

Novedades
'89

Kawasaki ZXR-750

Presentación

¡Cuidado, RC 30!

Ha habido que esperar dos largos años para que Kawasaki tomase finalmente la decisión de llevar a la serie la moto que Kork Ballington ha estado poniendo a punto para las carreras de TT-1, Resistencia y Superbikes. Es la más agresiva y pura moto de carreras de cuatro tiempos desde aquella KR 1000 F que ganara tres títulos mundiales de Resistencia a principios de esta década.

La razón para este retraso no es difícil de explicar. Suzuki se adelantó a todos de una forma «brutal» en 1984 con la GSX-R 750 y situó el listón muy alto. Era una moto de carreras en toda regla; habían construido un chasis y un nuevo motor enfocado esencialmente para la competición. Dos años más tarde, en Colonia, Kawasaki presentaba una nueva 750 pero totalmente de calle: la GPX 750 R. Debía ser la competidora de la Yamaha FZ y Honda VFR-F. Era un mercado mucho más interesante. Las carreras de Superbikes estaban condenadas a ser un monopolio de las GSX-R y así permanecieron las cosas durante mucho tiempo. Luego apareció Yamaha con su serie FZR y tanto Honda como Kawasaki comprendieron que tarde o temprano tendrían que entrar en el juego de las prestaciones puras, los chasis de aluminio y todo lo demás.

Pero una cosa es construir una moto de carreras matriculable y otra bien distinta una versión de carreras de una moto de calle porque, como le ocurrió a Honda, tuvo que rehacer prácticamente todo su motor V-4 para que la RC 30 fuese una auténtica competidora de la Suzuki GSX-R, tanto en la primera como en la segunda versión que se construyó en 1987. Y para el motor FZR de Yamaha se aprovechó la base del FZ, pero hubo que modificar muchas cosas para que fuese también competitiva en la pista.

La decisión de lanzar la GPX 750 R y no una versión de carreras implicaba automáticamente dejarse adelantar por la competencia a pesar de ser muchos los pilotos y equipos que pedían un retorno oficial de Kawasaki a la resistencia y TT-1 con una derivada de la GPX.

Pero los problemas debían ser muchos, especialmente a nivel de motor, como para comprometerse con una moto que podía ser un fracaso antes de nacer. Durante la pasada temporada, Godier-Genoud en Francia estuvo alineando en las carreras francesas y las dos pruebas más importantes de Resistencia en Europa (Le Mans y el Bol D'Or) sus versiones de carreras de la GPX 750 R. Por otro lado, Kork Ballington aparecía en 1987 y de nuevo en 1988 en las 8 Horas de Suzuka con prototipos de la que

sería la futura Superbike de Kawa: la ZXR-7.

Han hecho falta dos años para que el motor y chasis estuviesen totalmente a punto, y aunque nunca han podido ganar a las YZR 750, GSX-R 750 y RVF-R/RC 30, si han rodado en sus tiempos. Ballington iba tercero en las 8 Horas del '87 cuando rompió el cambio de su ZXR-7S, mientras que para la última edición, la del '88, había cuatro equipos inscritos, como acto previo al lanzamiento oficial de esta moto y el equipo oficial formado por Morillas/Samin conseguía la tercera plaza, un éxito bajo todos los aspectos dada la dureza con la que se corre esta carrera que «destruye» literalmente, debido al ritmo al que se rueda, a los equipos más preparados.

La ZXR-7 demostraba así en Suzuka (la prueba «examen») que tenía tanta potencia como las motos de la competencia, y estaba preparada para alistarse en el '89 en el Mundial de Superbikes y Resistencia (si es que se mantiene este último).

Un mes y medio después, Colonia asistía a la presentación oficial de la versión matriculable de aquella pura sangre de las 8 Horas de Suzuka. La ZXR-750 (la versión «oficial» sólo lleva el número «7» junto a la designación ZXR) es notablemente distinta de la ZXR-7 oficial de carreras, sobre todo a nivel de chasis, que ha sido necesario adaptar a las necesidades de una producción en serie. Pero lo mismo sucede con las Yamaha FZR (la versión «pura» es la OW-01), las Honda RC 30 (RVF-R la moto de fábrica) y las Suzuki GSX-R de Kevin Schwantz, Doug Polen o Hervé Moineau.

Nuevo motor

Basado en el tetracilíndrico en línea con culatas de cuatro válvulas, doble árbol de levas, refrigeración líquida y cadena de dis-



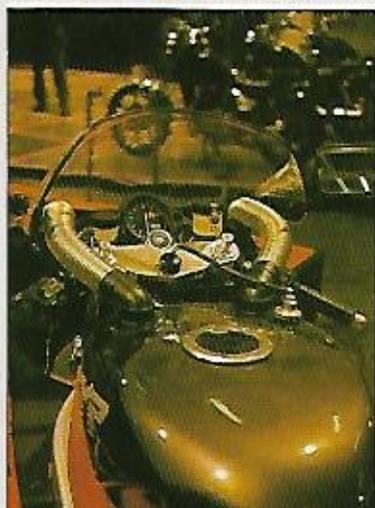
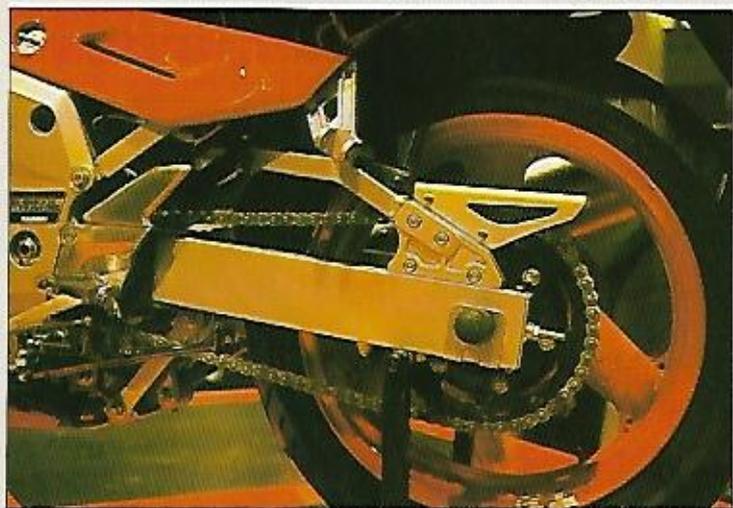
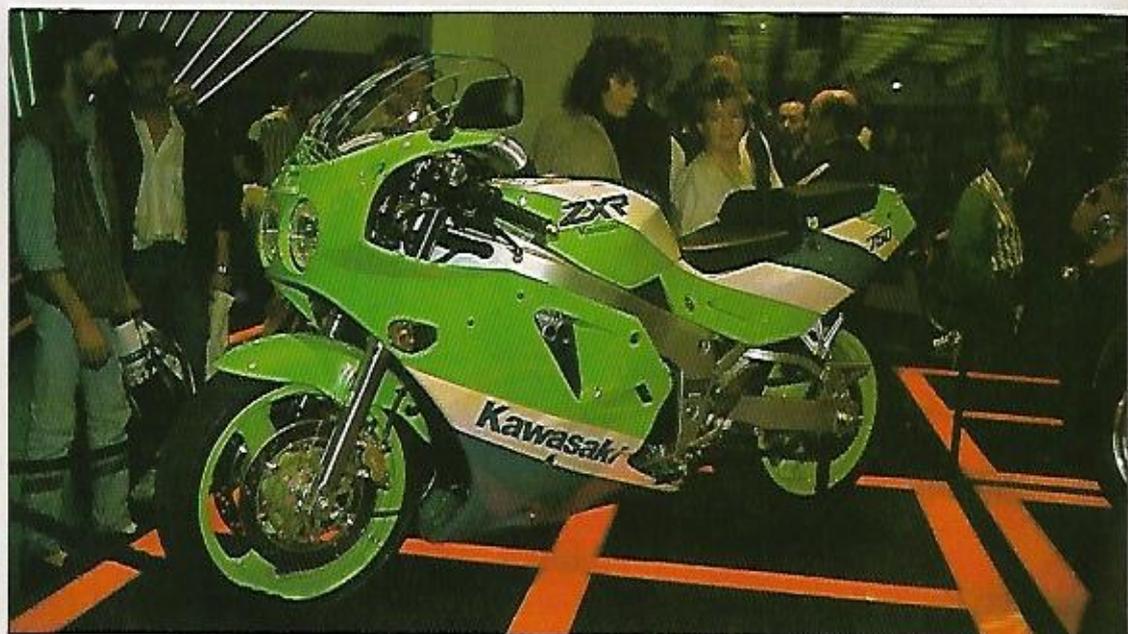
www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



Kawasaki ZXR-750



En colores rojo, blanco y azul o gris y rojo metalizados, la ZXR-750 es un compendio de dos años de trabajos en la pista por parte del departamento de competición de Kawasaki. Su imagen agresiva y sin concesiones a la estética semideportiva se refuerza con los dos tubos de entrada de aire al filtro que aparecen dentro de la cúpula por encima de los manillares, el basculante superreforzado desmontable, horquilla de 43 mm. y amplias ruedas de tres brazos con neumático posterior de 170/60. Sólo falla la decoración; los colores y diseño «oficiales» de carreras hubiesen encajado mucho mejor.

Kawasaki ZXR-750



La ZXR-750 recuerda a la FZR de Yamaha. Doble faro, entradas frontales de aire en los laterales de la cúpula y chasis E-box de aluminio. El freno posterior, muy bajo y con pinza de doble pistón.

tribución central de la GPX 750R y a su vez derivado del GPZ 900/750 Ninja, este motor recibió ya en su momento una fuerte cura de adelgazamiento, refinamiento y refuerzo de sus partes más comprometidas para permitir resistir el mayor régimen y potencia que se había conseguido para la GPX 750R.

Kawasaki, muy parca en palabras acerca de su nueva moto, si nos dejaba algunos datos impresos en un escueto dossier durante el salón de Colonia, que trataremos de analizar lo máximo posible, y que demuestra la fulgurante rapidez con que se preparó todo ello para mostrar la ZXR-750 en un Salón donde las malas lenguas dicen que hubo novedades que se quedaron en los camiones. ¿Quizá también la ZXR-750 estuvo a punto de no ser mostrada? Nunca lo sabremos, pero no parece muy probable habida cuenta de que era la única novedad que Kawasaki mostraba en Colonia.

Según Kawasaki, el motor ha sido reconstruido de arriba abajo basándose en el de la GPX 750R. De momento sólo ha sido anunciada la potencia para la versión alemana, es decir 100 CV., por lo que resulta poco menos que imposible adivinar hasta qué cifra habrá conseguido llegar la versión «libre», sin saber de antemano el régimen máximo de esos 100 CV. descafeinados. Pero teniendo en cuenta que el kit existente para carreras en la versión GPX daba 135 CV. a 14.000 r.p.m. y que la GPX «normal» dio en nuestro banco de pruebas 99,4 CV. a 10.350 r.p.m.

(al embrague), cuando la GSX-R 750 versión '88 da 100,1 CV. a 10.580 r.p.m. y que la «reina» de la categoría, la Honda RC 30, da «sólo» 99,0 CV. a 11.270 r.p.m., parece posible que la ZXR-750 sea algo superior a sus competidoras. Porque ya en nuestra primera prueba de la GPX nos sorprendió por ser la más potente de la categoría (no habíamos probado todavía la GSX-R 88), y Kawasaki, teniendo como objetivo el enfrentamiento con la FZR, GSX-R y RC-30, habrá sabido sacar provecho de un motor que ya iba por delante en su versión de calle...

Ello será posible gracias a las nuevas culatas y válvulas, además de distintos árboles de levas. La «nueva» potencia del motor ZXR debe ser en parte también responsabilidad del escape 4-en-1, que termina en un voluminoso silencioso de aluminio que sale por el lado derecho.

Más novedades en el interior, al margen de un cigüeñal aligerado para permitir mayores regímenes de giro, es el embrague «one-way» (utilizando la jerga de Honda), que «patina» antes de que la rueda posterior intente clavarse en una violenta reducción.

Según Kawasaki, el embrague de la GPX ha tenido que ser reforzado para poder montar este sistema diferencial, y es de suponer que si Kawasaki se ha arriesgado a montarlo, es que habrá superado los inconvenientes que ya encontramos en las Honda (VFR 1000) y que ocasionaban una considerable holgura de transmisión.

El encendido del nuevo motor es del tipo digital para conseguir la óptima puesta a punto para cada régimen de giro. No se precisó el diámetro de los cuatro carburadores Keihin de compuerta plana que alimentan al motor y que reciben la gasolina a través de una bomba eléctrica. Ello es debido a la particular disposición del filtro del aire, que obliga a situar el depósito de gasolina muy retrasado y a bajo nivel.

Chasis: E-Box

Precisamente esta colocación del filtro de aire viene obligada por la construcción del chasis, del tipo E-box, que es la denominación que emplea Kawasaki para designar lo que en realidad es un chasis de aluminio Delta-box, de doble viga, con las dos secciones posteriores que hacen las veces de soporte del motor y anclaje del basculante, en función de aluminio y soldadas a las secciones principales.

Interesante resulta la construcción del basculante. Realizado enteramente en aluminio, consta de una gruesa sección rectangular reforzada en su parte superior por un entramado que a modo de puente une ambos brazos y cuya unión a éstos se realiza, no mediante soldadura, sino mediante tornillos. Evidentemente, realizar en serie el complicado basculante de la ZXR-750 resultaría costoso y engorroso, mientras que de esta forma, la posibilidad de un desmontaje por partes resulta incluso más práctico a la hora de trabajar en la moto (suspensión

posterior) y en las reparaciones.

A nivel de suspensiones, la ZXR-750 ha optado, como también viene siendo norma, por una horquilla delantera con reglaje de muelle y barras de 43 mm. de diámetro. Detrás, el sistema Uni-Trak monta amortiguador regulable en muelle e hidráulico, con depósito de gas separado.

Los frenos de la Kawa prometen ser también temibles. Doble disco delantero flotantes y perforados, de 310 mm. de diámetro con pinzas de cuatro pistones de distinto diámetro, accionados por la también imprescindible leva en el manillar con reglaje de palanca mediante un simple tornillo. Detrás, disco igualmente flotante con pinza de doble pistón anclada por debajo del basculante en busca de una colocación lo más baja posible del peso, al igual que el largo tirante de reacción.

En las ruedas también se han puesto de acuerdo todos los fabricantes japoneses. De aleación ligera, de tres radios y huecas, son de «supermedidas» 3,50 x 17" y 5,50 x 17" para albergar los anchos radiales de perfil bajo de 120/70-17 delante y 170/60-17 detrás, sustituibles sin necesidad de cambiar la rueda por slicks en caso de que la ZXR-750 vaya destinada a las carreras.

Finalmente, la aerodinámica. Puede que haya sorprendido a muchos por su... falta de originalidad. Kawasaki no ha arriesgado en absoluto vistiendo a la ZXR-750, que más parece una Yamaha FZR que una de sus siempre agresivas realizaciones a las que nos tenía acostumbrados. Parece que ha habido muchos factores que han obligado a no ser excesivamente originales, y lo que se ha hecho es copiar el carenado de la ZXR-7 (ver foto de apertura) de Kork Ballington y Rob Phillis, que ha dado buenos resultados. La necesidad de dos tomas de aire directo para los tubos que pasan por encima de los manillares y penetran en la parte superior delantera del depósito hacia el filtro de aire, la colocación de un radiador de aceite en la parte frontal baja del carenado, no parecen haber dejado muchas opciones sin penalizar seriamente el peso total de esta moto.

Aunque Kawasaki ha mantenido muchos datos en reserva, especialmente el concerniente al peso, no es nada aventurado asegurar que dada la profusión de materiales ligeros no debería pesar más que la GSX-R 750 versión '88, es decir, entre 195 y 200 kg. en vacío. □

Claudio BOET