



La última Z 1000 es una "street fighter" en todo el sentido de la palabra, una moto preparada para dar la batalla en todos los terrenos.

Kawasaki Z 1000

Texto y fotos: JCP

Si nuestro objetivo fuera pasar desapercibidos entre el tráfico, esta súper naked de Kawasaki sería la peor de las opciones que uno puede elegir, es más, con su diseño robótico de agresivas líneas afiladas, que parece sacado de un filme de ciencia ficción, perfectamente podría ser la máquina que acompañe a un "terminator" venido del futuro en sus desafortunadas andanzas impregnadas de olor a pólvora y caucho quemado. Cuando vimos sus primeras fotos, luego de que fuera presentada hace apenas dos meses en el salón de Milán, nos pareció una moto intimidante, todavía más que sus dos predecesoras, en cuyos diseños la agresividad ha sido una constante, por ello más que

naked la Z 1000 es una moto que encuadra en el estilo que los europeos bautizaron como "street fighter" o luchadoras callejeras, motos deportivas despojadas de sus trajes plásticos y convertidas en depredadoras de asfalto, con manubrios anchos y estilos amenazadores, como si fueran guerreros urbanos listos para la batalla, tal como se hicieron populares en el videojuego que lleva este mismo nombre. A pesar de que eran muchas las ganas de subirnos a este "transformer", nunca pensamos que llegaría tan pronto a las vitrinas de Kawasaki en Colombia y mucho menos que tendríamos el privilegio de ser los primeros en rodarla en pista y en carretera. Sí señores leyeron bien, la Z 1000 la pudimos rodar primero en

el autódromo de Tocancipá y luego en las sinuosas carreteras de montaña cercanas a Medellín, incluso dentro de la ciudad para corroborar todo lo que sus creadores dicen de ella como moto concebida para todos los días.

Desde cero

A pesar de que la nueva Z mantiene la identidad de la familia, los encargados de concebir esta tercera generación de la moto de litro más agresiva de la marca verde, tuvieron la oportunidad de comenzar su trabajo desde cero, con libertad para proponer y con la premisa de lograr una máquina impactante en todo sentido, pero ante todo capaz de generar grandes cantidades de satisfacción a sus propieta-

rios, independientemente de la velocidad o del tipo de carretera, incluso en ciudad la Z 1000 debía ser una noble compañera. Sin duda no era una tarea sencilla la que tenían por delante y por lo mismo no ahorraron esfuerzos, es por ello que el chasis mono-viga de acero de las versiones anteriores dio paso a un doble viga de aluminio, más liviano y un 40% más rígido, pero en el que a diferencia de los usados en las deportivas, sus vigas no abrazan el motor sino que pasan por encima, dejando ver el propulsor en toda su magnitud y haciendo que la moto sea más compacta en la zona central. También el propulsor de 4 cilindros y 1.043cc es una novedad y fue creado especialmente para darle a la Z 1000 ese carácter de "súper naked", que es como la denominan en Kawasaki, y que se resume en un torque descomunal, una potencia generosa (138 caballos declarados) y una caja de relaciones ultra cortas, todo esto comandado por una inyección calibrada para que la respuesta al acelerador sea muy suave y a la vez para que el empuje no decaiga en ningún momento.

Para contener semejante caudal de prestaciones, la Z fue dotada con un material de primera en lo que a frenos se refiere, basta mirar las pinzas Tokico de cuatro pistones y anclaje radial para imaginar la capacidad de detención que se tiene en la rueda delantera, pero además están los dos discos lobulados de 300mm y por si esto no fuera suficiente los acompaña una bomba de accionamiento radial que nada tiene que envidiarle a las mejores deportivas de litro. Atrás monta un disco de 250mm, también lobulado, con pinza de un pistón. Los más observadores habrán notado en las fotos que la moto ya trae los soportes para los sensores del ABS, puesto que hay una versión que equipa este sistema, aunque de momento solo esta disponible para Europa. En el tema suspensiones tampoco se quedaron atrás, adelante dispusieron una horquilla Showa invertida con barras de 41mm y múltiples ajustes de precarga, rebote y compresión, y en la parte posterior resulta llamativo encontrar el amortiguador, que es ajustable en precarga y rebote, ubicado en posición casi horizontal,



La Z 1000 parece salida de una película de ciencia ficción, pero este es su mejor ángulo para nuestro gusto y el que la mayoría verá.

esto con el fin de centralizar el peso y a la vez aislarlo del calor que produce el silenciador ubicado en la parte baja de la moto.

Por supuesto que todo el conjunto estético es de nueva factura, resultando una bella pieza de formas afiladas con toda la "masa muscular" concentrada en la zona central, con un frente que intimida, casi como si fuera la cabeza y el torso de una criatura que pronto cobrará vida propia. Atrás no se sabe que está mejor logrado, si su esbelta cola y conjunto óptico de clara inspiración italiana, o sus dos amenazadores escapes con salida doble que parecen como los cohetes propulsores de la bestia. Al mirarla detenidamente se descubren detalles bien interesantes que en un primer vistazo quedan opacados ante lo ya mencionado, como las cubiertas que envuelven por completo la suspensión delantera; la enorme quilla que flanquea el motor; los rines cuya pintura negra ha sido pulida para dejar ver parcialmente el aluminio al natural; las tomas de aire que sobresalen a los costados del tanque o el elaborado sistema de tensión de la cadena mediante excéntricas, por hablar de lo más llamativo, pero eso no es todo porque hasta las piezas más pequeñas dejan ver el cuidado de sus creadores al concebir esta fina pieza de ingeniería.

"Heavy metal"

Cierro los ojos y todavía me retumba en los oídos el maravilloso sonido de la Z 1000 pasando a fondo por la recta de Tocancipá. Aún con el pecho pegado al tanque para tratar de evitar la arremetida del viento a más de 200km/h, me era imposible ignorar la música que emanaba de esta fiera con sus 4 cilindros tronando a más de 10.000rpm, un concierto de "heavy metal" de los mejores que haya tenido sobre dos ruedas y que no surge por casualidad, por el contrario, sus tomas de aire colocadas en las vigas del chasis fueron pensadas para generar una resonancia en la admisión que gana decibeles a medida que se abre el acelerador. El sonido que lograron es simplemente adictivo, un condimento extra que le pone mayor picante a una moto que tiene todos los ingredientes para ser un banquete como pocos.

SERVICIO ESPECIALIZADO para la Z 1000
Kawasaki
 Repuestos y accesorios originales

Calle 10A # 40-28 Tel: 354 29 18
 motohouse@une.net.co

RUBEN BIELAS
 30 años de experiencia

- Servicio de prensa hidráulica
- Cambio de bielas de 2 y 4 T
- Reparación manzanas de clutch
- Enderezada de suspensiones

YAMAHA · MOTUL · KOYO · TKRJ · YUASA · CASTROL
 Bielas originales, japonesas, pistones, balinoras, baterías
 Cra. 52 N° 37 35 Fax: 2611787 TEL: 262 41 61
 rubenbielas@hotmail.com

En fotos se ve intimidante, pero es una moto noble y muy fácil de llevar, claro que en manos expertas es una bestia.



En fotos la Z 1000 me había parecido enorme e intimidante, pero al tenerla al frente de inmediato me di cuenta que es pequeña, corta de ejes y esbelta de cintura, medidas de bailarina con musculatura de gladiador. Al subirme comprobé que su altura va muy bien con los que medimos 1,70 o más, los que estén por debajo lo tendrán un poco más complicado, aunque el reparto de pesos, con un centro de gravedad bajo hacen que se sienta mucho más liviana de lo que en realidad es (218kg con tanque lleno). Muy interesante, o extraña para algunos, resulta la sensación de que no hay nada al frente, el tanque sube bastante rodeando nuestras piernas, luego tenemos el tablero y para nuestros ojos es como si ahí se acabara la moto, tan solo esta el amplio manubrio para sujetarnos y nada más, panorama limpio al frente para ver como se acerca vertiginosamente el horizonte. Con salir a la pista y dar un par de vueltas suaves para calentar un poco las ruedas me sentía como en la moto

de toda la vida, fácil, intuitiva y muy obediente a todo lo que yo le insinuaba, con una dirección muy neutra que sigue fielmente la línea que se le marca y con una caja de cambios tan precisa que da gusto subir y bajar todas las marchas, aprovechando el corto desarrollo de las seis relaciones y el abundante torque del motor.

La película

Al rebobinar la cinta me veo agachado sobre el tanque saliendo desde la curva que da paso a la recta de meta, la moto todavía esta inclinada pero eso no me impide abrir el acelerador puesto que la "carnuda" rueda trasera y el sólido chasis no tienen problema alguno para colocar toda la potencia en el asfalto, esto me permite sentir como empujan los cuatro cilindros, que desde medio régimen se devoran en segundos la escala del tacómetro digital, en ese momento subo a cuarta, ya con la moto recta y de reojo veo el velocímetro en 160km/h, de nuevo acelerador a tope y ahí esta ese sonido embriagador que se transforma

en altas dosis de adrenalina, el motor pisa otra vez la línea roja ya rozando los 200 por hora, entra la quinta y me queda muy poco espacio antes de aplicar frenos para encarar la curva 1, sin embargo logro ver la cifra 222 bajo el cristal amarillo del tablero, nada mal considerando que la recta tiene menos de 800 metros y yo, a diferencia de los profesionales, suelto mucho antes de lo que se podría con la calidad de frenos que tiene la Z y que en este punto del trazado se muestran en todo su esplendor, tanto que es necesario apretar bien el tanque con las rodillas para aguantar la fuerte desaceleración que imprimen los dos discos delanteros.

Con los frenos a fondo bajo dos cambios, la moto reacciona perfecto, no hay bloqueos ni movimientos extraños de la rueda trasera a pesar de no tener embrague anti-rebote. Ahora me enfoco en los mixtos, tres curvas enlazadas que siguen a la recta, muevo el cuerpo a la izquierda y una leve insinuación sobre



Repuestos - Llantas Neumáticos Rines - Accesorios Nacionales e Importados

Nuestro kit pistón es aceptado y reconocido por todas las marcas nacionales.



Somos importadores directos y distribuidores autorizados



Bogotá D.C Calle 134 No. 45B-57 Local 1 Teléfono (1) 6085953 - Fax (1) 2586550
Medellín Calle 10A No. 40-28 El Poblado Tel: (4) 3542759 E-mail: c_europer@hotmail.com



Cra 50 No. 41-55 Medellín - Colombia
Tels: (4) 232 99 85 - 232 55 88 / santimotos@une.net.co

el manubrio me pone en la trazada correcta rumbo a la curva 2, cuando levanto la moto para tirarla a la derecha toco un poco los frenos a la vez que pongo segunda, trazo la siguiente curva y de inmediato voy de nuevo a la izquierda, la Z 1000 cambia de dirección como si fuera una 600 o incluso más fácil gracias a su amplio manubrio, además me deja mover el cuerpo de un lado a otro con mucha naturalidad. Al salir de los mixtos me enfoco en una leve curva a la derecha por la que paso acelerando a fondo. Para mantener la línea ideal debo pisar tres baches seguidos con la moto un poco inclinada, pero las suspensiones y el chasis me mantienen en la trayectoria. Enseguida tiro tercera y mantengo a tope por unos segundos mientras la moto se devora la corta recta que precede a Siberia, una rápida curva a la izquierda con radio constante y un poco de peralte. Aquí no freno, suelto un poco a la entrada y paso por el vértice con la rodilla "escaneando" el asfalto y el tablero marcando 115km/h, tan pronto veo la salida empiezo a dar gasolina y cuando ya estoy menos inclinado abro a fondo pisando hasta el último centímetro de asfalto para inmediatamente cambiar al lado opuesto del trazado y enfocarme en la curva más complicada de la pista, un giro rapidísimo a la derecha cuya entrada es en bajada. Antes de enfrentarlo tengo 300 metros de recta que la moto se devora con rabia, rozando nuevamente los 200 por hora en cuarta. Los pilotos más "cojonudos", que no son muchos, pasan por esta curva (la de los valientes) con el acelerador a fondo en las 600, tan solo cortan un poco a la entrada, justo debajo del puente de Mobil donde hay un bache que los obliga, yo en cambio suelto mucho antes y paso por la curva a medio acelerador rozando los 140, con un margen amplio a mi favor y con la moto haciendo lo suyo de forma intachable.

Cien metros más adelante me espera la "S", dos curvas rápidas enlazadas, primero a izquierda y luego a derecha, la moto pasa por aquí como si nada, no se inmuta en el cambio de trazada que se hace bastante rápido, usando todo el ancho de la pista, y mucho menos en la frenada que viene después donde bajo dos marchas antes de inclinar a la derecha para cambiar de inmediato a la izquierda y trazar el llamado curvón, que es un gancho cuyo radio se va abriendo para desembocar nuevamente en la recta principal y volver a sentir toda la caballería y el sonido en pleno del cuatro en línea.

La vida real

Con estos recuerdos frescos en la memoria y consciente del potencial de mi compañera salí a la



El material de frenos es de primer nivel y su desempeño también. El ángulo del tablero se puede ajustar en tres posiciones y así evitar reflejos o lograr una mejor visualización, aunque la información está muy condensada y no siempre es fácil su lectura. Los silenciadores parecen obras de arte, sencillamente hermosos, aunque habrá quien piense lo contrario. La silla está muy bien para el piloto, pero se queda en deuda con el pasajero.



carretera. Lo primero fue cambiar el "chip" mental a modo máxima precaución, no por la moto, sino porque de la pista al mundo real hay una diferencia abismal, todavía más en nuestro medio, donde las trampas parecen puestas a propósito por quienes diseñan y mantienen las vías. La comodidad de la Z 1000 para con el piloto permite rodar por horas sin mayor cansancio, claro que en asfaltos regulares se paga un poco el precio de tener unas suspensiones bastante deportivas, pero siempre esta la posibilidad de aflojarlas un poco, sacrificando aplomo, pero ganando confort.

Al igual que en la pista la moto se deja llevar como si fuera una 250 y es irresistible enfrentarse a tramos donde abundan las curvas, siempre contando con ese torque descomunal que nos permite salir de ellas en casi cualquier cambio o dedicarnos a disfrutar el

paisaje a ritmo lento o ultra lento cuando el tráfico pesado así lo obliga, en cualquier caso la Z 1000 es capaz de rodar casi desde 15km/h a solo 1.500rpm sin que el motor se sienta tosco o forzado. Algo interesante es que gracias al desarrollo corto de la caja y al abundante torque podemos usar la moto en formas muy diferentes, si nos gusta jugar con la caja podemos aprovechar todos los cambios a velocidades normales o exprimirlos en aceleraciones fulgurantes que se comerán vivas a motos de mayor caballaje. Si por el contrario nos gusta olvidarnos de la palanca, podemos poner segunda, tercera o cuarta dependiendo del tipo de carretera y hacer de cuenta que vamos en una moto automática, dado que el motor comienza a empujar de verdad desde 4.000rpm y se estira hasta 11.500, que es cuando entra el corte de encendido, una inmensa banda de

Lleras Bike

1

www.llerاسبike.com.co

MOTOS ALTO CILINDRAJE -ACCESORIOS IMPORTADOS- TALLER - REPUESTOS

Medellín - Calle 10a N° 40 - 36 PBX (4) 312 62 03

potencia aprovechable con la que podemos ir a 50 y acelerar en pocos segundos hasta 150 o más en el mismo cambio.

Lo único criticable de esta moto es la minúscula silla del pasajero, excelente desde el punto de vista del diseño, pero demasiado pequeña y dura como para estar en ella más de una hora sin parar a recuperar esta delicada zona del cuerpo. Pero es solo la silla la

que empaña este aspecto, porque el puesto de atrás ofrece una postura agradable a las piernas y además en la parte baja de la cola hay dos hendiduras, muy ingeniosas y perfectamente camufladas, que ofician como unas efectivas y necesarias agarraderas.

En la ciudad esta mil se comporta como una niña civilizada, es increíble que una moto con ese aspecto desafiante sea una dulzura entre el tráfico, pero es

la verdad, gracias a la finura del motor en baja y a la maniobrabilidad que consiguieron sus creadores puede convivir sin problemas en medio del tráfico más caótico, de hecho hasta la temperatura que emana de su motor es tolerable, ya es cosa de cada quien decidir si tiene una fiera como estas para ir de la casa a la oficina. Nosotros la tendríamos para ir de Medellín a Tocancipá. **DM**

M&S MOPARTES & ACCESORIOS

Comercializador Mayorista a nivel Nacional de partes y accesorios para Motocicletas

Sinónimo de Confianza y entrega oportuna

Cra. 48 No. 40 - 60 Piso 2 - Tels: 261 16 18 - 261 28 71 - Fax: 232 39 83 - Medellín - mopartes@une.net.co

OSAKA, PLASTIGOMA, MOTON AMERICAN PARTS, sakura, CBI, Inge

Ficha Técnica

Motor	Cuatro cilindros transv. 4T DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada	1.043 c.c.
Rel. compresión	11.8:1
Torque Máx.	11.2 kg/m a 7.800rpm
Potencia Máx.	138 hp a 9.600rpm
Alimentación	Inyección electrónica Keihin de 38mm x 4
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Barras invertidas de 41mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador regulable
Freno Del.	Doble disco semiflotante de 300mm, pinzas radiales
Freno Tra.	Disco lobulado de 250mm
Peso	218 kg en orden de marcha
Capacidad Tanque	3.4 galones (15.5 L)
Precio	\$34.700.000
Para saber más	www.kawasaki.com

