

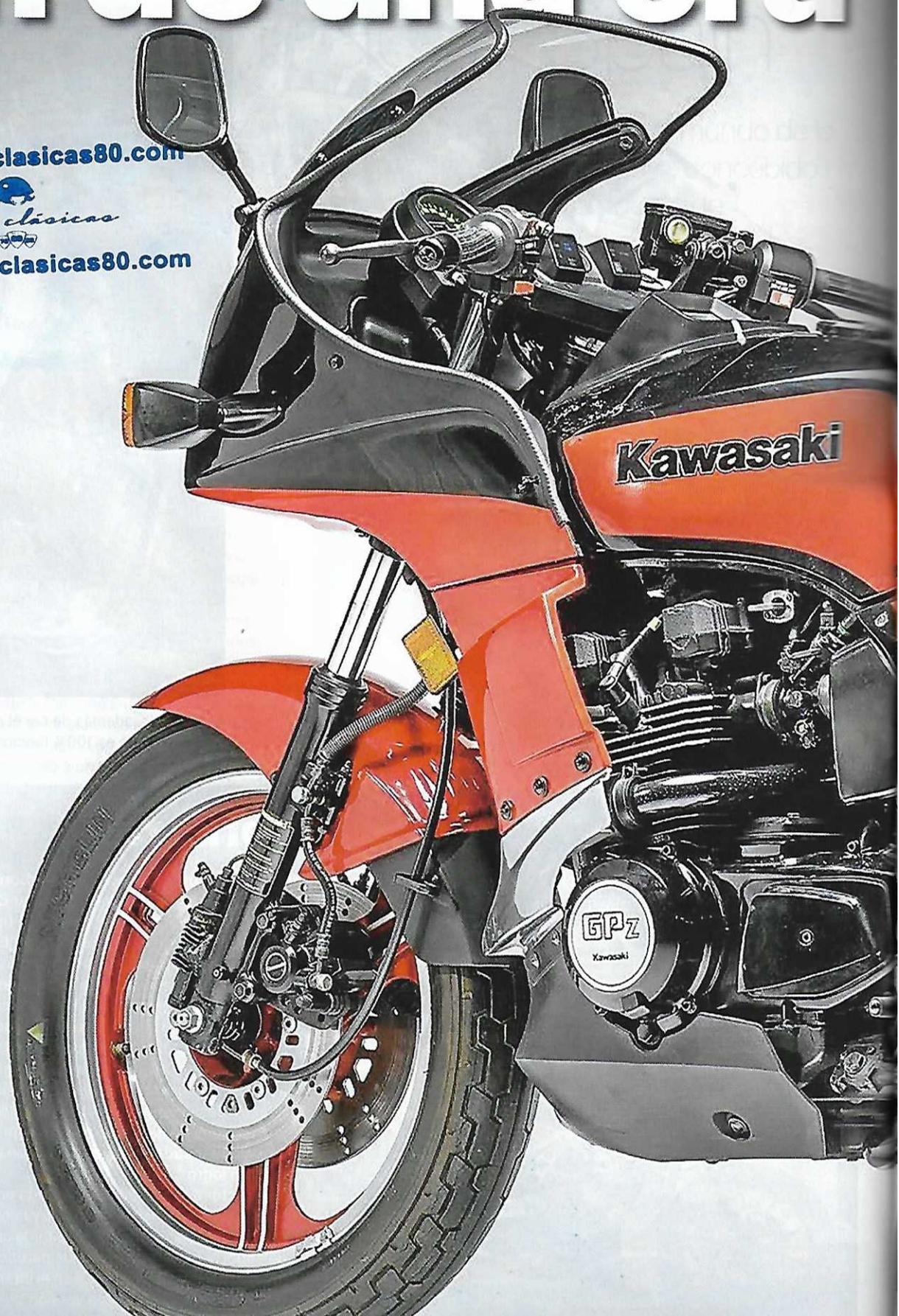
La última turbo de la historia

# Fin de una era

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

  
*motos clásicas*  


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



# Kawasaki GPz 750 Turbo (1984)

Justo cuando Honda, Yamaha y Suzuki retiraron sus modelos turbo del mercado, se puso a la venta la última turbo de la historia que, curiosamente, fue la más potente y efectiva de esta curiosa familia.

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



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

**Potencia**

112 CV

**Peso**

238 kg

**Carnet**

A

**Año**

1984



Cerró un capítulo técnico en la historia de la moto, dejando el pabellón bien alto: fue la turbo más potente, más ligera y de mejor comportamiento



### Antonio Regidor

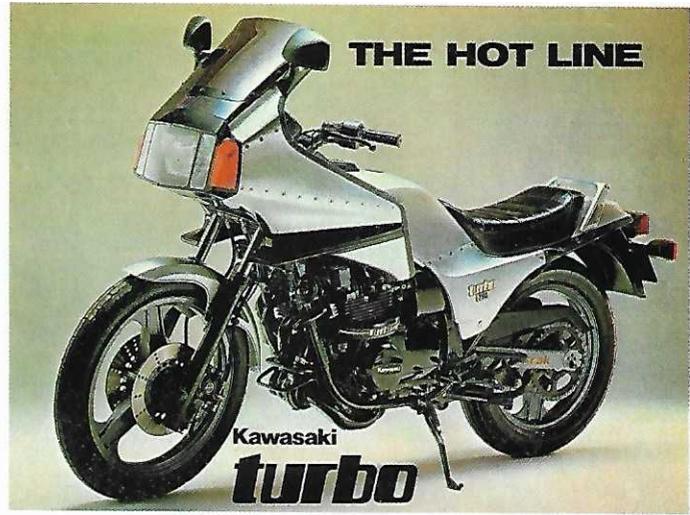
La marca de Akashi fue la última en entrar en la moda turbo, y fabricaría la que sería la última moto turbo de la historia –las nuevas Kawasaki H2 ahora equipan compresor volumétrico–. La marca comenzó a desarrollar su modelo en 1981 tomando como base un motor tetracilíndrico en línea transversal de 650 c.c., que imitaba a la Yamaha Turbo –la última Honda CX Turbo, aunque bicilíndrica en V, también cubicaba 650 c.c.–. Incluso la Suzuki turbo, la XN85, tenía una cilindrada similar, 673 c.c., o sea que rondaban el mismo cubicaje. Pero Kawasaki decidió incrementar la cilindrada a finales de 1981 para diferenciarse del resto de las marcas, y así fue como llegó a su cilindrada definitiva de 738 c.c. y se convirtió en la moto con turbocompresor de mayor cilindrada de la historia y, de paso, en la última moto turbo comercializada.

Para su desarrollo se partió de la conocida GPz 750 y se tomó casi todos sus componentes, pero reforzando pistones –con la cabeza plana en lugar de abombada–, caja de cambios –piñonaje reforzado y relación alargada–, aumentando la capacidad de aceite del cárter motor y rebajando la relación de compresión.

Como el motor estaba refrigerado por aire, se le añadió un radiador de aceite, para que tanto motor como turbina tuviesen aceite fresco. También se cogieron componentes de la GPz 1100, la horquilla, frenos y componentes de la inyección, porque esta turbo nació con un sistema de inyección de combustible de Mikuni. No olvidemos que el motor Kawasaki 1100 fue el primero en equipar este sistema de alimentación. También

se tomó la culata de la Kawasaki KZ650, por lo que fue una curiosa mezcla de componentes de diferentes modelos. El primer prototipo fue estéticamente horrible, con un semicarenado –fabricado en aluminio– y faro que no eran en absoluto atractivos. Por suerte, la estética siguió los cánones de la muy acertada familia GPz. La moto vestía un carenado integral –los laterales eran cubiertas estéticas, no protegían al piloto– descendiente de las líneas de la familia GPz, agresivo, sucinto y afilado, apoyado por unos faldones laterales y quilla –no era un verdadero carenado integral–. Respecto al resto de las GPz, el semicarenado incorporaba un alerón fabricado en aluminio pulido que discurría por la parte baja del frontal del carenado y se prolongaba a los laterales, que le dio un toque diferente –y que también reforzaba el chasis–. Por cierto, aunque se la conoce como GPz 750 Turbo, en los laterales solo se podía leer “750 Turbo”, curiosamente.

La posición de conducción era bastante cómoda, con un par de semimanillares por encima de la tija que permitían que el piloto pilotase bastante erguido. El piloto disfrutaba de una instrumentación muy cuidada, con dos esferas analógicas ancladas al manillar para el velocímetro y el tacómetro –que al mismo tiempo era voltímetro cuando el botón situado en la parte inferior– y con dos pequeñas pantallas LCD rectangulares. Una se situaba en el carenado –para la presión del turbo–, por encima de las esferas, y la otra en una pequeña consola sobre el depósito, para el nivel de combustible – que por debajo tenía algunos chivatos luminosos más–. Y



El primer prototipo de la Turbo era horrible, con la carrocería realizada en chapa de aluminio. Por suerte se impuso la estética GPz.



El turbo Hitachi estaba colocado por delante del cárter motor muy cerca de la salida de los colectores y tomaba el aire del filtro ubicado en el lado izquierdo del cárter.

se remataba con el resto de los chivatos colocados sobre la pletina del manillar, que formaban un conjunto verdaderamente único.

## BUEN COMPORTAMIENTO

La moto se puso de largo ante la prensa a finales de 1983 en el terriblemente veloz circuito de Salzburg, Austria, asombrando a todos desde el primer momento por su buena estabilidad. Su comportamiento dinámico era intachable, para la época, aunque no era una ligera deportiva, fue una sport-turismo muy estable y estéticamente acertada, con una gran distancia entre ejes, reforzada por unas enormes llantas de 18 pulgadas. En la parte ciclo tenía un chasis doble cuna completo de acero, con una horquilla KYB de 37 mm con antihundimiento AVDS -Automatic Variable Damping System, ajustable en 4 posiciones-, un sistema monoamortiguador trasero con Uni-Trak (el monoamortiguador estaba colocado en vertical a la altura del eje del basculante), las ya comentadas llantas de aleación de 18" y dos frenos de disco delanteros de 280 mm con pinzas de dos pistones eran los componentes de su parte ciclo. La goma trasera era un poco más ancha que en el resto de los modelos de la época, un 130/80, aunque seguía siendo poca goma... El motor tetracilíndrico en línea transversal, refrigerado por aire, de 738 c.c., con dos válvulas por cilindro, DOHC, y alimentado por una inyección electrónica DFI -Digital Fuel Injection- y mejorado con el turbo, ofrecía las mismas prestaciones que la gran GPz 1100. Una de las novedades respecto al resto de

los modelos turbo era que el turbocompresor Hitachi HT10-B estaba situado delante de los cilindros, muy cerca de la salida de los colectores, y podía alcanzar las 200.000 vueltas por minuto. Gracias a que el turbo estaba muy cerca de la salida de los gases de escape del motor, el lag se redujo mucho respecto al resto de las turbo, algo de agradecer. Por cierto, el filtro de aire estaba colocado en el lateral izquierdo del motor, integrado en el cárter, muy cerca del turbo, una ubicación bastante inusual. Se anunciaban 112 CV para un peso de 223 kilos, la más ligera y potente de todas las motos turbo. La potencia comenzaba a emanar a las 5.000 vueltas, pero no ofrecía una patada que asustaba, sino que ofrecía un empuje serio, constante y potente, que le proporcionaba una aceleración superior a la de la todopoderosa GPz 1100. Curiosamente, las 750 Turbo se fabricaron en Japón, pero también en la fábrica que Kawasaki tiene en Nebraska, en Estados Unidos, en régimen de CKD, para evitar el impuesto que en aquel momento gravaba a las importaciones de motos japonesas. Se construyeron unas 6.000 unidades en total entre 1983 y 1985, una cifra menor que la producción de la Yamaha Turbo, pero significativamente superior a la producción de la XN85.

En conjunto fue la mejor turbo de la historia, la más potente y ligera, una de las más estables, aunque nunca llegó a ser tan conocida como la Honda o la Yamaha, fue más popular que la rara avis Suzuki XN85 y se convirtió, por derecho propio, en la turbo que cerró uno de los capítulos técnicos más excitantes en la historia de la moto.