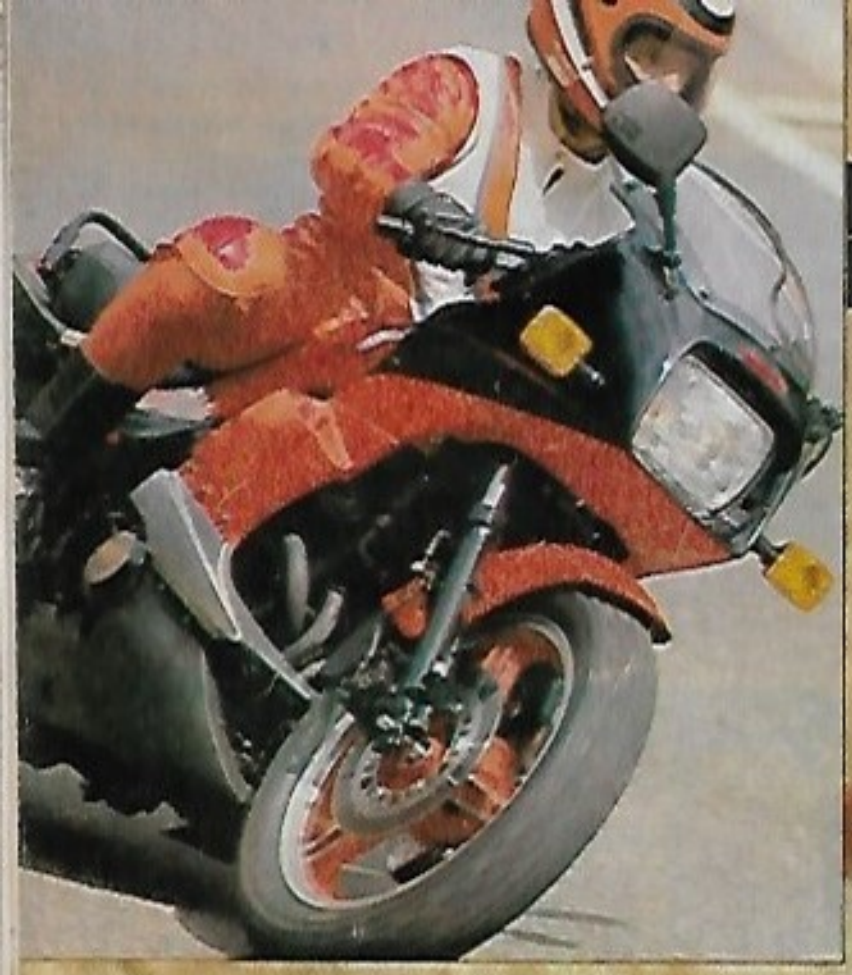
Toma de contacto
Kawasaki Z 750 Turbo



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

Sin discusión

Cuando parecía que el eco producido por la «fiebre» del turbo se había extinguido definitivamente, Kawasaki presentaba recientemente en Austria la versión definitiva de lo que será una moto de comercialización inmediata. La Z 750 T ha sido una moto largamente esperada, vista multitud de ocasiones en los salones internacionales, pero a la que nadie daba ya esperanza de que viera la luz como modelo de fabricación en serie. Pero aquí está, llena de buenas cualidades, rápida, estable y con el turbo más civilizado de cuantas versiones se han presentado hasta ahora.

Kawasaki Z 750 turbo

LAS palabras de Nobuhiko Matsunaga sonaron tajantes en la presentación celebrada en Austria de la nueva Z 750: «Turbo quiere decir mucha potencia y, por ello, nuestra meta ha sido el desarrollar una moto con sobrealimentación cuyas prestaciones no puedan ser criticadas por nadie.»

El conseguir las máximas prestaciones de una moto ha sido siempre un trabajo bien recibido entre los ingenieros de Kawasaki. Recuérdese si no la 750 H-2 tricilíndrica de 1971 o la Z 900 de 1973. Pero los tiempos han evolucionado y, evidentemente, no cuesta lo mismo fabricar una moto más grande y más potente ahora que hace diez años.

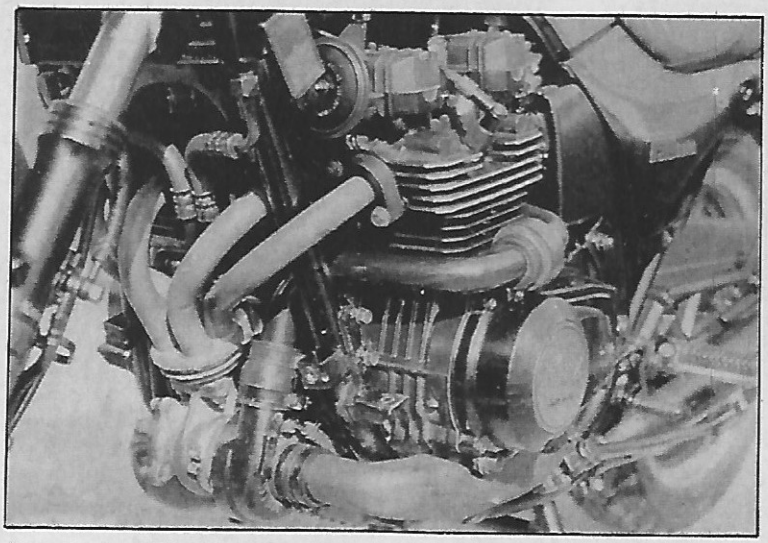
La Kawa Z 750 Turbo, con sus 112 CV, podría haber sido la moto de calle más rápida del mercado, pero se ha encontrado con una fuerte competidora: la Kawasaki GPZ 1100. Pero sólo por poco, puesto que la 1100 consigue una velocidad máxima de 236 km/h, y con la 750 Turbo, nada menos que 235 km./h., un kilómetro sólo de diferencia para la «perdedora» de esta ocasión, la Z 750 Turbo, lo cual no es ni mucho menos una derrota, sino una tremenda victoria, puesto que se trata de la primera turbo con prestaciones «de verdad» como las de una superbike de 1100 cc. Y esto es lo que pretendían en Kawasaki al lanzar su modelo con turbo, una moto que llegara allí donde las demás marcas no lo han conseguido. Pero una vez conseguidas las prestaciones deseadas, surge la pregunta de rigor en estos caso: ¿Y cómo se consiguen esos 235 km./h.? ¿No será acaso la Z 750 T un caballo salvaje?

El carenado identifica y distingue a las Z 750 Turbo de los otros modelos GPZ. Por lo demás, la moto es prácticamente idéntica.

Sin lagunas

Más que las frías cifras, lo que interesa saber de una moto turboalimentada es de qué forma se consigue que «salgan» todos los caballos que lleva escondidos. Y es que las dos turbinas que comprimen el aire que entra en los cilindros a través de los conductos de admisión a veces no giran a la velocidad necesaria para que los CV se manifiesten. El siempre eludido «turbo-lag», ese «agujero negro» que mantiene durante unos segundos sin respuesta al motor turbo, es generalmente la respuesta que precede a una suelta brutal de CV cuando la turbina es capaz de girar lo suficientemente rápida como para comprimir con fuerza los gases en los cilindros.

Estas dos partes de la curva de potencia, «antes» y «después» de la entrada en «fuerza» del turbo, son las que durante todos estos años de experiencias con la turboalimentación en las motos los técnicos han tratado de armonizar, de «aproximar» entre sí de forma que el paso a la entrada en acción del turbo fuera lo menos brusca y lo más suave posible. ¿Se ha conseguido esto hasta ahora? En términos absolutos, habría que decir que no. Los que han conseguido un turbo homogéneo en su funcionamiento no llegan, sin embargo, a la meta de conseguir las prestaciones de una superbike. Lo mismo sucede al contrario. Hasta que ha llegado la Z 750 T. No hay mucho secreto en esta moto, y de entrada algunos de los males se han evitado partiendo de una cilindrada 100 c.c. mayor que la competencia. Esto se nota ya de entrada por la mayor potencia disponible antes de que el turbo entre en acción.

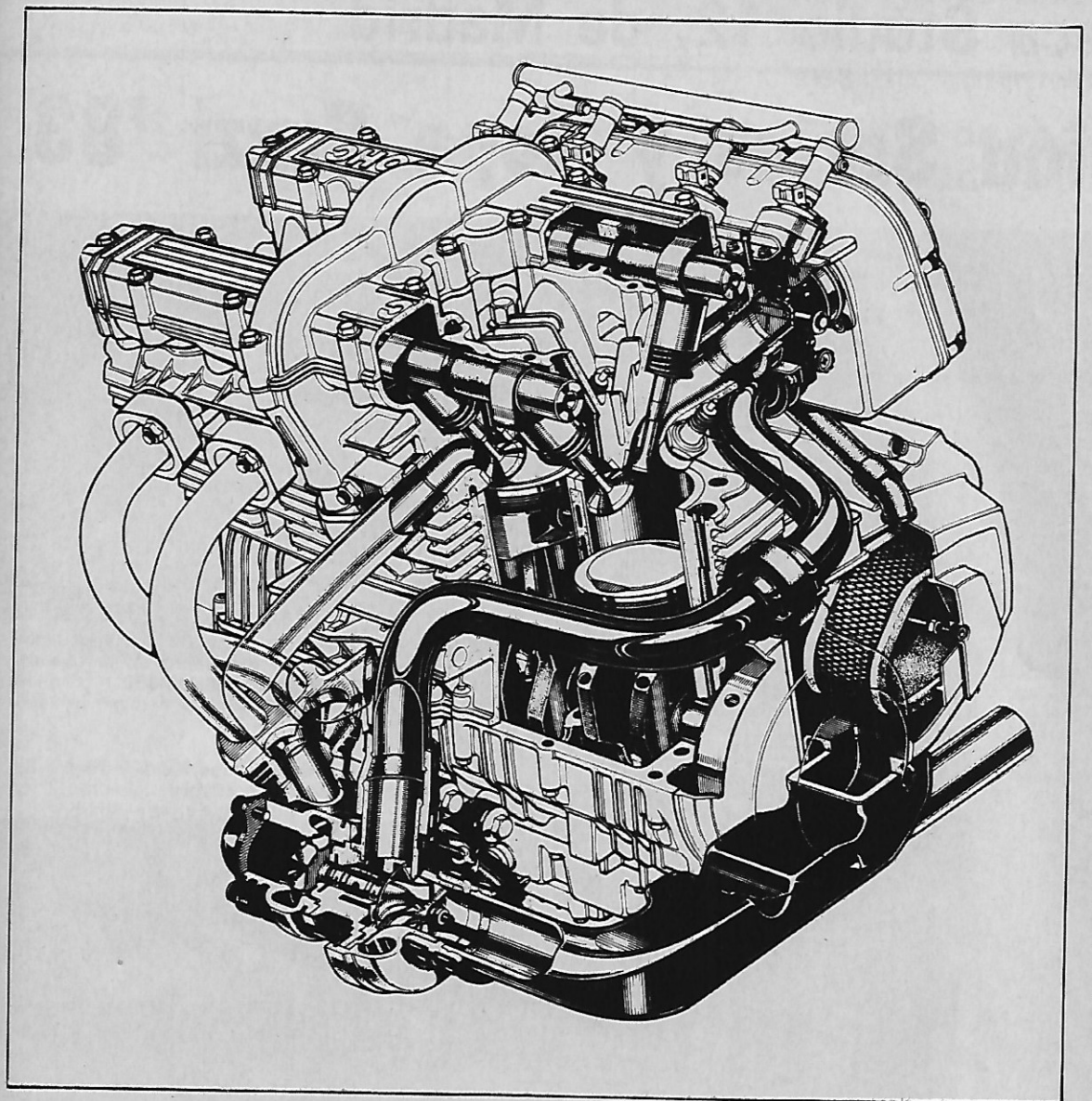


El turbo ha sido colocado en una zona de amplia refrigeración y de corto recorrido de los gases de escape.

El turbo se ha colocado en la Kawasaki en la parte frontal del motor y escondido por la parte inferior (cuña) del carenado. Ello permite un recorrido muy corto de los gases de escape, además de una óptima refrigeración.

En su primera fase de realización, presentada en el Tokyo Motor Show a finales de 1981, se proyectó que el motor aspirara también directamente a través del filtro de aire mientras la presión en el turbo no fuera la adecuada. «Ello no trajo, sin embargo, ninguna mejora y, por el contrario, sí una notable pérdida de potencia a elevados regímenes», comentaba el ingeniero Matsunaga acerca de las variaciones que ha sufrido el proyecto turbo de Kawasaki. Así, pues, Kawasaki ha trasladado la «aspiración» de su lugar habitual cerca de las culatas al cárter exterior izquierdo, donde una tapa camufla el filtro de aire y el sistema de aspiración del compresor. Es el camino más corto, seguro y amplio.

La gasolina para la mezcla se proporciona a través de los mismos inyectores de control digital que montan las últimas series de GPZ 1100. Basándose en los datos de la compresión, régimen del motor y temperatura del motor, un pequeño ordenador suministra la adecuada dosis de gasolina para cada circunstancia. Si por cualquier motivo alguno de los sensores se estropeara y la información no pudiese facilitarse a la centralita, con lo que podría correrse el riesgo de que se bloqueara la inyección (como sucedía en la antigua GPZ 100), se ha previsto un dispositivo de emergencia que continúe surtiendo de gasolina a los inyectores. Para la construcción de esta Z 750 Turbo, Kawasaki ha echado mano también de los modelos de menor cilindrada. Así, las



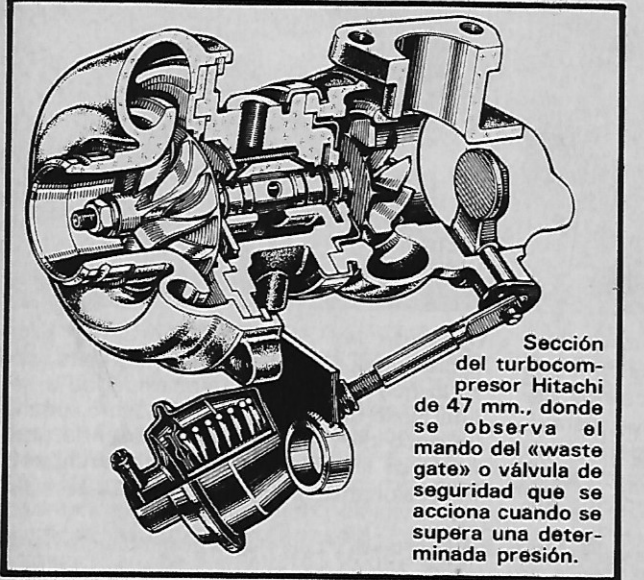
Radiografía del montaje del turbo en el motor GPZ, donde resulta interesante destacar la colocación de la toma y filtro de aire en la tapa del cárter izquierdo.

culatas provienen de la Z 650, puesto que los canales de admisión y escape son más estrechos y las válvulas más pequeñas, y hay, por lo tanto, mayor superficie de refrigeración y piezas más pequeñas en movimiento que soportan mejor las fuertes presiones tras la entrada en funcionamiento del turbo.

El turbo, en acción

En cuanto el aire empieza a ser comprimido con fuerza, lo cual ocurre alrededor de las 5.000 r.p.m., la Kawa «expresa» de forma contundente todo cuanto sabe, es decir, los CV. irrumpen sin que medie ningún «agujero negro» o vacío de respuesta. El motor se comporta como uno «normal» hasta las 4.000 r.p.m. A partir de este régimen se nota una poderosa entrada en par que dura aproximadamente hasta las 5.000 r.p.m. Sin descabalgarnos en ningún momento empieza entonces a «tirar» de una forma increíblemente rápida y sin discontinuidad hasta el régimen de potencia máxima. No hay vacilaciones; la potencia es, por lo tanto, desde bajísimo régimen, casi continua, uniforme. Es el mejor turbo que hemos probado hasta la fecha. Y no lo decimos nosotros, sino que bastaba ver las caras de todos los periodistas que se desplazaron a Salzburgring para confirmar lo que pensábamos. La presión en el turbo llega a los 0,73 bares de presión.

Y si el motor convenció a todo el mundo, al chasis hay que darle también un sobresaliente. Se trata del bastidor de la 750 «normal» modificado y adaptado al motor con más potencia. Mayor lanzamiento y menor avance han mejorado notablemente la estabilidad y comportamiento, habida cuenta de esos 20 kilómetros-hora más de velocidad punta que se alcanzan con este modelo. Se ha perdido, eso sí, algo de manejabilidad. Todo el chasis ha sido reforzado y las suspensiones son ahora más duras. La mejora ha sido suficiente para que se pueda afirmar que en curvas rápidas y en línea recta a altas velocidades, este chasis (y esta turbo en general) se comporta mucho mejor que la GPZ 1100. Lo cual constituye uno de los mayores honores que se pueda hacer a los técnicos de Kawasaki, porque significa haber conseguido la meta de todo fabricante de turbos: una moto de menor cilindrada y peso que una superbike, pero con las prestaciones de éstas y la estabilidad de una 750. ¡Voila!



Sección del turbocompresor Hitachi de 47 mm., donde se observa el mando del «waste gate» o válvula de seguridad que se acciona cuando se supera una determinada presión.

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, transversal, refrigerado por aire. Diámetro por carrera: 66 por 54 mm. Cilindrada: 738,98 c.c. Relación de compresión: 7,8:1. Doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro. Encendido electrónico. Alimentación por inyección electrónica indirecta DFI.

Transmisión: Primaria por cadena Hy-Vo. Secundaria por cadena simple. Embrague multidisco en baño de aceite. Cambio de cinco velocidades.

Chasis: Bastidor de doble cuna tubular en acero. Suspensión delantera: horquilla oleoneumática de 130 mm. de recorrido. Suspensión posterior Uni-Trak monoamortiguador de 105 mm. de recorrido. Freno delantero doble disco de 280 mm. Posterior, simple disco de 270 mm. Ruedas 110/90 V 18 delante, 130/80 V 18 detrás.

Dimensiones y pesos: Longitud total, 2.220 mm. Distancia entre ejes, 1.490 mm. Peso en seco, 233 Kg. Capacidad depósito, 18 litros.

U. V. L.