamiento con bruscas respuestas de la suspensión trasera, pero esto no es obstáculo para poder considerarla como la más efectiva superbike probada en este ambiente hasta la fecha. La nueva referencia obliga, la RC 30 ofrece mejor chasis y suspensiones, pero inferior carenado y... 24 km/h. menos.

● **Sport:** Su rendimiento es excelente y puede batirse con las más deportivas de su categoría en un plano de igualdad en carretera abierta o en circuito, el único lugar donde puede intentarse de verdad una aproximación a sus muy remotos límites. Para poder aprovechar al máximo en carretera abierta, ¿lo cura?, su inflexible chasis y el inmenso potencial de su motor, y si se pretende marcar diferencias a su favor, serían deseables mejores neumáticos, frenos más resistentes al fading, hundimiento de la horquilla más controlado, un mejor acuerdo y equilibrio en suspensiones y mejor precisión de su cambio de seis marchas.

Prueba a fondo

tefactos verdaderamente rápidos de más de 100 CV.

Con respeto

Así deberían discurrir los primeros kilómetros, con tranquilidad, familiarizándose con el motor, con la postura de conducción y recordando o conociendo por primera vez lo que esta ZX-10 aporta con respecto a la anterior GPZ 1000 RX y dentro del muy competido y siempre caliente mundo de las «mil». Su línea y su impresionante y voluminoso aspecto no resulta desconocido, pero la ZX-10 es, de faro a pi-

to, de una sola pieza, es amplio, no muy ancho en su unión con el depósito y de bordes muy redondeados para poder descolgarte en curvas con facilidad. Con 1,70 m. llegar al suelo con los dos pies. Comparando con las otras «mil», la ZX-10 se puede alinear por su posición de conducción, pero con un leve toque más sport, junto a la Honda CBR, Yamaha FJ 1200 y Suzuki GSX 1100 F.

El carenado, fabricado en ABS y en PBT (resistente al calor en puntos críticos de los escapes) está muy mejorado y es más ligero que el de la 1000 RX. Su cúpula es más ancha, larga y alta, sus laterales son más envolventes y desde el pri-

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
info@motosclasicas80.com



Imbatible en aceleración, los 124 CV. de su motor ¡a la rueda! derriten y dejan la piel del neumático trasero en arrancadas. El embrague lo soporta todo sin rechistar.

loto trasero, una moto íntegramente nueva, con sólo un claro punto de coincidencia con la 1000 RX en el cuadro de relojes, con escala ampliada en el velocímetro hasta 300 km/h.

La postura de conducción es deportiva, pero nada extremada, con reposapiés ligeramente altos y el cuerpo inclinado sobre los semimanillares que, como la tija superior, vienen de la GPX 750. En largos viajes las palmas de las manos se cansan un poco. El asien-

mer kilómetro en carretera te das cuenta que la protección es perfecta. Sólo la parte alta del casco queda «al aire», pero el viento es desviado y llega sin fuerza y sin crear turbulencias. El piloto no tiene que doblar apenas su espalda para aprovechar este carenado, basta con mantener una postura natural y relajada. Según Kawasaki, es un siete por ciento más eficiente que el anterior, y según nuestras pruebas con pistola de radar, comprobamos que en posición sentada la velocidad máxima es de 263 km/h., perdiendo sólo seis km/h. con relación a la posición tumbado.

A semejante «trapo» no tienes que vencer la resistencia del viento con ningún punto de tu cuerpo

Al detalle

Antirrobo: Central. Sólo bloquea girando la dirección a la izquierda.

Llaves: Una. Para contacto y cierre del cofre lateral del colín.

Retrovisores: Perfil aerodinámico bien estudiado, perfecta visibilidad, no vibran y no pierden la posición fijada ni a 269 km/h. Con ellos abiertos se pierden sólo dos km/h. de velocidad punta. Sobresalen demasiado para conducción en ciudad.

Caballote: Ninguno de los dos, central o lateral, roza en curvas. La ZX-10 sube con cierto esfuerzo al central. La pata de cabra tiene un interruptor de seguridad: al soltar el embrague si está abierta se cala el motor.

Bocina: Doble pero demasiado discreta para pedir paso, sobre todo en autopista donde nadie se puede imaginar la velocidad a la que puedes llegar.

Asiento: Una sola pieza, ancho, bien mullido y de bordes redondeados, cómodo para largos viajes. Mucho mejor sobre todo para el pasajero que el divisible de la 1000 RX. Con 1,70 se sigue llegando justo al suelo. Desmontable sólo con herramientas (llave allen) después de quitar las dos placas laterales.

Herramientas: En cofre lateral en el colín. Aceptable calidad standard. Como siempre, en Kawasaki se incluye un fiable indicador de presión para amortiguador y neumáticos.

Accesibilidad: Más simplificada que en la 1000 RX pero es muy laborioso desmontar el carenado. El reglaje de válvulas es por pastillas calibradas.

Filtro de aire: De papel, bajo el depósito; gran volumen de caja.

Carenado: Efectividad aerodinámica superdemostrada y protección al piloto garantizada. Por su cúpula larga, ancha, alta y envolvente como una burbuja es el mejor probado en una superbike deportiva hasta la fecha. Muy aligerado (750 g.) y simplificado con respecto al de la 1000 RX.

Gasolina: Rudimentaria y demasiado a la vista llave de paso, que queda como un postizo entre depósito y chasis en el lado izquierdo. La ZX-10 se merecía algo mejor. Tapón tipo aviación de gran calidad que, como en casi todas las Kawa, bajo el sol y con la presión de los vapores de la gasolina silba como una flauta. El indicador incluido en el cuadro de relojes es rematadamente pesimista, no hay que hacerle mucho caso. La autonomía con 22 litros en el depósito es aceptable en todo menos en autopista a cruceros elevados (menos de 180 km.). La reserva es de sólo tres litros.

Instrumentación: El presupuesto para el proyecto ZX-10 era muy amplio, pero se terminó justo aquí. Son los mismos relojes de la Ninja 900 y de la 1000 RX. Mucha más clara lectura por la posición del manillar, pero se podía haber diseñado algo más personalizado. La escala del velocímetro llega hasta 300 km/h. Como miente alrededor de un siete por ciento, puedes llegar a ver 290 km/h. a tope, algo que de verdad es estimulante... El cuentavuelvas es más fiable. La dotación de

testigos, la imprescindible. El reloj de temperatura de agua, lado derecho, falla ocasionalmente (ya sucedía en algunas Ninja 900).

Conmutadores: Nada nuevo ni especial, como en las GPX de última generación. Una importante mejora con respecto a la 1000 RX; nuevo mando de intermitentes con borrado por presión.

Manetas: De freno y embrague regulables en distancia al puño (según tamaño de manos) en cuatro posiciones. Mucho ojo especialmente con la de freno si pretendes «pasarte de listo» y afinar seleccionando puntos intermedios. Al frenar se moverá bruscamente de posición hasta uno de los cuatro alojamientos marcados, dándote un susto de muerte con sensación, aunque sea sólo durante una fracción de segundo, de maneta suelta o rota.

Embrague: De accionamiento hidráulico, blando pero con demasiada fuerza de retorno. Con discos de mayor espesor que en la 1000, solidez a prueba de bombas y de aceleraciones, todas las que quieras antes de que baje la maneta un sólo mm. Arrastra, esto es norma de la casa, en frío. Para un buen funcionamiento es preferible regular la maneta siempre en el punto número uno.

Nivel de aceite: Por cómodo visor en el lado izquierdo del cárter. No gastó ni gota en los 3.000 km. de prueba, incluyendo el rodaje.

Nivel de agua: Vaso de expansión visible desde el puesto de conducción en el lado derecho. Boca de llenado muy accesible. En ciudad y con calor, a pesar de no dispararse el electroventilador, conviene vigilar el nivel.

Puño de gas: Demasiada holgura de serie, fácil de ajustar. Recorrido un poco largo pero que se agradece para que no te atosigue demasiado la gran dosis de potencia disponible a cualquier régimen.

Reposapiés: Con goma antivibraciones delante, para el pasajero sólo aluminio.

Asa para el pasajero: Escamoteable o «telescópica» como en la 1000 RX, pero un poco más amplia aunque siguen sin caer las dos manos. Con el nuevo asiento es mucho más laboriosa de subir y bajar.

Faro: Halógeno, regulable y muy potente; esto último lo comparte el pequeño, cuadrado, pero extraordinariamente luminoso piloto trasero.

Equipajes: El carenado abierto permite instalar bolsas sobre depósito. Con maletas y dado el voluminoso colín, no gusta nada, ni siquiera imaginarse, a la ZX-10. Sobre el asiento viajando solo se puede llevar equipaje bien instalado con los típicos ganchos «escamoteables» de Kawasaki. Muy buena solución. Práctico igualmente el pequeño compartimento en el lateral interior izquierdo del carenado para monedas, un mapa o tickets de peaje. En el pequeño cofre lateral trasero, además del paquete de herramientas cabe un muy fino pantalón de agua de nylon, una cajetilla de tabaco o un kit de reparación de pinchazos para neumáticos tubeless.



Superbikes y Supercars

La Kawasaki ZX-10 es la moto de calle más rápida probada en MOTOCICLISMO, superando rotundamente en 10 km/h. a la segunda clasificada, su predecesora la GPZ 1000 RX. Con sus muy serios 269 km/h., la ZX-10 puede entrar en el «top-ten» de los vehículos de serie más rápidos del mundo actualmente en producción, de dos o de cuatro ruedas, y ocupando un privilegiado séptimo puesto de honor. La GPZ 1000 RX ocuparía el décimo y la CBR 1000 F de Honda la seguiría muy de cerca, con sus 258 km/h., en el undécimo.

Nunca ninguna moto había llegado tan arriba entre los más grandes, caros y míticos deportivos de «cuatro ruedas». Entre ellos los dos que ocupan las primeras posiciones apenas se pueden considerar «de serie» ni posibles de comprar, pues tanto el F-40 de Ferrari como el 959 de Porsche son automóviles más sofisticados que una RC 30, fabricados en serie muy limitada y numerada, alcanzando en parte por ello precios estratosféricos, por ejemplo el indicado para el 959 es la cotización actual «de segunda mano» una vez cesada definitivamente su fabricación.

Para el aficionado al automóvil, el poder llegar a disfrutar de las prestaciones de estos dos fuera de serie, o de los siguientes incluidos en esta lista, es un sueño muy difícil de realizar. El aficionado a la moto en este sentido tiene mucha más suerte y no tiene que basar la realización de sus sueños exclusivamente en un golpe de suerte en «loto» o quiniela. Por un precio, diez, veinte o cien veces inferior, se puede alcanzar el techo máximo absoluto sobre «dos ruedas» y pasar a formar parte por prestaciones puras del muy poco poblado club de los vehículos de más de 265 km/h.

Hablando de aceleración y como consecuencia de su espectacular relación peso potencia, 2,09 kg/CV., la ventaja es de forma incontestable para la ZX-10, siendo suficientes sus 133,8 CV. frente a cualquiera de sus rivales de 250 CV. hasta casi 500 CV. considerados. En este apartado, otras muchas superbikes, de 750 a 1.200 c.c., y las deportivas 600 de peso medio, también tendrían mucho que decir, permitiendo el mismo lujo de batir a la privilegiada y selecta, pero en este sentido bastante «lenta», clase de élite de los «supercars».

Superbikes frente a Supercars

Marca y modelo	Potencia	Velocidad máx. km/h.	Relación peso/poten. (kg/CV.)	Aceleración 0-1000 m/sq.	Precio ptas.
1. Ferrari F-40	478 CV.	324	2,30	21,0	40.000.000-
2. Porsche 959	450 CV.	320	3,22	21,9	100.000.000?
3. Ferrari Testarosa	390 CV.	290	3,85	24,1	25.968.577
4. Lamborghini Countach S4	455 CV.	287	3,27	23,7	17.300.000
5. De Tomaso Pantera	300 CV.	280	4,73	26,0	8.500.000
6. Porsche 928 S4	320 CV.	271,9	4,93	25,5	14.162.900
7. Kawasaki ZX-10	133,8 CV.	269	2,09	19,6	1.697.000
8. Porsche 944 Turbocup	250 CV.	266,6	5,60	26,6	11.103.000
9. Ferrari 328 GTB	270 CV.	259,6	4,68	26,2	12.174.039
10. Kawasaki GPZ 1000 RX	120 CV.	259	2,43	20,8	1.647.000

De mil en mil

KAWASAKI ZX-10

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kg.m.)
2.000	9,9	3,69
3.000	27,9	6,68
4.000	37,9	6,73
5.000	58,2	8,34
6.000	73,8	8,80
7.000	90,6	9,28
8.000	101,3	9,07
9.000	123,2	9,80
10.000	133,3	9,56
11.000	—	—
12.000	—	—

Ficha técnica

KAWASAKI ZX-10	
Motor	4 cil. en línea, refrigerado por agua
Distribución	DOHC, 4 válvulas cil.
Diámetro x carrera	74 x 58 mm.
Cilindrada	997 c.c.
Potencia declarada	137 CV/10.000 r.p.m.
Par máximo delcarado	10,5 kgm/9.000 r.p.m.
Cambio	6 v.
Chasis	Perimetral aluminio
Angulo dirección	26,5°
Avance	101 mm.
Suspensión del. rec.	135 mm.
Barra	41 mm.
Suspensión tras.	Unitrak
Recorrido	120 mm.
Freno delantero	2 discos/300 mm. flot.
Pinzas	Doble pistón BAC
Freno trasero	Disco/250 mm.
Pinza	Doble pistón BAC
Rueda del./llanta	Radial 120-70/3,5 x 17"
Rueda tras./llanta	Radial 160-60/4,5 x 18"
Peso vacío (**)	222 kg.
Reparto peso D/T	48/52%
Longitud total	2.170 mm.
Distancia ejes	1.490 mm.
Altura asiento	790 mm.
Capacidad depósito	22 l.

Prestaciones

KAWASAKI ZX-10

Aceleración	
400 m.	10,76 seg.
1.000 m.	19,60 seg.
Velocidad máxima	
Solo tumbado	269 km/h.
Solo sentado	263 km/h.
Dos personas	243 km/h.
Velocidad máx. efectiva en cada marcha	
(a 11.000 r.p.m.)	1.ª 103; 2.ª 145 3.ª 181; 4.ª 204 5.ª 243; 6.ª 269 (11.250 r.p.m.)
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva	140/128; 160/148; 180/164 200/183; 220/201; 240/224 260/243; 280/260; 290/269
Consumos	
Mínimo	4,6 l.
Medio	8,7 l.
Máximo (autopista)	11,9 l.
Ciudad	7,9 l.
C. deportiva	9,6 l.
Capacidad depós./to/res.	22/3 l.
Autonomía media (res. incl.)	253 km.

ZX-10 TOMCAT

y tu casco no se aplasta contra tu frente o nariz. En la ZX-10 no sucede como en la CBR 1000, en la que tienes que seleccionar muy bien el casco y la ropa que vas a utilizar en tus viajes, y en la que tus piernas quedan completamente desprotegidas y prácticamente se te vuelan los pies de las estriberas al pasar de 250 km/h. La Tomcat ha sido diseñada para poder viajar muy deprisa y durante mucho tiempo sin fatigar a su piloto. Lo que hay que tener en cuenta es que dentro de la «burbuja» de la ZX-10 permanece un poco ajeno al ritmo de marcha que estás manteniendo; la sensación de velocidad queda muy diluida y conviene acostumbrarse para evitar sorpresas.

Más estable

En la ZX-10, de carenado clásico y abierto contra lo que hoy se estila, se puede ver algo de lo mucho que orgullosamente quiere enseñar Kawasaki.

Para empezar, su espectacular chasis doble viga perimetral «e-box» de ciclópea sección rectangular 90 x 30 mm. Los dos grandes tubos laterales de extrusión se

Los límites de la ZX-10 sólo pueden llegar a intuirse en circuito. En carretera y en conducción deportiva su motor y chasis te permiten disfrutar de fuertes sensaciones desconocidas. Es la más rápida entre las rápidas, un auténtico cohete.

unen a masivos bloques de fundición en la zona de la pipa de la dirección y anclaje del basculante. El peso, no te fíes del aspecto, es muy moderado, 15,5 kg., es decir, 4,5 kg. menos que el chasis de tubos mucho más delgados de acero de la 1000 RX. Su solidez y rigidez «se ve» y se siente en marcha; es como la de un sillar de granito del Monasterio de El Escorial.

Los tubos descendentes, desmontables y de sección redonda que forman una doble cuna para recibir con dos grandes silentbloks al motor, son también de aluminio. Lo mismo ocurre con el subchasis, soldado a la estructura principal, y con el basculante, que sigue la tónica del bastidor con su aparatosa sección. En sus extremos se incluyen las prácticas excéntricas «Kawa» para rápido tensado de cadena sin perder alineación de ruedas.

El cambio de chasis ha venido acompañado de nueva geometría de dirección. Se ha reducido ángulo de pipa y avance considerablemente (26,5°, 101 mm.) lo mismo que la distancia entre ejes (1.490 mm.). Las dos ruedas de 16" de antes desaparecen y se montan llantas de 17" delante y 18" detrás, con sección de garganta «king size» y con neumáticos de gran balón, carcasa radial y bajísimo talón. El resultado con el ahorro de 10 kilogramos de peso, conseguido principalmente a base de severa dieta en chasis, motor y carenado, se advierte desde los primeros kilómetros de rodaje; la ZX-10 es

En otra galaxia

Lanzada a tope en sexta, la ZX-10 es un cohete que vuela sin apenas rozar el asfalto. Verla acercarse a la posición que ocupamos en una larga recta con la pistola de radar preparada... sobrecoge. Su paso es como el de una negra y brillante bala de cañón; no la ves, es un auténtico misil que se desliza a través del aire produciendo un penetrante zumbido. Desde fuera te hierve la sangre, ¡Brrr! es sonido de Gran Premio. No es cuestión de sonido de escape es por el ruido que hace al cortar el viento un arma penetrante y afilada...

Encima del cohete, abrazado al Pershing II, experimentando una sensación de aceleración bestial que no parece que vaya a poder tener ningún buen final previsto en el guión, el piloto-hombre-bala sólo tiene una obsesión; por puro instinto de supervivencia, por seguridad, trata de ver más lejos y mejor que un águila. Sus nervios están en tensión, su pulso se acelera para favorecer el riego en su ordenador de vuelo, (su cerebro) y sus ojos se convierten en dos brasas que se clavan allí donde se estrecha, hasta casi convertirse en un solo punto, la carretera.

La concentración es total y la tentación de saber lo que está pasando, inevitable. Delante de su nariz quedan muy a la vista dos relojes. En el cuentavuelas la aguja entra en el rojo, 11.000 r.p.m., y sigue... En el velocímetro ¡Glup!, 280 km/h. y sube y sube... hasta ¡290 km/h.! Pero no lo parece. ¿Estará mintiendo como un bellaco? Probablemente, porque pasada la tensión inicial, te sientes demasiado tranquilo y no en una lanzadera especial en Cabo Cañaveral como te habías imaginado. La visibilidad es óptima a través de la amplísima pantalla del carenado; la ZX 10 no ha hecho además ningún amago de querer despegar para iniciar un vuelo «de verdad» en un pequeño rasante. La dirección se mantiene siempre firme, imperturbable. La estabilidad es perfecta y tus manos sujetan fuerte los semimanillares, pero sin necesidad de apretarlos como si quisieras sacar jugo de las empuñaduras de goma. Hasta cierto punto te encuentras relajado, sin padecer la presión del viento y sin oír más que el agudo y metálico silbido del motor.

Al pasar por delante de la pistola de radar, tras dos kilómetros de lanzamiento... hay que cortar gas en seco y frenar de verdad, aunque hemos dejado 300 metros de seguridad antes de la curva en la que termina nuestra pista de pruebas. De vuelta hacia el radar, sedado como si hubiera tomado un «Valium» después de la fuerte experiencia, veo sonrisas de oreja a oreja. No es para menos; a la pistola de radar le acabamos de quitar las telarañas... ¡269 km/h.! auténticos y de verdad. La barrera de los 260 km/h. se acaba de desplomar con estrépito. Los récords de la «Kawa» 1000 RX (259 km/h.) y de la CBR 1000 (258 km/h.), ya son historia. Pero aún pueden caer dos barreras en un sólo día. La de los 270 km/h. está ya tan cerca... que lo intentamos de nuevo. Pero no hay forma. Ese insignificante km/h. resiste tan bien los sucesivos intentos de récord como los 8,90 de Bob Beamon en salto de longitud en la Olimpiada de México en 1968. Aunque apostamos porque no durará tanto.

Puede que hablar de superar o igualar velocidades a este nivel sea ya una completa estupidez y algo totalmente innecesario, pero esta carrera no la empezamos nosotros, se inició hace mucho, mucho tiempo, el mismo día de octubre de 1885 en el que se fabricó la primera bicicleta motorizada con chasis de madera, un CV. de potencia a 700 r.p.m. y 19 km/h. Muy pronto alguien pensó que esta moto, la «Einspur» de Gottlieb Daimler, era insuficiente y maquinó construir algo mejor y... naturalmente más rápido, y así sucesivamente... Esta carrera nunca se ha detenido a pesar de los mil obstáculos y limitaciones que se le han puesto, y no parece que se vaya a detener precisamente ahora en 1988. Nosotros, de momento, estamos preparados para lo que venga. Nuestra pistola de radar mide hasta 320 km/h., y después de la prueba de la ZX-10 ya no es fácil que nos asustemos por nada, aunque ya veremos...



Las Mil frente a frente

Modelo	Cilindrada Díam. x carrera	Potencia Embr. CV/r.p.m.	Velocidad Máx. km/h.	Acel. 400 m.	Acel. 1.000 m.	Consumo Min/Med/Máx.	Peso vacío/lleno	Capacidad depósito	Precio	Prueba N.º MOTOCICLISMO
Kawasaki ZX-10	997 (74 x 58)	133,8/10.410	269	10,76	19,6	4,6/8,7/11,9	222/259	22	1.697.000	1.035/1.036
Kawasaki 1000 RX	997 (74 x 58)	120,0/ 9.500	259	11,24	20,8	4,5/8,9/12,2	238/269	21	(87) 1.649.000	—
Honda CBR 1000 F	998 (77 x 53,6)	132,8/10.000	258	11,10	19,7	4,8/8,2/12,6	222/255	21	1.780.000	1.000/1.001
Suzuki GSXR 1100	1052 (76 x 58)	118,7/ 9.500	257	10,89	20,4	5,1/8,3/13,0	197/229	21	1.790.000	1.000/1.001
Yamaha FZR 1000	989 (75 x 56)	124,6/ 9.300	251	11,18	20,6	4,5/7,9/10,9	204/239	20	1.833.000	1.013

ZX-10 TOMCAT

ágil y manejable a baja velocidad.

Su dirección sin embargo no es tan «blanda» y rápida como antes. Para llevarla de una inclinación a la contraria tienes que hacer trabajar un poco más tus antebrazos o jugar adecuadamente con cambios de peso de tu cuerpo. La conducción a cualquier ritmo es un poco más «física» que antes, pero la dirección ya no es sobreviradora, es casi completamente neutra y puedes frenar con la moto inclinada sin que a pesar de la ancha sección de neumáticos se produzca apenas levantamiento. Ahora tampoco se presentan nunca las frenéticas, aunque instantáneas, sacudidas de dirección que se pueden generar rodando rápido sobre asfalto bacheado con rueda frontal de 16". El aplomo de dirección a alta velocidad es mucho más consistente y la parte delantera transmite una confianza total.

Supermotor

Rodar rápido con la Tomcat es hablar de algo realmente serio. Si conocemos de cerca cómo es y cómo se comporta su motor, podremos empezar a hacernos una idea, pero sólo una idea aproximada de hasta dónde se puede llegar. Con la misma estructura de cárteres, pero con general aligeramiento de todas las piezas móviles, y con culata completamente diferente, mucho más compacta, con cámaras de combustión más eficientes, válvulas de admisión y escape más grandes, superior compresión, conductora de admisión inclinados a 45° y nuevo sistema de empujadores individuales para cada válvula, el motor cuatro en línea refrige-

rado por líquido de la ZX-10 sube de vueltas hasta más allá de la línea roja de 11.000 r.p.m. con el entusiasmo de una GPX 600.

Desde 2.000 r.p.m. hay buen tacto en el puño; a 3.000 r.p.m. en ciudad, por ejemplo, te defiendes y manejas perfectamente con energética salida en 3.ª o en 4.ª. A 3.500 r.p.m. acusa un pequeño bache de carburación, titubea un instante. Después, a 4.000 sientes bajo el trasero como si empezase a soplar un turbo. A partir de este punto la escalada de potencia es vertiginosa. En plan de rodaje, a 7.000 r.p.m. se generan 90 CV. y la verdad es que en carreteras de curvas no excesivamente rápidas disfrutas a fondo sin necesidad ni pensar en nada más. La aceleración es impresionante y la elasticidad y capacidad de recuperación en marchas largas, sin estar al prodigioso nivel de una Yamaha FJ 1.200, permite una conducción muy rentable y productiva.

Lo vivido entre 4.000 y 7.000 r.p.m. puede parecer bastante para muchos, en realidad lo es, pero la ZX-10 aún tiene muchísimo más que decir. A 8.000 r.p.m. medimos en el banco 101 CV.; a 9.000 r.p.m., 123 CV., y a 10.000 alcanza prácticamente su valor máximo de 133,8 CV. Lo que sucede en estas 3.000 r.p.m. y un poco más arriba, cuando vas en busca de las 11.000, se define como infinita, irresistible y abrumadora capacidad de aceleración. Otras «mil» ofrecen algo «parecido», pero sólo los propietarios de una CBR no limitada que hayan sido capaces de exprimir su motor a tope en alguna ocasión, pueden saber realmente de lo que estamos hablando.

Récord

De todas formas, para entendernos todos un poco mejor podemos pasar a ver los nuevos récords establecidos en las pruebas de prestaciones por la Tomcat. En aceleración sobre 1000 metros con salida parada, invertimos 19"6 castigando un poco el embrague y 20"2 saliendo casi de paseo. Hasta el momento, la «mil» más rápida había sido la Honda CBR con 19"7, y la mejor 750 la Suzuki GSXR (87) con 22"1. La velocidad alcanzada al final de estos 1.000 metros era en 5.ª a 11.000 r.p.m. y con la aguja del velocímetro marcando 260, 242 km/h. Es decir, que partiendo de cero y en sólo un kilómetro la ZX-10 alcanza, sin colocar su demolidora última marcha, una velocidad prácticamente igual a la máxima que alcanzan una Honda RC 30 o una Yamaha FJ 1200 después de un lanzamiento de dos kilómetros (245 km/h.).

Pero todavía hay mucho más. En la distancia corta y sobre 400 metros, los 10"89 de la Suzuki GSXR 1100 son rebajados hasta 10"76 con una velocidad final de 206 km/h. reales. No es mucho si comparamos con el récord de Russ Collins de 321,14 km/h., pero es suficiente como para que hoy ningún vehículo con matrícula y ruedas, dos o cuatro, se te pueda resistir. Sólo la Suzuki 1100 puede mantener el tipo ante semejante dragster.

En sus pasadas ante el radar, los resultados de velocidad máxima tumbado, sentado y con pasajero eran igualmente expresivos. Hasta la fecha sólo Neil MacKencie en entrenamientos en el último Gran Premio del Jarama y a 200 metros

de final de recta había sido capaz de encender los tres dígitos de 270 km/h. en nuestra pistola de radar. En el mismo lugar, Wayne Gardner y Rainey llegaban a 268 km/h. y Lawson a 266 km/h. En el Jarama y en el mismo punto, la ZX-10 no podría llegar a esa velocidad, y caso de hacerlo ya veríamos quién era capaz de pararla y hacerla entrar en la curva de final de recta, así que buscamos un lugar más adecuado.

En nuestra larga y solitaria recta de pruebas, la Honda 500 de MacKencie probablemente superaría los 300 km/h.; la Kawasaki ZX-10 «se conforma» con 269 km/h. con muy ligero viento de cola y habiendo plegado sus retrovisores. Con ellos abiertos se queda en 267 km/h. Esta velocidad, nuevo récord para una moto de calle, supera ampliamente el mejor registro de la GPZ 1000 RX y el de la Honda CBR 100 que sólo tiene tres CV. menos de potencia a la rueda, pero un mucho más desfavorable coeficiente de resistencia aerodinámica.

Como a hemos comentado, en posición sentado la ZX-10 sigue dominando a cualquier otra superbike con 263 km/h., y con pasajero llega a 243 km/h., pudiendo batir ¡en dúo!, ¡qué afrenta!, a todas las 750 del mercado o situándose nuevamente casi al mismo nivel que la Honda RC 30 (monoplaza) y que la FJ 1200 (sin pasajero). La más rápida 750 hasta el momento, la Honda RC 30, puede ser adelantada y fulminada en recta por la ZX-10, casi como si estuviese parada, a una velocidad 24 km/h. superior. Sólo la Bimota YB-6 puede llegar probablemente a competir con esta Kawa en prestaciones puras, pero la relación km/h/pts. sería,

En punto muerto

— Y nunca mejor dicho al recordar los miles, millones de insectos fulminados por la ZX-10 en carretera y autopista, muchos más de lo habitual. Este ejército de difuntos llega a plantearse serios problemas de visibilidad y te obliga a continuas paradas en gasolineras para limpiar la pantalla del carenado y la del casco, pero lo más preocupante en carretera abierta son los pájaros. Cuervos, huracanes y gorriones no están preparados todavía para convivir con motos como la ZX-10, mucho más rápida de lo que tienen previsto y calculado. Casi siempre se equivocan por algunos centímetros y tienes que conducir un poco a la defensiva para no alterar el equilibrio ecológico.

— Lo mismo sucede con otro tipo de «pájaros» que salen de stops y ceda el paso sin poder imaginar (no es culpa suya) que aquella luz que ven muy, muy lejos, puede entrar por su ventanilla en cuestión de segundos. Conviene no olvidarlo; piensa siempre mal, fatal a ser posible, y acertarás.

— La ZX-10 es una auténtica bestia de autopista. Imbatible, inagotable y de un confort asombroso a velocidades cósmicas gracias a su envolvente carenado, pero en un viaje largo te puede suceder más o menos lo mismo que en la fábula de la liebre y la tortuga. Visitando más gasolineras que un inspector de Campsa, te puedes encontrar con lentas «tortugas» de 200 km/h. de gran autonomía que por más que las pasas a cuchillo una y otra vez, pueden llegar al final indignadamente casi al mismo tiempo que tú.

— Si viajas con pasajero es preferible que le adviertas antes de lo que puede suceder. No hieras su sensibilidad. Si ve por encima de tu hombro cómo la aguja del velocímetro sube hasta 260 km/h. y nota que todavía haces un cambio más para pasar a sexta... más vale que lleve una pastilla de nitroglicerina bajo la lengua por si el infarto.

— Los neumáticos japoneses Dunlop de carcasa radial de la ZX-10 no desentonan con el resto de la moto, pero duran menos que la risa

de un loco. Su agarre y comportamiento en carretera o en circuito, como comprobamos, en la presentación en Jerez, de la Tomcat, está sobre todo en seco a muy buen nivel «europeo». Su duración «de vuelo» estimada está por lo visto en esta prueba (incluyendo 2.000 km. de rodaje) en 3.000/3.500 km. detrás y cerca de 5.000 delante (se «escalona» en sus flancos). Un espanto para el bolsillo. Con las pastillas de freno puede suceder algo similar, aunque en la ZX-10 han pasado los primeros 3.000 km. casi sin enterarse.

— La operación de tensado de cadena es fácil, segura y rápida con las típicas excéntricas en el extremo del basculante de Kawasaki, que no faltan en la ZX-10. Un solo tensado a los 750 km. fue necesario en esta prueba. La cadena de retenes, más ligera y que asegura menos pérdidas de potencia en transmisión que en la 1000 RX, parece de muy buena calidad.

— Para llegar a pilotar una ZX-10 hacen falta dos requisitos. Número uno, disponer de 1.697.000 pesetas.

Número dos, carnet de moto, que se puede conseguir sorteando más o menos hábilmente unos conos con una Vespa. Ninguno de los dos sirve para seleccionar pilotos adecuados para ella. El requisito número tres, el más decisivo, deberíamos ponerlo cada uno de nosotros en ésta y en cualquier otra superbike de similares características. Elegirla si tenemos experiencia y ¿si nos falta pero estamos empeñados en una ZX-10?... Una «mil», aunque sea un cohete de 133 CV. y 269 km/h. en manos responsables y algo entendidas, no es necesariamente un peligro en potencia, ni una bomba a punto de explotar, pero hay otras muchas y más recomendables formas de empezar. Simplemente haz como cuando te sientas a comer en un restaurante, aunque seas muy goloso y hayas visto el «soufflé» helado y las tartas a la entrada. Disfruta de los primeros platos, elige a la carta entre una gran variedad y deja el postre para el final; siempre te sabrá y te sentará mucho mejor en su momento.

ZX-10 TOMCAT

caso de ser importada, exageradamente desfavorable.

Hot Road

Con estos antecedentes, chasis, motor y alucinantes prestaciones y habiendo dado por finalizado el rodaje, con la ZX-10 puedes elegir entre destinarla a una conducción turística, que aceptará de muy buen grado y para lo que está muy bien preparada por confort, protección de carenado, postura de conducción, posibilidad de viajar con pasajero, bajos y elasticidad de su motor, o decidirte por averiguar en lo que puede llegar a convertirse, con semejante depredador, la llamada conducción deportiva.

En carretera, un poderoso motor, un rígido chasis y un buen carenado son un importante punto de partida, pero las condiciones del asfalto son muy variadas, y las situaciones imprevistas se suceden continuamente aunque circules por un trazado bien conocido. Neumáticos, frenos y suspensiones son elementos claves que terminarán por definir un mejor o peor comportamiento. En la ZX-10 la renovación ha sido en estos sentidos también radical.

En primer lugar, de la suspensión delantera ha desaparecido el anterior y poco efectivo antihundimiento hidráulico AVDS regulable en tres posiciones. También la precarga variable por presión de aire. La horquilla antes contaba con barras de 40 mm. que pasan a ser de 41 mm. en la ZX. El recorrido sigue siendo de 135 mm., pero su reglaje interno cambia completamente. Los muelles de 3,5 mm. reducen su sección hasta tres mm.; la retención de hidráulico aumenta un 40 por ciento y se mantiene la misma tasa de compresión.

Detrás, ligeros cambios en la geometría de bieletas del Uni-trak reducen el recorrido libre de la rueda de 130 mm. a 120 mm. El amortiguador es, como siempre, oleoneumático, pero completamente revisado en su reglaje interior. La precarga se regula por aire, de 1 a 3,5 kg., y el hidráulico en extensión en cuatro posiciones desde un mando exterior muy accesible en marcha y situado en el lado derecho del chasis.

De la suspensión delantera prácticamente te olvidas en marcha y en cualquier tipo de carretera menos a la hora de fuertes frenadas, que acusará hundiéndose excesivamente hasta hacer tope. Detrás, las respuestas del Uni-Trak son por el contrario algo bruscas, la situación no es tan crítica desde el punto de vista del confort como en la GPX 600, pero hay cierto desequilibrio entre esta suspensión y la delantera. Sin tocar la presión de aire de origen y pudiendo cambiar en marcha y según como sea la carretera, la retención del hidráulico se puede, sin embargo, llegar a disponer de una suspensión «manual-

mente activa». Nunca llegará a ser tan adecuada para rodar rápido en carretera como la de las Honda RC 30 o CBR 1000 F, perfectamente equilibradas en este sentido, pero la ZX-10 siempre estará bajo control y conseguirás lo mejor dentro de lo posible.

Partiendo del punto 1 de hidráulico, el más blando y adecuado sólo para una marcha muy turística o deportiva en carreteras exageradamente bacheadas, puedes pasar al punto 2, un 10 por ciento más retenido; al 3, un 20,6 por ciento más duro, o al 4, que con un 38 por ciento es el único que encontramos idóneo para poder garantizar la mejor estabilidad de la Tomcat en conducción muy rápida y deportiva en carretera nacional de buen firme o en autopista. En este caso, uniones de asfalto tomadas a gran velocidad o algunos baches pueden ser mal recibidos detrás, transmitiéndose a la parte delantera y produciendo más efectos de los que debería en tracción y en el chasis.

Algunas oscilaciones se pueden presentar en la dirección, pero serán de muy baja frecuencia y de las que cesan solas y no preocupan ni te hacen agarrarte al manillar como un desesperado, ni siquiera a 260 km/h. Con estas suspensiones, la ZX-10 siempre disfruta de una distancia libre al suelo en inclinaciones más que suficiente, incluso viajando con pasajero. En el circuito de Jerez, en el ángulo después de las «eses» rozaban suavemente los avisadores de los reposapiés y el caballete, pero cuando esto sucedía las rodillas también estaban por el suelo. Decididamente en carretera no hay problemas.

La 1000 RX frenaba muy energicamente delante, con sus pinzas de simple pistón y tacto difícil de dosificar a baja velocidad; en la ZX-10 todo en este apartado se ha modificado. Los discos han crecido hasta 300 mm y las pinzas son, como en la GPX 750, de doble pistón y diferente diámetro. La bomba sobre el manillar es también la de la 750. Ahora, a baja o alta velocidad no hay problemas, pero en conducción deportiva en carretera de montaña, hemos sentido, igual que nos había sucedido en la presentación en Jerez, un doble fadding mecánico (la maneta siempre con recorrido demasiado largo baja considerablemente) y físico (en la mano derecha que tiene que tirar con verdadera fuerza y decisión). ¿Bomba de poco caudal?

Un sangrado en la primera revisión mejoró el tacto y comportamiento, pero se volvió a presentar en un rápido descenso por el Puerto del Pico y se volverá a presentar en tortuosas carreteras comarcales en cuanto trates de mantener el ritmo de una trail en plan rallye. Con el freno trasero flotante por el contrario nada que objetar. Con su disco de 250 mm. y pinza de doble pistón situada en posi-

www.motoclasicas80.com


info@motoclasicas80.com

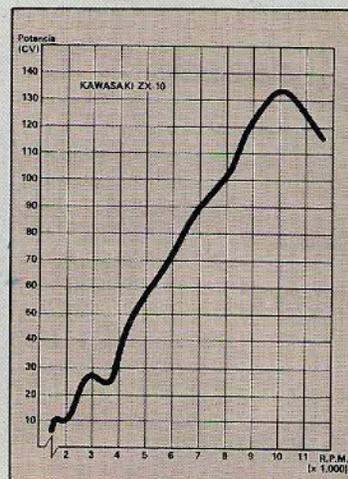
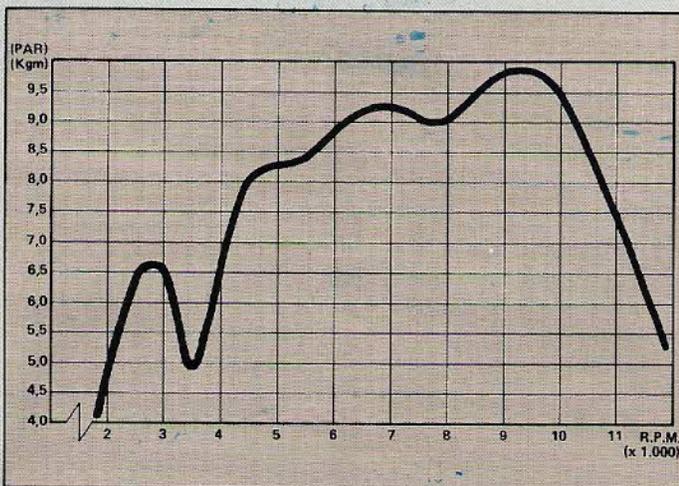


El fabuloso motor de la Tomcat queda casi totalmente oculto bajo el mejor carenado probado hasta la fecha por MOTOCICLISMO en una sport-turismo. El chasis de aluminio es, y ya es mucho, tan rígido como parece. Los intermitentes delanteros y los traseros quedan incluidos en los agresivos alerones de una espectacular y superaerodinámica carrocería. El velocímetro engaña, pero llegas a ver 290 km/h. que equivalen a 269 km/h. de verdad.

ción invertida con tirante de reacción al chasis, es siempre una formidable ayuda muy bien sordificable para el delantero y para poder controlar el hundimiento en duras frenadas de la parte delantera.

Con los neumáticos japoneses Dunlop radiales de origen en el circuito de Jerez, más de 20 probadores de toda Europa pasamos una intensa jornada de pruebas con la Tomcat y sólo una moto dio con su

carenado en el muro. Los Dunlop originales son fiables, sirven para rodar y para empezar a conocer sin temor a la ZX-10, pero son un poco imprevisibles en el final de profundas tumbadas; se pueden probar cosas bastante mejores y en una superbike de estas características y posibilidades de andar rápido no las deberías escatimar. Las medidas tanto de llantas como de neumáticos son exactamente las mis-



Impresionante y muy positivo el trabajo realizado por Kawasaki en el motor de la ZX-10 a partir del 1000 RX, al que supera en nada menos que 13,8 CV. Aligerando todas las partes móviles, diseñando nuevas cámaras de combustión, con admisión semivertical y creando una nueva y compacta culata con ligerísimos empujadores individuales para cada una de las 16 válvulas, el rendimiento es excepcional.

Con un motor no demasiado rodado (2.700 km.) hemos establecido un nuevo récord, 133,8 CV. al embrague y 124,1 CV. a la rueda en nuestro banco de potencia, que sólo había conocido algo similar cuando lo visitó el año pasado la Honda CBR 1000 F, la única superbike que puede hoy estar por motor al nivel de esta superatómica «Kawa». Los valores de potencia verificados sobre los rodillos son perfectamente homologables con los 137 CV. a 10.000 r.p.m. que declara Kawasaki para su ZX-10 al cigüeñal.

La entrega de potencia, como se puede ver en la gráfica, es demolidoramente constante a partir de sólo 4.000 r.p.m. Algunos datos para recapacitar un poco pueden ser los 101,3 CV. que ofrece este motor a «medio régimen», 8.000 r.p.m., (una potencia superior a la de todas las 750 del mercado) y la espectacular, lineal y rabiosa ganancia posterior hasta llegar al auténtico éxtasis final a 10.400 r.p.m. La respuesta es, a pesar de alcanzar las nubes en al-

tos, homogénea, uniforme y muy progresiva, con buen tiro desde muy abajo. A sólo 2.000 r.p.m. «funciona», aunque se presentan irregularidades de carburación entre 3.000 y 4.000 r.p.m. Si se pudieran corregir nos encontraríamos ante un propulsor diabólicamente perfecto.

En la curva de par se aprecia esta acusada inflexión a 3.500 r.p.m., que se siente, sin molestar, en marcha (ciudad, turismo) y una segunda mucho más leve a 7.000 r.p.m. que anuncia lo que viene después y aconseja jugar con el cambio de seis relaciones para mantenerse en el infernal régimen óptimo de giro (a

partir de 8.000 r.p.m.). El tremendo par máximo de 9,86 kgm. se encuentra a 9.370 r.p.m., pero este poderoso y elástico motor «mil» ofrece, a sólo 5.000 r.p.m., el 90 por ciento de su valor. Finalmente hay que destacar la sensacional relación peso potencia, 2,09 kg/CV., y las muy favorablemente discretas pérdidas registradas en transmisión (7,8 por ciento) por debajo de la media y que son la consecuencia de haber reducido Kawasaki en esta ZX-10 la talla de la cadena. Todos los detalles se han pensado en esta implacable superbike, creada para ser la más rápida y la más potente, algo que se ha conseguido.

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	KAWASAKI ZX-10
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	124,1 CV.
Potencia máxima al embrague	133,8 CV.
Régimen de potencia máxima	10.410 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	9,15 kgm.
Par motor máximo al embrague	9,86 kgm.
Régimen de par motor máximo	9.370 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	20,1 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	7,8%
Relación peso/potencia (rueda)	2,09 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	124,5 CV/l.
Temperatura ambiente	20,0° C
Presión atmosférica	932,0 mb.

En el Banco de Potencia de MOTOCICLISMO

	KAWASAKI ZX-10	KAWASAKI GPZ 1000 RX	HONDA CBR 1000 F	SUZUKI GSX 1100 R	YAMAHA FZR 1000
Potencia máxima a la rueda	124,1	110,2	121,6	109,5	112,6
Potencia máxima al embrague	133,8	120,0	132,8	118,7	124,6
Régimen de potencia máxima	10.410	9.500	10.000	9.500	9.300
Par motor máximo a la rueda	9,15	8,78	9,38	9,22	9,42
Par motor máximo al embrague	9,86	9,40	10,10	9,80	10,04
Régimen de par motor máximo	9.370	8.125	8.300	8.125	8.240
Pérdidas de pot. en transmisión al reg. pot. máx.	7,80%	8,90%	9,24%	8,40%	10,65%
Relación peso potencia (rueda)	2,09 kg/CV.	2,43	2,09	2,09	2,10
Potencia específica (rueda)	124,5	110,53	121,8	104,8	113,9

mas que en la Yamaha FZR 1000 y no faltará donde poder elegir.

Inteligente

Avión de combate perfectamente acondicionado para vuelos turísticos y de placer. Así es la Tomcat, una superbike única y sin rival por sus impresionantes prestaciones. Estaba a falta de pasar la asignatura pendiente de su prueba en carretera y la supera con la misma buena nota que la de circuito. Muestra cierta debilidad en suspensiones y frenos que condicionan un poco el resultado final, pero no como para evitar que consideremos a la ZX-10 como una de las mejores superbikes de todos los tiempos. Posiblemente para los que gusten de largos y muy rápidos viajes, la Tomcat puede ser claramente «la mejor», una superbike tan buena como en su momento lo fue la Ninja 900.

Razones no les van a faltar, porque la ZX-10 supera por las extraordinarias prestaciones de su motor y por su precio muy afinado a todas sus posibles rivales de cilindrada, esto ya es un excelente reclamo. Luego, considerándolas a todas una por una, la ZX-10 va inteligentemente mucho más lejos.

Tiene el carácter polivalente, la versatilidad y el confort de una FJ 1200 o una Suzuki GSX 1100 F. Intenta llegar a un sector lo más amplio posible huyendo de los excesos deportivos de la Suzuki GSXR 1100 y de la Yamaha FZR 1000, pero... comparte el aluminio de sus chasis, su carácter deportivo, agresividad y sofisticación. Es mucho más ágil, estable, rápida y manejable que la anterior 1000 RX, para no perder amigos de la marca, y finalmente frente a la Honda CBR 1000, la que realmente está más en su misma línea y que es la que hasta la fecha hemos venido considerando como al de más equilibrado comportamiento, más excepcional motor y suspensiones más adecuadas y tolerantes con cualquier tipo de asfalto, sabe encontrar su punto débil y lo pone en evidencia, ofreciendo la ZX-10 hábilmente algo mucho más importante que una ventaja de 11 km/h.: un carenado superenvolvente que protege bien al piloto, garantía de un buen confort y aerodinámicamente eficaz.

Con otras superbikes se puede viajar muy rápido, con ninguna durante tanto tiempo seguido como con esta ZX-10. Dos letras y un número, por segunda vez (RC-30), para definir nuevamente a una de las mejores motos probadas en MOTOCICLISMO. Y estamos de suerte, todavía en los próximos meses tienen que venir muchas más. Ya lo decíamos con la RC 30, borrón y cuenta nueva; con la ZX-10 ya hemos empezado a sumar. □

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: Emilio JIMENEZ.