

# PRUEBA KAWASAKI ZX-10



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



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



# TODAVIA MAS

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



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

**K**awasaki, la más pequeña de las cuatro marcas japonesas, ha lanzado durante noviembre y diciembre tres nuevas superdeportivas, la KR-I y la ZX-4 para el mercado japonés (por ahora), y la poderosa (137 CV) y rápida (270 km/h según catálogo) ZX-10. Sólo falta ahora la ZX-7 de 750 c.c. que, según nuestras fuentes de información japonesas, será una superdeportiva de 120 CV, muy semejante en línea y soluciones técnicas a la nueva ZX-4 presentada hace unas semanas en Solo Moto Actual. Pero para 1988 la gran noticia Kawasaki a nivel internacional será la nueva ZX-10 de 137 CV., actualmente la moto de serie más potente del mundo.



	DENNIS NOYES
	SANTI DIAZ Y KAWASAKI MOTOR CO.

# PRUEBA KAWASAKI ZX-10



representada en 1985, la GPZ 1.000 RX de unos 270 kilos (llena) era un retorno a la cilindrada de 1.000 c.c., pero en seguida la RX fue ampliamente superada, no solamente por las superbikes de gran cilindrada con chasis de aluminio (Suzuki GSX R 1.100 y Yamaha FZR 1.000), sino también por la Honda CBR 1.000 F con chasis de acero.

Con la ZX-10, Kawasaki ataca de nuevo "a fondo" en la cilindrada máxima, pero esta vez con chasis de aluminio, motor de carrera corta y con importantes modificaciones en el sistema de distribución.

Cuando todos ya creíamos que el motor RX 1.000 iba a ser la "madre" del motor ZX-10, los ingenieros de Kawasaki nos han sorprendido de nuevo, diseñando un motor derivado de la "Ninja" GPZ 900 R, pero mucho más estrecho y liviano que ésta, a la vez que se ha modernizado, sobre todo la distribución y apartado termodinámico.

La distribución por cadena silenciosa vuelve a correr por el costado izquierdo del motor, en vez de por la mitad del bloque de cilindros, lo que ha dado como resultado un motor mucho más compacto que el de la RX 1000. Ahora los árboles de levas son más pesados que en la RX, porque han debido adoptar un número doble de levas, pues se han dejado de lado los balancines desdoblados, para pasar a ser unitarios para cada válvula. El uso de balancines individuales ha permitido un ahorro de peso en movimiento, menos inercias y más fiabilidad mecánica.

Esto mismo ha sido puesto en práctica con los pistones, bielas, cigüeñal, bulones, válvulas, etc., etc., (lo podéis ver representado en un recuadro, en donde se compara a la ZX-10 con la RX 1000), lo que ha permitido a sus ingenieros elaborar un motor "rápido", que ha soportado numerosos "tests de destrucción" en banco de pruebas, girando a regí-

menes de hasta 13.800 rpm.. Ahora el nuevo motor tiene su "límite rojo" en las 11.000 vueltas, cuando la RX lo poseía en las 10.500, en donde sus velocidades de pistones son de 21,3 metros por segundo para la ZX y de 20,3 m/s. para la RX, pero con mayor seguridad para la nueva "Kawa", pues mueve mucho menos peso que la ya antigua y pesada RX 1000.

Todas estas contundentes reformas del motor "Ninja", más los cambios de la parte ciclo, han convertido la pesada y torpe, pero muy rápida, GPZ 1.000 RX en la más ligera, más ágil, más estable y aún más rápida ZX-10. Pero ya con chasis "E-Box-Frame" en aluminio con geometría "rápida" (26,5 grados de ángulo de dirección y 101 mm de avance) y con nuevas ruedas anchas (17 delante y 18 atrás), para permitir el uso de los Dunlop Radiales K455 de perfil bajo, ... han sido los cambios más destacados y que serán agradecidos en conducción rápida.

Pero hay más, la nueva horquilla con tubos de 41 mm., puente de horquilla y eje delantero de 17 mm., han eliminado el punto débil de la GPZ, pues gracias a la nueva y mucho más eficaz horquilla, el piloto puede aprovechar del todo los nuevos frenos delanteros con pinzas flotantes de doble pistón y discos de 300 mm. La suspensión trasera Uni-Trak también ha sido modificada y el nuevo amortiguador ofrece

aire y cuatro posiciones de hidráulico manualmente.

Y también han introducido la línea "ZX", algo de agradecer ya que es mucho más fácil hablar de la nueva familia ZX-4, ZX-7 y ZX-10 que acordarnos de las sopas de letras de otras marcas... como CBR 1.000 F y GSX R 750.

## ¿Vuelven las 1.000 c.c.?

He visto en otras revistas titulares sensacionalistas como "El retorno de las mil", pero no creo que estemos viviendo un "retorno" a las motos de 1.000 c.c. porque las motos de 1.000 c.c. siempre han estado en escena.

Lo más destacable de la comercialización de la ZX-10, es que con ella Kawasaki ha rechazado "la tregua de los 135 CV", y se han atrevido lanzar la moto más potente hasta la fecha, justo cuando hay una creciente ola de protesta y rechazo hacia supermotos de gran cilindrada.

Los ciclos se repiten. Siempre con variaciones, pero sin diferencias fundamentales. He vivido ya varios "retornos a la categoría 750 c.c.", siempre seguidos por "retornos de la categoría 1.000 c.c." y los argumentos a favor de las dos cilindradas de superbikes siguen siendo los mismos.

Actualmente la cilindrada reina de superbikes son los 750 c.c.. Pero esto se debe más al Campeonato del Mundo de Superbikes y de Fórmula 1 que a los méritos intrínsecos de la cilindrada. Una 750 c.c. de unos 195 kilogramos y más de 100 CV, permite al piloto divertirse en carreteras reviradas, y al mismo tiempo ofrece suficiente empuje para alcanzar velocidades del orden de los 240 km/h. Pero las superbikes de 1.000 c.c., más pesadas y menos ágiles tienen el antiguo encanto de la potencia bruta con aceleración bestial y respuesta desde bajo régimen... y también la satisfacción prohibida de una velocidad máxima astronómica y exageradamente más ilegal que las 750 c.c..

Durante los últimos años hemos vivido uno de estos periódicos "retornos" a la cilindrada de 750 c.c., pero Yamaha con la FZR 1.000, Suzuki con la GSX R 1.100, Honda con la CBR 1.000 F y ahora Kawasaki con la ZX-10 de 137 CV y una velocidad máxima de catálogo de 270 km/h., han seguido ofreciendo en paquetes de un litro (o 1,1 litros en el caso de la Suzuki), sensaciones más fuertes y prestaciones cada vez más alucinantes.

*La nueva bestia de Kawasaki al desnudo, mostrando sus interioridades, que apenas podrán ser advertidas por sus usuarios, debido al gran carenado que utiliza y a su parte posterior completamente cerrada.*



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

## Especie en peligro "de prohibición"

Las japonesas tetracilíndricas de 1.000 c.c. ya representan una especie en peligro de extinción, y hasta las mismas marcas prefieren poner más énfasis publicitario en sus 750 c.c., para no llamar tanto la atención de los que hoy en día quieren prohibir la venta de motos de prestaciones "antiestocales".

Como hemos observado en la toma de contacto de la ZX-10 publicada en Solo Moto Actual, el Senador Danforth del Senado de los Estados Unidos, está intentando imponer un límite, no solamente contra motos de más de 90 CV, sino también en motos capaces de aceleraciones "extraordinarias", y si la legislación propuesta por el Senador prospera, veremos al fin de no solamente motos como la ZX-10, sino también de las superbikes de 750 c.c. y hasta de las ligeras deportivas de cilindrada media como la Yamaha TZ 250 c.c., RD 350, NS 400, RG 500, etc., etc.. La

autoridad del Senado americano no va más allá de las fronteras de sus cincuenta estados, pero algunos países de Europa con buenas relaciones con los USA, como Gran Bretaña y Alemania, suelen seguir las tendencias legislativas de USA en lo que se refiere a reglamentos sobre vehículos y contaminación, lo que no nos depara precisamente un futuro nada halagüeño.

Escribo estas líneas desde Rockport, Texas, un pequeño puerto del Golfo de México donde estoy pasando las vacaciones de Año Nuevo con la familia, y visto desde Texas, un estado tan grande como España entera, pero con tan sólo una quinta parte de la población de España, y donde el límite de velocidad vigente sigue siendo de 55 millas por hora (88 kms/h.), salvo en las mejores autopistas de cuatro carriles, donde te permiten correr a 65 millas por hora (unos 105 kms/h.), la Kawasaki ZX-10 que probé hace tan sólo unas semanas en el Circuito de Jerez, me parece una moto nada apta para ser utilizada en USA.

Con una "Kawa" de estas,

yo acabaría siempre en algún calabozo tejano. Aquí apenas hay motos y las que hay son casi todas tipo Custom. Siempre van lentas, dentro de los límites legales del "Estado de la Estrella Solitaria".

Kawasaki no tiene intención de comercializar la ZX-10 en USA, porque no quieren llamar la atención del Senador Danforth y los demás enemigos de la moto superpotente. (Lo malo de los enemigos de la moto superpotente, es que en el fondo

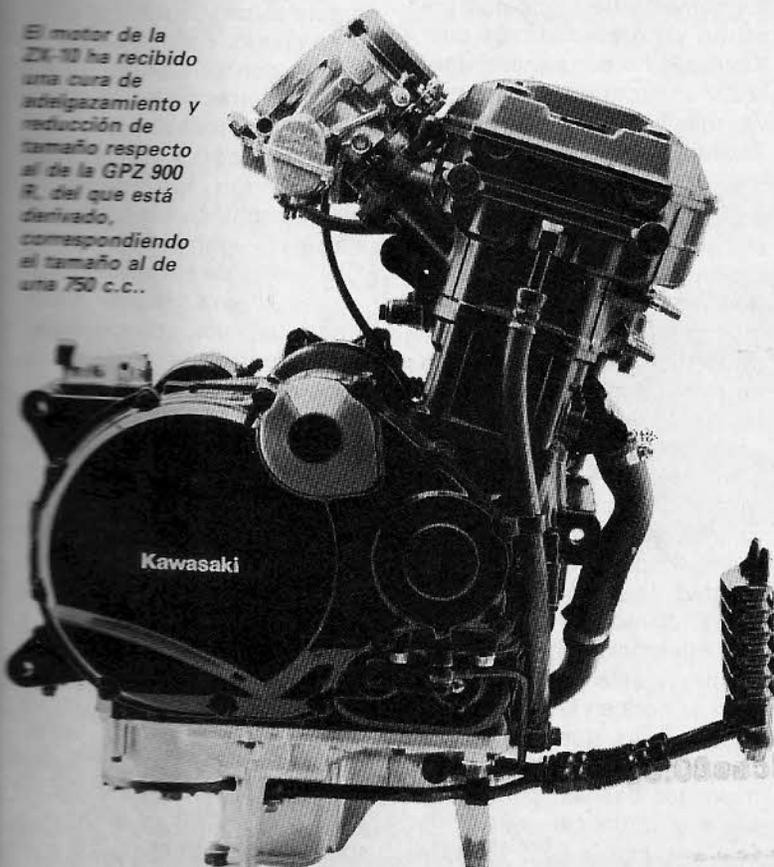
son enemigos de la moto de por sí y tan pronto como consiguen imponer una ley que limite la libertad del motociclista, rápidamente preparan otra que va aún más lejos.)



Chasis, realizado en doble tubo de aluminio de sección rectangular en su parte principal, pesa 15,5 kilos, 4,5 kilos más ligero que el chasis de la GPZ 1000 RX.

Obsérvese la curva que realiza la "U" invertida para rodear la culata del motor.

El motor de la ZX-10 ha recibido una cura de adelgazamiento y reducción de tamaño respecto al de la GPZ 900 R, del que está derivado, correspondiendo el tamaño al de una 750 c.c..



## ZX-10 versus RX-1000

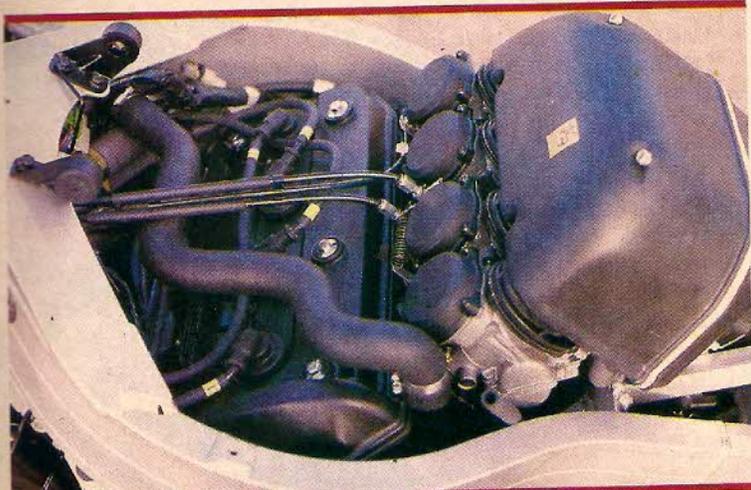
### MOTOR

Potencia máxima	137/10.000	125/9.500
Par máximo	10,5/9.000	10,1/8.500
Diámetro bujía	10 mm	12 mm
Compresión	11,0 a 1	10,2 a 1
Peso pistón	192 gr	210 gr
Peso biela	399 gr	466 gr
Veloc. pistón	21,3 m/s	20,3 m/s
Carburadores	4 CVKD	4 CVK 36
Válvula admis.	30 mm	29 mm
Válvula escape	26 mm	24,7 mm

### CHASIS

Peso vacío	222 kilos	238 kilos
Peso chasis	15,5 kg	20 kg
Colum. dirección	26,5°	27,5°
Avance	101 mm	108 mm
Distancia ejes	1.490 mm	1.505 mm
Altura asiento	790 mm	805 mm
Recorrido horq.	130 mm	140 mm
Recor. sus. tras.	120 mm	130 mm
Freno delantero	300 mm	280 mm
Freno trasero	250 mm	260 mm
Pinzas	Doble pist.	Simple pist.
Depósito de gas.	22 litros	21 litros

# PRUEBA KAWASAKI ZX-10



Detalle del chasis rodeando la culata. Fijaros en la acentuada inclinación de los carburadores para conseguir una alimentación más directa a la cámara de combustión. En primer plano la gran caja del filtro del aire.



El basculante es de aluminio rectangular. El tensado de la cadena se realiza mediante una práctica excéntrica. El freno de disco es de 250 mm. con pinza flotante de doble pistón paralelo BAC.

Pero ya que estamos hablando en serio de una moto que probablemente corre alrededor de los 270 kms/h. y sabiendo que actualmente Suzuki está probando su versión "Bonneville" de la GSX R 1.100, una GSX R llevada a 1.200 c.c., con unos 160 CV de potencia máxima, capaz, según Suzuki, de una velocidad máxima "garantizada" de 300 kms/h., ya que hemos llegado tan lejos, tal vez es hora de reflexionar un poco sobre la viabilidad de "balas de tanto calibre" sueltas entre los turismos y camiones del tráfico normal, sobre las carreteras y autopistas actuales.

Pero reflexiones de este tipo siempre acaban con una lucha entre cabeza y corazón con victoria clara, a lo menos en mi caso, del corazón.

Sé que existen argumentos fuertes en contra de la existencia de motos tan "anti-sociales" como la poderosa ZX-10, pero una vez a los mandos de la ZX-10 estos argumentos pierden su fuerza. Si de seguridad se trata, aquí tenemos una moto estable, aceptablemente ágil y con frenos mucho más potentes y mucho más fuertes que aquellos de la GPZ 1.000 RX. La ZX-10, aun con un aumento en potencia máxima de un 10 % sobre la RX, es la Kawasaki de 1.000 c.c. más segura de todos los tiempos. No es una moto para principiantes, pero en manos de pilotos suficientemente experimentados para dominarla y su-

ficientemente inteligentes para dosificarse, la ZX-10 es una superbike ejemplar.

Tampoco es una moto rabiamente deportiva, a pesar de sus prestaciones. La veo más bien como una semi-deportiva también apta para Gran Turismo de cruceros altos, perfectamente capaz de llevar pasajero y equipaje, y al mismo tiempo apta para conducción deportiva de montaña y para escapadas a alta velocidad en autopista.

El incondicional de la conducción deportiva se quedaría con una Suzuki GSX R 1.100 o una Yamaha FZR 1.000, pero con la llegada de la ZX-10, Kawasaki ha llenado el hueco entre las superdeportivas de Suzuki y Yamaha, y la más ratera Honda CBR 1.000 F, y con el atractivo argumento de ser, por el momento, la moto de serie más potente del mundo.

Las Superbikes de gran cilindrada siguen siendo una especie en peligro, pero la sustitución de la torpe y pesada GPZ 1.000 RX por la ZX-10, es un paso de gigante hacia delante. Mientras los motociclistas de Japón y USA no la pueden comprar por no estar ofrecida en sus mercados, y muchos países europeos sólo permiten versiones "aguadas" de menor potencia, nosotros en España seremos de los pocos que podremos disfrutar de la nueva versión "Full Power" de 137 CV. ¡La moto de serie más potente del mundo!

## La ZX-10 en Circuito

Los kilogramos más "pesados" son los que vienen a partir de los 200, siendo el aumento de pesadez progresivo. Por eso la nueva ZX-10 que pesa 222 kilogramos en seco tiene un tacto mucho más ligero que la antigua GPZ 1000 RX que pesaba 16 kgs. más.

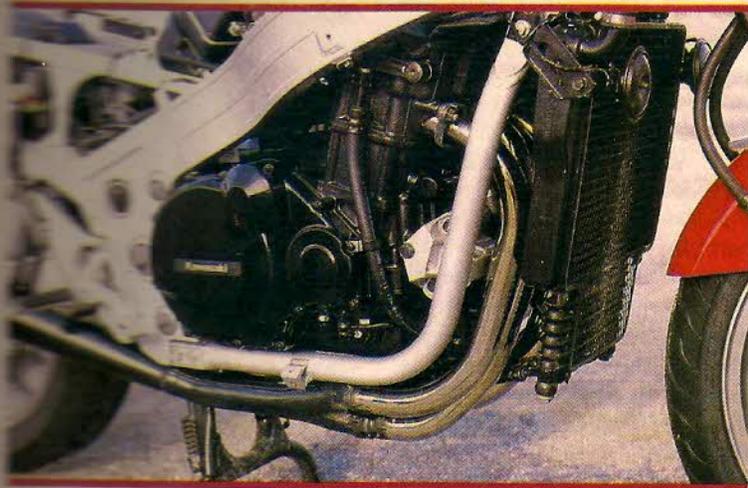
Con el chasis en aluminio, los cambios de geometría y el centro de gravedad más bajo, Kawasaki ha conseguido dar a la ZX un tacto totalmente nuevo, más ligero, más ágil y más "obediente".

Los 222 kgs. se notan y la ZX no es una moto ideal para curvas enlazadas, pero en comparación con la GPZ 1000 RX la diferencia en agilidad se nota mucho en la chicane del Circuito de Jerez, pues aún conservo muy fresca en mi memoria la "cinta" de una GPZ 1000 RX probada durante la presentación de los nuevos radiales de Michelin, aquí mismo en Jerez hará unos seis meses. Así, me era fácil apreciar la clara superioridad de la nueva Kawasaki sobre el modelo anterior. Es una diferencia como el día y la noche, y esta diferencia también se nota en las curvas rápidas de Jerez, donde la suspensión absorbe mucho mejor los baches, permitiendo llevar la moto con agresividad mientras con la GPZ 1000 RX,

sus muchos kilogramos, la horquilla excesivamente blanda y el alto centro de gravedad con geometría "cabezona", están combinados para obligar al piloto a realizar un pilotaje defensivo, esperando las rectas para utilizar del todo los 125 CV.

Pero ahora con la ZX-10 puedes atacar en curvas. Al final cuando estás rodando fuerte de verdad (alrededor de 210 en Jerez), empezarás a tener problemas de ángulo de inclinación... rozando los escapes, pata de cabra y la parte inferior del carenado. En la segunda de las dos curvas rápidas de izquierdas detrás de los boxes, la suspensión llegaba a tope y era necesario cortar porque la moto iba tan apoyada en la pata de cabra, que la rueda trasera perdía agarre. Aun con reglajes duros de suspensión trasera, la "Kawa" seguía arrastrando sus bajos, sobre todo en aquella segunda y rápida curva de izquierdas.

Pero aquí estoy hablando de problemas durante conducción al límite en un circuito de velocidad, problemas que difícilmente se manifestarían en carreteras públicas. La tendencia a hacer topes y a quedarse comprimida de suspensiones y sin recuperar, en curvas de gran radio me hace preguntar, sin embargo, cómo se va a comportar la suspensión trasera en carreteras y autopistas españolas, siempre bacheadas, a alta velocidad. Si en Jerez, que apenas tiene baches, la sus-



El gran radiador del líquido de refrigeración es capaz de disipar 19.700 Kcal/hora., ayudado por el radiador del aceite que disipa 2.500 Kcal/hora., que aseguran una estable temperatura de funcionamiento.



La rueda delantera es de 17 pulgadas, con llanta de núcleo hueco. Los dos discos son de 300 mm. con pinzas BAC de doble pistón paralelo de distinto diámetro.



Kawasaki no olvida a los rutereros, por lo que en el costado izquierdo del carenado se puede encontrar un pequeño "bolsillo", muy útil para llevar pequeños objetos.

pensión trasera se mostró blanda, la carretera de Colmenar Viejo puede crear problemas de difícil solución.

Ya veremos cuando probemos la "Kawa" de Derbi en España.

El punto débil de la GPZ 1.000 RX era la horquilla y, sobre todo, en frenadas. Y no lo digo sólo porque clavé el freno a 240 km/h con ella... aunque sospecho que aquella caída fue

más consecuencia de la horquilla que de los frenos.

La nueva horquilla, con recorrido de 130 mm., no tiene la misma tendencia a "clavarse" al frenar a alta velocidad. La de la RX parecía perder del todo su movimiento hidráulico durante frenadas, y una horquilla rígida provoca "clavadas" de frenos.

Una vez convencido de la eficacia de la horquilla y los fre-

nos, empecé a disfrutar de los 137 CV que me ofrecía la ZX-10.

### Feroz, pero dominable

En marchas cortas la moto responde desde 3.000 rpm.,

mientras en marchas largas hay potencia útil desde apenas 5.000 hasta el techo de las 11.000 rpm. cuando entra en juego el corte de encendido. Sobre mojado, observé que aun a 5.500 rpm. en marchas largas el motor era capaz de hacer resbalar la rueda trasera en las salidas de curvas, tal vez por culpa de los Dunlop Radia-

Impresionante el aspecto de la ZX-10 de Kawasaki, que ya se vende en Francia —versión de 100 CV— a un precio de 54.000 francos, un millón ochenta mil pesetas. Lo que hace suponer que llegue aquí a una 700.000 ptas. o las sobrepase.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)  
 motos clásicas  
 info@motosclasicas80.com



# PRUEBA KAWASAKI ZX-10



les, que eran excelentes en seco, pero no tan convincentes en mojado.

El régimen de par máximo es de 9.000 rpm. (10,5 kgm.) y el aumento en potencia desde 3.000 rpm. hasta 10.000 rpm. es tan progresivo que te quedas un poco decepcionado. Una Suzuki GSX 750 R (modelo anterior) con su gama de potencia puntiaguda, da más sensación de potencia debido a su entrega violenta de caballería, pero una vez que te has acostumbrado a la suavidad de la curva plana y progresiva de la ZX-10 no tienes ningún motivo por estar decepcionado, pues ¡no acaba nunca!

En Jerez no había espacio para subirla de vueltas ni en quinta y la sexta no sirvió para nada. De hecho, cuando quería ir de prisa de verdad, acabé haciendo toda la recta de meta en cuarta algunas veces, hasta que me dí un susto de muerte

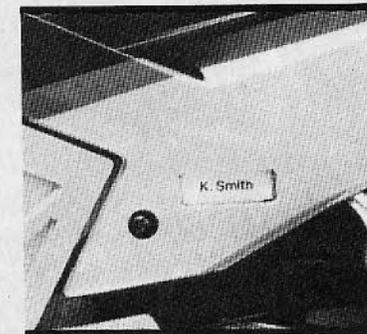
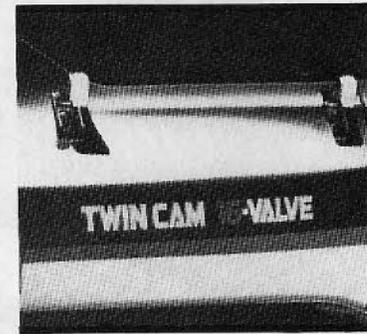
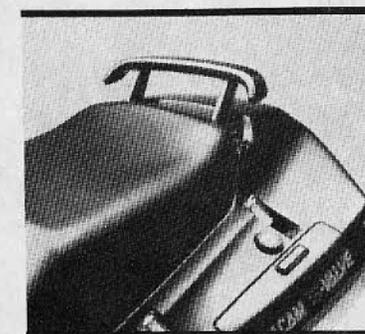
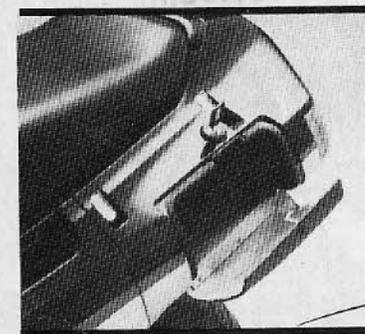
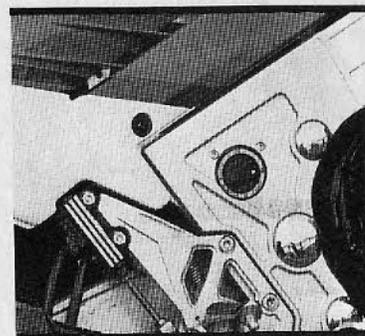
al fallar una marcha en la frenada para la curva de final de recta.

De pronto me encontraba rodando a unos 200 kms/h. en punto muerto y a punto de llegar al "punto de no volver". Al bajar a tercera se bloqueó la rueda trasera y durante un terrible microsegundo, la moto empezaba a cruzarse y a punto de comerme la curva tuve que reducir presión sobre la maneta del freno, para cargar un poco más de peso sobre la rueda trasera, pero no pude soltar el freno delantero del todo, por que no me quedaban metros suficientes para empezar la frenada de nuevo. El Dunlop trasero ganó mi respeto y gratitud al volver a coger agarre, y la horquilla delantera y los dos discos de 300 mm. con pinzas BAC pasaron su prueba de fuego... y logré tomar la curva.

Una vuelta después vi una larga "quemada" de goma negra... unos 40 metros y muy cerca del mismísimo ápice del viraje.

Durante el resto de la prueba ya metía la quinta por la recta en vez de apurar tanto la cuarta.

*Los ingenieros de Kawasaki se han permitido la "delicadeza" de agujerear el chasis, para instalar el regulador manual de las cuatro posiciones de hidráulico del amortiguador posterior.*



La posición es un compromiso entre lo deportivo y lo turístico. La nueva cúpula más alta permite una postura menos "de carreras" aun a alta velocidad, y cuando en circuito te agachas del todo sobre el gran y plano depósito, notas que los semi-manillares son algo más altos. Varios pilotos comentaron después de media hora de circuito les dolía el brazo derecho. En las frenadas noté que estuve frenando con los brazos doblados en vez de extendidos del todo, ya que extenderlos del todo me hubiera obligado a una postura excesivamente erguida.

Una Suzuki GSX R 750 tiene mejor posición para circuito y para conducción deportiva "a muerte", pero la Kawasaki ZX-10 tiene una posición agresiva y "racing", pero sin llegar a ser radical. "El Coyote" dice que la Suzuki GSX R 1.100 es la moto de turismo más cómoda de todas las deportivas, una opinión que va en "contra corriente", como todas las opiniones del "Coyote", pero en este caso no le falta razón.

Para ir agachado a alta velocidad durante muchos kilómetros la postura agresiva y de Gran Premio de la Suzuki es ideal, siempre que te agaches bien para mirar, o justo por encima de la cúpula o a través de ella. Pero la postura de la Kawasaki, con semi-manillares algo más altos, es más apta para conducción cotidiana, ciudad, turismo normal, etc., etc., y con la Kawa también puedes mantener cruceros altos. La Suzuki es una moto de carreras con la cual puedes ir por la calle; la Kawa es una moto de calle con postura semi-carreteras.

El asiento es ancho y cómodo, y hasta el pasajero que me acompañó durante un par de vueltas en Jerez (nuestro corresponsal japonés, Ken

Frankel), dijo que se encontraba cómodo, pero a velocidades por encima de 200 kms/h. no tanto, por supuesto.

## Primeras conclusiones

No se puede llegar a conclusiones definitivas sobre una moto a base de dos días de pruebas en circuito.

En Jerez pude probar la ZX-10 en agua y en seco, y estoy seguro que en agua hubiera rodado más deprisa con una Yamaha SRX 600 monocilíndrica. De hecho vimos que las Kawasaki ZX-10 más fáciles de llevar en agua eran las versiones "aguadas" de 75 CV (Austria) y 72 CV (Suecia). Yo probé en agua la versión "full power" de 137 CV y también la versión limitada de 100 CV del mercado alemán, y la versión alemana con par motor de 9,1 kgm. a 6.800 rpm., era mucho más fácil de llevar en el mojado Jerez que la poderosa "full power" con par máximo de 10,5 kgm. a 9.000 rpm., por que ofrecía más seguridad al dosificar el gas.

En seco, sin embargo, la versión 137 CV era una delicia y por la pequeña recta de meta la "full power" dejaba atrás a las versiones de 100 CV, como si 100 CV no fueran nada.

Comercializar en 1988 una motocicleta de 137 CV, capaz de rozar la barrera de los 270 kms/h., es ir "contra corriente" y provocar protestas de los que quieren protegernos de nosotros mismos.

Si vas a llevar un motor de 137 CV en carreteras públicas tienes que contar con chasis, frenos y suspensiones excelentes. La Kawasaki Ninja GPZ 900 R de 1984 era una gran moto en su día, pero la GPZ 1.000 R fue un paso hacia atrás, más motor que chasis, demasiado peso, horquilla pobre, freno de poco tacto. Pero con la ZX-10 Kawasaki ha vuelto a encontrar el camino. Como da

*Detalles Kawasaki: una guantera y porta-herramientas en el costado izquierdo del colín, unos ganchos para los elásticos, la agarradera escamoteable para el sufrido pasajero y una "ventanita" en donde colocar el nombre del afortunado propietario de la ZX-10.*

...no está a nivel de la Suzuki GSX R 1.100 ni de la Yamaha FZR 1.000, pero la he encontrado más eficaz en circuito que la Honda CBR 1.000 F, y creo que en carretera va a ser también superior a la CBR, que ha sido hasta ahora la más completa y polivalente de las nuevas "Superbikes" de prestaciones surrealistas. Pero habría que ver cómo se comporta la suspensión trasera de la ZX10 sobre carreteras españolas con baches ibéricos, para darle un "10" como su apellido.

Ya veremos cuando probe-

Los árboles de levas poseen ahora doble número de levas, al sustituirle los antiguos balancines dobles por unos individuales de menor peso unitario, con lo que resisten mejor los altos regímenes de giro. Hasta 14.500 rpm. en "test de destrucción" en banco de pruebas.



Las bielas de la ZX-10 se han aligerado 67 gramos por unidad, respecto a las de la RX 1000, reduciendo así peso en movimiento y favoreciendo una más alegre subida de vueltas..



mos a fondo la nueva Kawa, pero ya os puedo asegurar que la nueva ZX-10 es una moto muy superior a la RX y os digo además, que me alegro de estar escribiendo este artículo desde USA, por que no me gustaría tener que hacer las pruebas de velocidad máxima de la Kawasaki en España, donde no disponemos de ningún circuito cerrado de pruebas.

Sé que el argumento comercial de tener en su gama "la moto más potente del mundo" es importante para Kawasaki, pero lo bonito de estos 137 CV, está, para mí, en la increíble respuesta desde bajo y medio régimen, y no en una velocidad máxima de unos 270 kms/h. que sólo sería posible alcanzar sin grandes riesgos en circuitos del tipo que no existen en España.

Jamás estaría yo a favor de límites de potencia máxima, porque una vez que los políticos se meten en el terreno acaban imponiendo siempre límites represivos, como en Japón donde es casi imposible conseguir permiso para llevar una moto de más de 400 c.c., o en Suecia, donde el techo es de 72 CV. Pero con esta Kawasaki de 270 kms/h. y con una Suzuki "Bonneville" de 300 kms/h. en pruebas realizadas en Japón, me temo que los días de las motos "full power" sin límite de potencia, pueden durar no muchos años (o meses) más.

Pero por ahora, hay que disfrutar de estos fantásticos misiles orientales y aplaudir a Kawasaki por las importantes mejoras introducidas, pero, ¡cuidado, amigo! que Mike Hailwood ganó nueve títulos mundiales sin haber llevado jamás una moto tan potente como esta Kawasaki de 137 CV. Si lo tuyo es la moto superpotente, te aseguro que la ZX-10 es una moto enormemente potente y rápida, pero tan potente que es capaz de llevarte mas allá de tus límites personales al más mínimo descuido.

Lo bueno de esta moto es que el chasis, frenos y horquilla están a nivel del motor, cosa que no era cierto en el caso de la antigua GPZ 1.000 RX.

## FICHA TECNICA

### KAWASAKI ZX-10 TOMCAT

#### MOTOR

**Tipo:** Cuatro cilindros en línea transversal al sentido de la marcha, 4 tiempos refrigerado por líquido. Cigüeñal monoblock con bielas desmontables.  
**Distribución:** Doble árbol de levas movido por cadena silenciosa y cuatro válvulas por cilindro con balancines independientes.  
**Diámetro x carrera:** 74 x 58 mm. x 4.  
**Cilindrada:** 997 c.c.  
**Compresión:** 11,0 a 1.  
**Potencia máxima:** 137 CV a 10.000 rpm.  
**Zona Roja:** En las 11.000 rpm.  
**Par máximo:** 10,5 kgm. a 9.000 rpm.  
**Alimentación:** 4 carburadores Keihin CVKD 36 mm.  
**Lubricación:** Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo.  
**Puesta en marcha:** Únicamente por motor eléctrico.

#### TRANSMISIONES

**Transmisión primaria:** Por engranajes de talla recta, 97/56.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Transmisión secundaria:** Por cadena de retenes.  
**Caja de cambios:** De seis relaciones.  
**Relaciones de cambio:** 1.ª - 42/15 = 2.800, 2.ª - 38/19 = 2.000, 3.ª - 35/22 = 1.590, 4.ª - 32/24 = 1.333, 5.ª - 30/26 = 1.153 y 6.ª - 29/28 = 1.035.  
**Relación final:** 45/17 = 2.647.

#### PARTE ELECTRICA

**Generador:** Alternador de 340 W de potencia.  
**Batería:** 12 V 14 Ah.  
**Encendido:** Electrónico transistorizado.  
**Faro:** Rectangular con bombilla H-4 de 55-60 W.  
**Ráfagas:** De luz larga por gatillo sobre el conmutador izquierdo.

#### RUEDAS

**Llantas:** De aleación ligera de aluminio de tres brazos, en medidas 3,50 x 17 delante y 4,50 x 18 detrás.  
**Neumáticos:** Dunlop K455 japoneses, tubeless radiales, en medidas 120/70 VR 17 delante y 160/60 VR 18 detrás.

#### FRENOS

**Delante:** Doble disco de 300 mm. con pinzas de doble pistón paralelo de distinto diámetro -BAC-.  
**Detrás:** Simple disco de 250 mm. con pinza de doble pistón paralelo de distinto diámetro -BAC-.  
**Pastillas freno:** Sinterizadas.

#### CHASIS

**Tipo:** Estructura E-Box-Frame en forma de "U" invertida, realizado en tubos de aluminio de sección rectangular de 90 x 30 mm. y piezas de fundición de aluminio, más una doble cuna en tubo de acero de sección redonda. Parte posterior del chasis en tubo de aluminio de sección cuadrada.  
**Angulo columna dirección:** 26,30 grados.  
**Avance:** 101 mm.  
**Basculante:** En tubo de aluminio de sección rectangular.  
**Suspensión delantera:** Horquilla tele-hidráulica de 41 mm. de diámetro de barras y 135 mm. de recorrido.  
**Suspensión posterior:** Sistema progresivo Uni Trak por monoamortiguador regulable en cuatro posiciones de hidráulico, con 120 mm. de recorrido.

#### DIMENSIONES Y PESO

**Largo total:** 2.170 mm.  
**Anchura total:** 715 mm.  
**Altura total:** 1.240 mm.  
**Altura asiento:** 790 mm.  
**Distancia entre ejes:** 1.490 mm.  
**Distancia al suelo:** 125 mm.  
**Peso en vacío:** 222 kilos.  
**Peso en orden de marcha:** 245 kilos.  
**Distribución de masas:** 49 % delante y 51 % detrás.  
**Relación peso potencia:** 1,64 kg/CV.

#### CAPACIDADES

**Depósito gasolina:** 22 litros.  
**Reserva gasolina:** 5 litros.  
**Cárter motor:** 4 litros aceite multigrado.  
**Circuito refrigeración:** 2 litros.  
**Precio:** Sobre 1.700.000 ptas. aproximadamente.  
**Garantía:** Un año piezas y mano de obra.  
**Importador:** Derbi Nacional Motor, S.A.