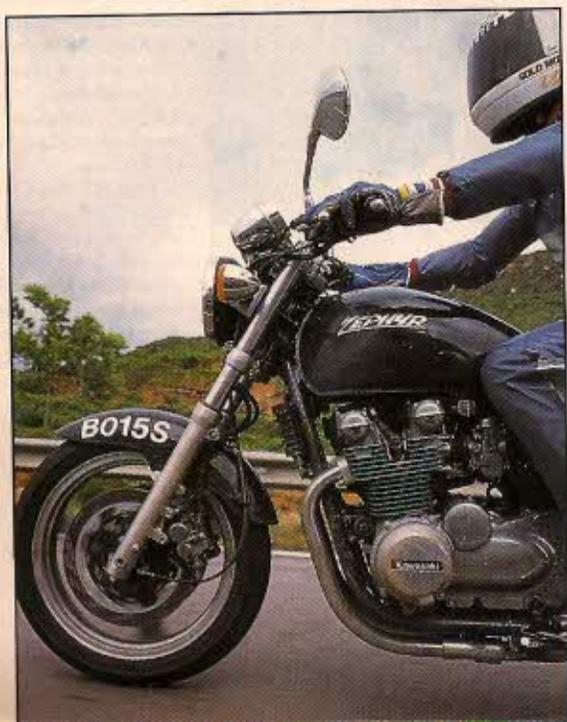


KAWASAKI **ZEPHYR** 750

LA MOTO DEL AÑO



TAL VEZ LO LÓGICO HUBIERA SIDO DEJAR PARA LA SEMANA PROXIMA -RAZONES DE ESPACIO MANDAN- A LA ZEPHYR 750, UNA "HUMILDE" 750 DE CALLE, Y CEDER LA PRIMICIA DEL ESTRELLATO A LAS NUEVAS, Y FORMIDABLES, ZXR 750 Y ZXR 750 R.

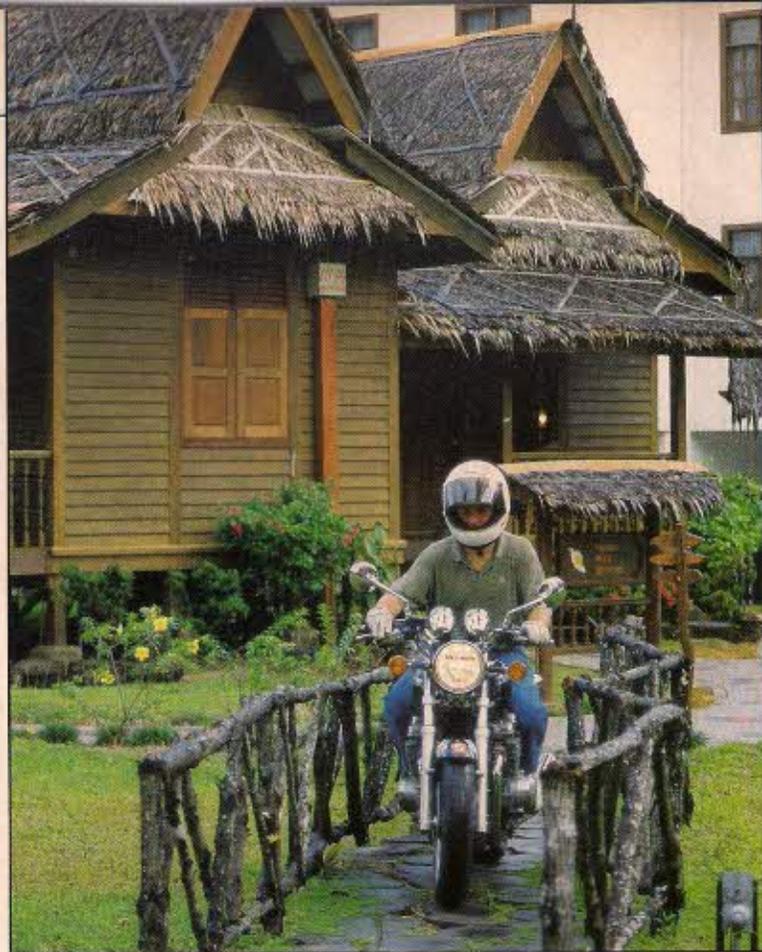
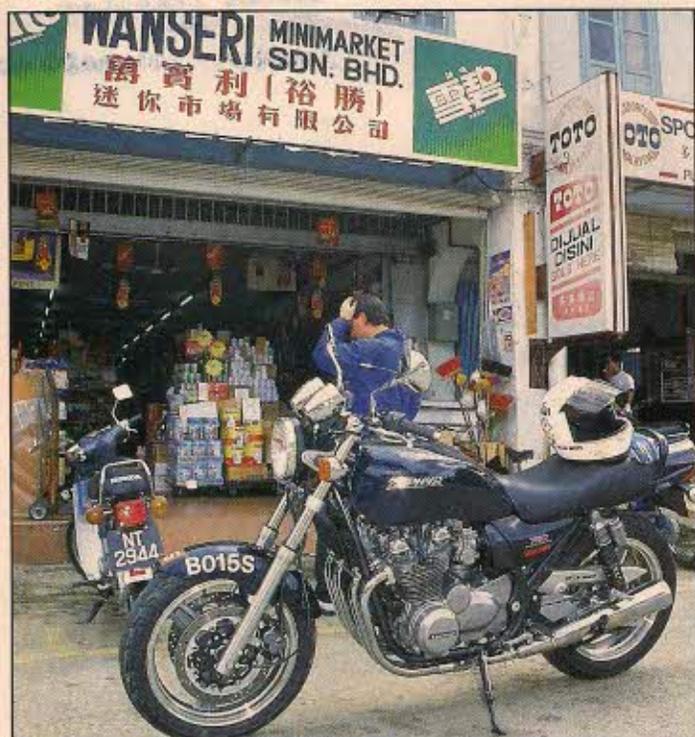
QUIZÁS HUBIERA SIDO LO HABITUAL. PERO LO LOGICO... LO LOGICO ES LA NUEVA ZEPHYR 750, UNA EXCELENTE MOTO DE TURISMO QUE REABRE UN CONCEPTO NUEVO QUE JAMÁS DEBIÓ CERRARSE ANTE EL EMPUJE DE, JUSTAMENTE, LAS AGRESIVAS SUPERDEPORTIVAS.

AL FANTASTICO PRECIO DE 825.000.- PTS., KAWASAKI NOS PROPONE, TAL VEZ, LA MOTO DEL AÑO 1991.

Texto: Pere Casas

Fotos: José Codina

Desde Kuala Lumpur, Malaysia



La impresión general que a los periodistas nos ha dado la nueva Zephyr 750 es muy favorable. Y además responde a las demandas de lo que se podría calificar como el grueso de los motociclistas, porque pensándolo bien, existen más usuarios -por lo menos potenciales- de motos como la Zephyr que de las "R".

Tengo que reconocer que Malaysia nos sorprendió ya desde el primer momento, desde que descubrimos que Kawasaki iba a organizar allí la presentación más fastuosa de la historia, allá en el otro mundo y en un país que para mí era más o menos de los poco desarrollados.

Con la ZXR vivimos el Kuala Lumpur de lujo, de los hoteles para extranjeros, de los barrios residenciales y hasta del complejo de Sha Alam, la residencia del gobernador de uno de los nueve sultanatos que conformaron Malaysia tras la independencia del Reino Unido allá por 1957 y que se turnan en la titularidad del reino por períodos de cinco años. En la pista de Sha Alam va a disputarse una carrera del Mundial 91. El circuito no está mal -aunque tampoco es Paul Ricard-, y los periodistas presentes pueden esperar dos cosas. Una, los precios para instrumentos de trabajo más baratos de Asia -cámaras, objetivos, etc.- y una ciudad moderna, super-

cuidada y occidental casi al estilo Tokio.

Como digo, con las ZXR vivimos el Kuala Lumpur adecuado a la presentación de las nuevas "R" de Kawasaki.

Pero la Malaysia de "todos los días" la conocimos en la excursión de dos días de duración a bordo de una moto "para todos los días".

A lo largo de casi mil kilómetros nos perdimos entre el tráfico de la ciudad, por las carreteras vecinales, por los barrios de Kuantan y también, todo hay que decirlo, en las playas donde disfrutar de los eternos 25-30 grados en esta estación inter-

media entre la de las lluvias y la seca que se disfruta ahora en el sudeste asiático.

El país es un conglomerado multirracia, con un aproximado 50 por ciento autóctono, y nada menos que un 30 por ciento de ciudadanos de origen chino, a los que se suma un diez por ciento de indostánicos y un porcentaje similar de diversos colores entre los que se cuenta el mestizaje portugués, los primeros europeos que llegaron a esta región y que forman el 5% cristiano.

Así, tanto en el centro como en los arrabales de la ciudad se derraman el

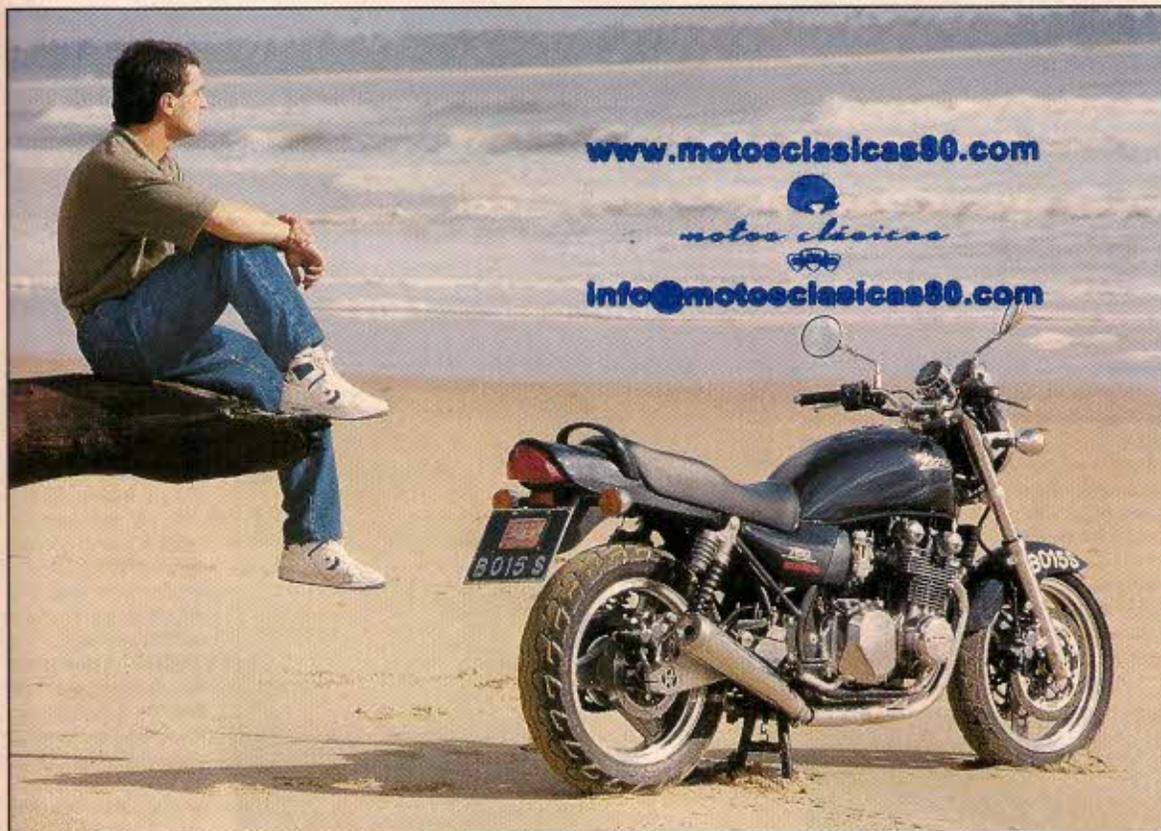
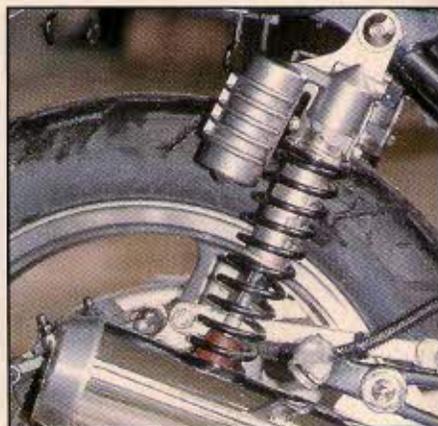
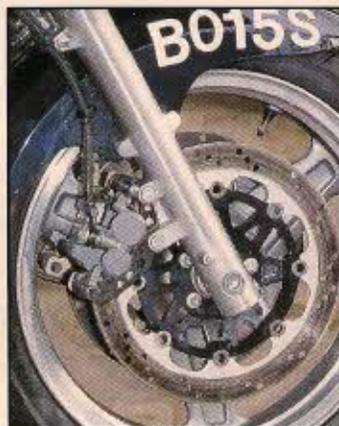
"china town" ("Rolex" a 2.000 pts..., más falsos que las declaraciones de los políticos), el barrio artesano malayo e indonesio (arte y "handcrafts" para "guiris" con dólares) y hasta el hindú (que rivaliza con los orientales en ofrecerte las Canon y los mil y un artículos electrónicos a mitad de precio que aquí. Volvimos con un surtido de todo ello, y afortunadamente en las aduanas estaban más que preocupados con la guerra recién declarada)... Si tenéis previsto asistir a algún G.P. este año... ¿qué tal un exótico viaje al paraíso de las playas y el shopping?



ZEPHYR 750

La buena estrella de Kawasaki este año es doble. Por un lado ha acertado plenamente con sus modelos 1991. En el próximo número de Solo Moto entraremos en profundidad en el ataque de las ZXR, y ahora os contaremos cosas de esta buena turística.

Pero por otro su importador Derbi sigue decididamente firme en su política de contención de precios, y el inhabitual apartado con el que iniciamos la crónica de esta presentación está más que justificado. El "Dios Zephyr" se baña de lleno en los beneficios de esta política.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

El motor de la Zephyr es un viejo conocido al derivar estrechamente del GPz 750 de 1980 aunque ha sido remodelado en culata y cárteres. Ofrece 75 modestos pero agradables caballos, suficientes para llevar la moto por encima de los 210 de marcador.

La suspensión delantera de barras de 41 mm. y 140 mm. de recorrido es algo blanda para uso deportivo, pero resuelve muy cómodamente la estabilidad del tren delantero. El doble disco delantero de 300 mm. es excelente en potencia y tacto gracias a sus pinzas de 4 pistones.

Los amortiguadores "piggy-back" traseros, con depósito de gas separado, permiten 5 posiciones de muelle, con 4 posibilidades de elección de tarado tanto en extensión como en compresión.



tanto que para mí fué siempre la "negra" y rojo -que no vendrá a España este año- la moto es siempre discreta, y luce sólo gracias al acertado equilibrio entre el depósito, el asiento, y el manillar ancho con el faro al aire, puesto todo de acuerdo con unos toques de cromado muy bien dispuesto aquí y allá.

En estos tiempos de chasis cuadrados "tetra brick" de aluminio y hasta dorados, sorprende encontrar una vieja-nueva moto hecha al viejo estilo, con todos los tubos del chasis asomando descaradamente sin carenado de ninguna clase que lo tape. El pequeño colín trasero -aparecido por primera vez, lo habeis adivinado- en la Z-1, contribuye a cerrar graciosa y elegantemente el trasero de un asiento que, una vez no es costumbre, tiene dos amortiguadores anclados debajo entre él y el basculante. Este, rectangular y de aluminio, está derivado directamente del de la Ninja 900, y adopta el reglaje de cadena -se ha optado en este caso por abandonar el

precio que se cobra un cardán- mediante una excéntrica, lo que evita el desalineamiento de la rueda al tensarla. Como decimos, el chasis es de tubos, y es nuevo respecto al de su antigua predecesora, porque se han definido las geometrías alrededor de las unánimemente aceptadas ruedas de 17 pulgadas, en este caso de ancha sección (4.50 detrás) y que permiten montar las gomas que hacen al caso, unos aceptables Dunlop K-505 F de 120/70 H 17 y 150/70 H 17, más que suficientes para el uso que se va a dar a esta moto.

Una rígida horquilla delantera de 41 mm. -con 140 mm. de suave recorrido- ya la hubiera querido para sí Wayne allá en 1983... y seguro que también la pareja de amortiguadores "piggy back" con depósito separado regulables en cinco posiciones de muelle, y cuatro para cada propósito en extensión y compresión. Tampoco hubiera despreciado los discos de 300 mm. anclados semiflotantes y armados de

pinzas de 4x2 pistones. Una cosa es no cambiar la estética... otra, escoger elementos antiguos para una moto de los '90.

Además, el motor merece por sí sólo encontrar su sitio en esta nueva moto. Su potencia era ya proverbial en sus primitivas versiones, y se ha mantenido ahora de manera que, combinada con su peso ligero de 201 kilos, hacen que la moto corra lo suficiente para no ser considerada lenta. Nuestros colegas de "Cycle", USA, han medido ya a la Zephyr muy poco por encima de los 12 segundos (12.09) en 400 metros.

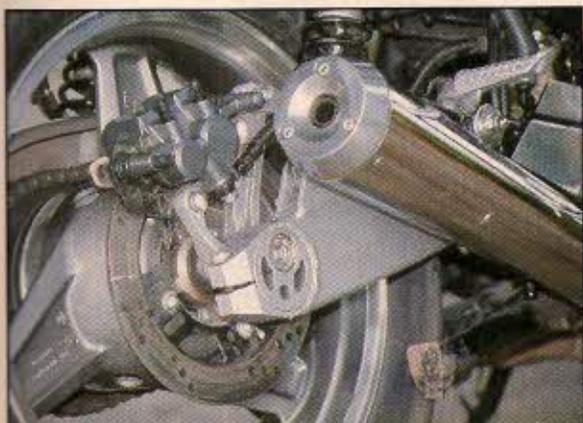
En su banco de pruebas la moto roza los 60 caballos a la rueda, y ello con una curva que ofrece de manera lineal un buen empuje a partir de las 5.000 rpm, tras superar un pequeño bache ahí. Es sólo una pequeña inflexión, porque luego la potencia crece de manera rápida hasta que se mantiene ya constante al llegar a las 7.500 hasta que a 8.500-9.000 ya decrece y corta de encendido en las 10.400, 400

rpm. más allá de la línea roja.

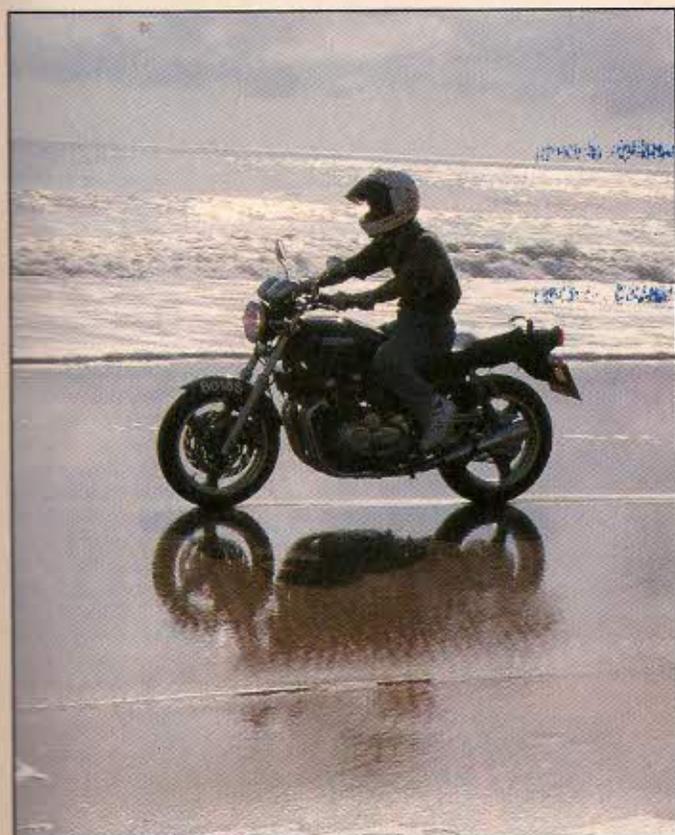
El par es muy plano, con su máximo un poco antes, sobre las 6.500 vueltas, y ofrece el 87% de su valor por debajo de las 3.500 rpm., que es donde incluso gusta de ser llevado sin problemas un motor tan agradecido como éste.

La verdad es que en la práctica te encuentras cambiando siempre -un cambio preciso y seguro, con 5 marchas de recorrido un poco largo- sobre éstos regímenes tranquilos, porque la moto no está hecha para hacer chillar las ruedas con "burn-out's" agónicos a pesar de que acelere sin hacer nunca el ridículo con sus 75 caballos.

En Kawa han aprendido como hacer más durables a sus motores, y se ha beneficiado de ello incluso un diseño antiguo como el de la Zephyr. La culata es nueva, y monta bujías de 10 mm., frente a las anteriores de 12, lo que permite no comprometer la fortaleza de la cámara. Se han mantenido sin embargo tanto válvulas



El basculante de aluminio rectangular deriva del de la primera Ninja 900. El tensado de cadena se realiza mediante excéntricas. Estéticamente, la Zephyr es una moto clásica, inspirada claramente en la mítica Z-1 900...



El asiento ofrece mucho más espacio que el de las "R" actuales, no hay duda. Tanto relojes como mandos conservan modernamente el estilo británico de hace unos años. Los acabados son más que aceptables.



como árboles de levas y balancines de la primitiva KZ 750. Las últimas motos de este modelo tenían más potencia, pero también unos árboles de levas más agresivos que empobrecían la respuesta abajo. Para mejorar la refrigeración, se han aumentado los conductos de aceite, se ha adoptado un radiador de 7 líneas y se ha variado la caja de filtro para adaptar los Keihin de 32 mm. en lugar de los de 34. El motor Zephyr se asemeja mucho al de la KZ de 1980...

BELLA CON ALMA

Muy bello es el cuadro de instrumentos, un poco frío en su línea clásica Z-1 (son idénticos exteriormente), pero me gustan sus conmutadores y manetas (con posibilidad de reglaje de "longitud de dedos"), su tacto suave de acelerador, sus rutilantes espejos, sus bonitos escapes cromados, su pequeño guardabarros, sus tapas de los

FICHA TECNICA

KAWASAKI ZEPHYR 750

MOTOR

Tipo: 4 Tiempos, 4 cilindros, refrigerado por aire. **Distribución:** Admisión: DOHC. **Diámetro x carrera:** Cilindrada: **Compresión:** **Potencia máxima:** **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = **Zona Roja:** 10.000 rpm. **Par máximo:** — **Alimentación:** 4 Keihin CVK 32 mm. **Lubricación:** Carter húmedo y bomba trocoide. **Puesto en marcha:** Arranque eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Engranajes. **Embrague:** Multidisco en aceite. **Transmisión secundaria:** Cadena. **Caja de cambios:** 5 relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª: 35/15. 2ª: 31/19. 3ª: 28/22. 4ª: 26/25. 5ª: 21/24. **Relación final:** 39/15. 2.600.

PARTE ELECTRICA

Generador: AC, generador. **Batería:** 12 V. 10 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** 12 V. 60/55 W.

CHASIS

Tipo: Tubular doble cuna. **Basculante:** Aluminio rectangular. Tensado de cadena por excéntrica. **Angulo columna dirección:** 28 grados. **Avance:** 107 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica 41 mm. de sección de barras. **Suspensión posterior:** Doble amortiguador regulable en 5 posiciones de muelle, 4 de hidráulico en extensión y 4 en compresión.

RUEDAS

Llantas: Aleación 3.00 17 y 4.50 17. **Neumáticos:** Dunlop K-505 120/70 17 y 150/70 17.

FRENOS

Delante: Doble disco de 300 mm., con pinzas de 4 pistones. **Detrás:** Simple disco 202 mm. con pinza de 2 pistones. **Pastillas freno:** Semimetálicas.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 17l. **Reserva gasolina:** 4l. **Circuito refrigeración:** —

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.105 mm. **Anchura total:** 770 mm. **Altura total:** 1.095 mm. **Altura asiento:** 780 mm. **Distancia entre ejes:** 1.455 mm. **Distancia al suelo:** 150 mm. **Peso en vacío:** 201 kg. **Peso en orden de marcha:** 220 kg. **Relación peso potencia:** 2,7 kg./CV.

carburadores exteriores brillantes, sus laterales pequeñas y pegados al cuerpo... En general, la Kawa merece casi un diez en estética y acabados. Merecería algunos detalles, por ejemplo un reloj horario digital japonés no costaría más que unos "diez duros", las herramientas deberían ser de mejor calidad y deberían incorporar una llave específica para reglar los muelles de atrás más allá de la allen que usamos para la ocasión, y... bueno, poco más, porque la moto ofrece algunos muy prácticos, como los garfios móviles para enganchar los pulpos detrás, las estribas de aluminio con cubierta de goma, los dos helmets-holders, el apreciable espacio bajo el colín, el taro redondo de gran tamaño... Y no hay que olvidar que la moto nunca quería ser recargada sino sencilla.

A TIEMPO

Es curioso. Vemos al hablar de sus rivales que la Yamaha XJ 600 se ofrece en rebaja... que se abandonó la XS 650, y que la propia Yamaha ya no importa la XJ 900 -a pesar de que casi la forzamos a hacerlo al publicar por error que iba a venir de nuevo a España en el 90.

Honda abandonó la CBX 750 -hubiera salido muy bien de precio al estar hecha en Brasil- y... bueno, estas motos no son muy diferentes en concepto al de la gran novedad de Kawa para 1991.

Aquellas serían -y son las que quedan- motos viejas para los usuarios de nuestro país, y se mirarían con desdén.

Sin embargo, Kawasaki ha girado el tiempo del revés con la Zephyr. La ha hecho aparecer, justamente, a tiempo.

La Zephyr es batida sin remisión en todos los conceptos de rapidez por cualquiera de las últimas 600 deportivas de casi 100 caballos. Pero ellas no son tan cómodas como lo es esta moto para disfrutar de ir en moto. Y eso es algo que cada vez me gusta más.

Tengo la impresión de que la Zephyr batirá en recuperaciones desde las tres últimas marchas a todas ellas, y hará juego igual contra las 1000 "R" entre 70 y 100 por hora, por ejemplo. A partir de ahí, los caballos empiezan a contar, pero este no es el juego aceptado por la Zephyr.

La moto gusta de abrir desde el punto cero de acelerador, hasta retorcerlo en 90 grados en marchas largas, con prontitud, con certeza, con claridad. Eso es lo ideal para pasear... Sus vibraciones no existen -salvo algunas de alta frecuencia pero poca amplitud en las estribas, porque los anclajes del motor disponen de goma

sólo en la parte delantera-, y a pesar de no contar con la camisa de agua, el motor suena también muy poco. Por lo menos en estas unidades nuevas.

En cualquiera de los campos, la Zephyr se muestra muy agradable. El recorrido por la península Malaysia nos llevó a través de una carretera de buen trazado y correcto asfalto al otro lado del "punto de encuentro de los dos ríos", la traducción del nombre de la capital, hasta Kuantam.

Y no cambio el viaje hecho con esta "lenta" moto por otro hecho con cualquier agresiva ZXR.

Tuve tiempo de fijarme en todo, a 120-130 por hora, parándome donde me apetecía a descansar, curiosar en los multicolores mercadillos y tomar las fotos de gentes que no hubiera visto en ningún caso de pasar zumbando a medias cosas más altas, metido bajo un carenado, y prestando más atención que con esta agradable Kawa a que en Malaysia, herencia inglesa, se circula por la izquierda.

Me equivoqué un par de veces... y en los



cruces tenía siempre la tendencia de meterme en contradirección. Al final, acabas por encontrar el truco: cuando piensas que "vas bien"... ¡cuidado!, seguro que te has metido en el carril contrario. Al revés, cuando te sientes inseguro, y notas que "vas mal"... es que "vas bien". Es cuestión de acostumbrarse.

La moto viene de origen muy blanda de suspensiones, algo que desde luego rima perfectamente con una posición de conducción simplemente perfecta. El manillar cae allí donde lo esperas, y las estribas están situadas donde tú lo hubieras hecho. A alta velocidad, es difícil, empero, resguardarse del aire, y las medias más allá de 150 por hora son inevitablemente

desechadas en favor de amables paseos a 130.

Estamos en Malaysia en la estación intermedia... lo que significa simplemente que en Enero llueve 13 días al mes, y a lo tropical. Eso significa grandes aguaceros de unos minutos de duración seguidos de rachas de sol achicharrante. En el viaje de vuelta olvidé los pantalones de lluvia, y aquello era el "me-mojé-sequé-mojé-sequé". Eso sí, con temperaturas de playa.

Puse la moto un momento a 210 de marcador, y por poco reventó el traje de agua. Calculo que la moto valdrá unos buenos 205 por hora en punta, lo que no está tampoco mal para una moto sin carenado.

A esta velocidad la combinación de su chasis rígido, basculante de carreras -ya no hará falta comprar un Motoplast de acero pintado de rojo para evitar bailates y pérdidas de alineación de rueda en aceleración y baches-, y rígida horquilla, mantiene una estabilidad relativamente buena.

No cabe esperar de esta moto la solidez pétrea en el tren delantero de las deporti-

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO
GARANTIA
FABRICANTE
IMPORTADOR

825.000.-Ptas. matriculada IVA. incluido
1 año
Kawasaki Heavy Industries Ltd., Japón
Derbi Nacional Motor SA. 93/5930900

AGENCIA OFICIAL

- Financiación 60 Meses
- Taller Propio.
- Recambios, Accesorios, etc...

¡NUEVOS PRECIOS!
¡AUN MAS BARATAS!

Diputación, 154 Tel. (93) 254 87 90 08011 BARCELONA

vas actuales, entre otras cosas porque el reparto de pesos continúa siendo clásico y un poco hacia atrás. Así aparecen movimientos en rápidas tomadas a alta velocidad, pero se corrigen bastante bien solos y no sacan la moto de trayectoria.

La combinación entre los 27 grados de horquilla -algo lejos de las "R", y los 107 mm. de avance, con ruedas de 17, permite disponer de altos niveles de manejabilidad -por encima de las BMW K-75 por ejemplo- sin bailoteos de delante -como la misma moto sin el amortiguador fluid-block-. Y se mete en curva a lo tradicional, con manillar e inclinaciones de cuerpo, intuitivamente.

Parte de estas cualidades deber ser anotadas sin duda a la calidad de, paradójicamente, las suspensiones utilizadas. De delante es blanda sin remisión, por cómoda.

Sus 140 mm. de recorrido se amoran relativamente fácil en su primer recorrido, por lo que los topes de horquilla en baches y frenadas fuertes no son eludibles si vas de deportivo. Si conduces la Zephyr como a una 600 'R' descubrirás pronto sus limitaciones en rutas de montaña, especialmente en hundimiento en frenadas y en que de origen la moto me pareció algo frenada de atrás en compresión para el muelle que llevaba.

La primera parte del recorrido la hice



KAWASAKI **ZEPHYR** 750

con el "pesado" José Codina "en las fotos" en el asiento del pasajero. Sus buenos 95 kilos me hicieron darle todo el muelle y por consecuente puse los hidráulicos en la tercera de 4 posiciones. (Se hace todo muy fácil, sólo con mover unas ruedecitas a ambos lados de los Kayaba). Eso resultó duro luego, a sólo, por lo que encontré que para mis 68 kilos la mejor combinación estuvo en el muelle en 4 posición (de serie en la tercera) y ambos hidráulicos en la segunda de 4 (de serie en la primera). Con más muelle rebotaba en las rápidas, y con menos se meneaba, pero es de agradecer la posibilidad de reglajes que permita, a falta de progresividad y bieletas, conseguir una amortiguación tan eficaz como

pretendas de acuerdo a tus necesidades en una moto de turismo como ésta. Lástima que delante no haya nada que hacer... es definitivamente blanda.

Si vas a por nota, el ancho manillar te coloca al estilo Dave Aldana, Ron Pierce, o Ron Haslam y Graeme Crosby (¿os suenan?) a los mandos de las Yoshimura y Kawa de Superbikes de los 80. Eran carreras superdivertidas, con motos que se retorcían como serpientes encantadas al son del bramar de sus 120 CV. y sus chasis malos de verdad. Eran otros tiempos... pero yo también toqué un poco con la tapa de alternador en el suelo.

Entre el tráfico se agradece el ancho manillar y la posición firmidablemente

confortable. Se gira rápido y sin esfuerzo y la tracción desde abajo es sencillamente maravillosa, por lo que las continuas paradas -pie al suelo hasta para los bajitos- típicas de la city son caramelos frente a la acidez de estómago que producen ahí las deportivas... Por mucho que molen.

La frenada es simplemente magnífica. Tuve que aplicarme a fondo sobre el pedal para lograr algún bloqueo en el potente disco trasero, y delante los dos discos con pinzas de cuádruple pistón son sencillamente ejemplares para esta moto.

CONCLUSIONES

Hace apenas dos años, esta moto sería considerada vieja. Ahora, no únicamente para servir a las cosas de la moda, los japoneses nos ofrecen una moto con aspecto de ayer perfectamente adaptada a las necesidades de hoy.

La moto ha llegado justo a tiempo de vivir de acuerdo con el tiempo en que vivimos... Está bien hecha, con elementos de calidad, y aunque vuelva a lo clásico, es una moto del 91.

Sé que algunos de vosotros -porque soñáis con Paul Ricard y yo también- esperaréis esta semana las ZXR. Pero vosotros, y yo también, no somos habitantes de paddock, sino de la vida real.

EL MEJOR SERVICIO... Kawasaki

**moto
sport sa**

EXPOSICION Y VENTA - RECAMBIOS -
SERVICIO TECNICO

DERBI
RABASA

aprilia

Distribuidor
Oficial
en Barcelona
y Tarragona

BARCELONA: GRAN VIA, 411. TELEF.: (93) 424 05 19
MERIDIANA, 156. TELEF.: (93) 231 33 60

REUS (TARRAGONA) DOCTOR AVELLO, 1. TELEF.: (977) 31 43 02