

DUNLOP

LA KAWASAKI KX500SR DE PAUL MALIN METAL PRECIOSO

Texto: Rob Walters · Fotos: Tom Fuller · Adaptación: X. Mou



Silkolene
DUNLOP

RFR
1993

1993

1993

1993
1993





Los equipos de fábrica de Kawasaki siempre han tenido algunas de las máquinas más juguetonas disponibles. Con el equipo europeo dirigido desde Kawasaki Reino Unido, con sede en Bourne End, durante una década, hubo una presencia muy importante de la fábrica en la escena británica desde principios de los 80 hasta principios de los 90, cuando el padrino de competición de Kawasaki Alec Wright se retiró y le pasó el guante a Jan de Groot, que tenía su base en Europa. Cuando Kawasaki contrató al gran Dave Thorpe en 1990, quitándose así al potente equipo HRC, pusieron a su disposición una moto con el nuevo chasis perimetral y le dieron a su joven compañero de equipo Paul Malin el antiguo modelo con cuadro de acero -aunque, para ser completamente sincero, las actuaciones del múltiple campeón del mundo no hicieron justicia a la nueva moto, y a pesar de que estaban haciendo pruebas, intentando desesperadamente que desarrollara la moto hasta los mismos estándares que había conseguido con Honda, todavía estaban muy lejos de donde necesitaban estar. Dave Thorpe lanzó la toalla a finales de 1990 y optó por utilizar el dinosaurio con chasis de acero, y sus resultados regresaron poco a poco. Le dieron la moto al joven Paul Malin para probar; Paul y su mecánico Kevin Morris (que ahora trabaja para el equipo de rally Pro-Drive) realizaron pruebas con la moto durante tres días seguidos e hicieron que funcionara muy bien para el Derbyshire. Cuando comenzó la temporada 1992 el jefe mantuvo las cosas como estaban y Malin tuvo que utilizar el modelo MK2 de chasis perimetral, que estaba muy por encima de la moto del año anterior. Sin embargo, a pesar de que en principio Dave todavía apuntaba a pilotar la moto, aun optó por usar el antiguo chasis. El modelo del 91 se veía muy similar a su predecesor, pero en realidad los ingenieros japoneses habían hecho sus deberes y habían conseguido una muy buena moto. Malin empezó bien el año, aunque acabó perdiendo la primera prueba en Payerne a pesar de que





la lideraba con un buen margen. Su fortuna mejoró en Francia, donde lo ganó todo, desde los entrenamientos clasificatorios hasta las dos carreras. Su compañero de equipo Thorpe estaba teniendo algunos problemas, el equipo estaba probando diferentes cilindros y manivelas para arreglarlos, esto llevó al límite a la fábrica, y aunque Pup no estaba teniendo ningún incidente mecánico, no se le permitió utilizar el material con el que había tenido éxito a principios de año. Esto cambió durante el verano y aunque el Campeonato del Mundo ya se había perdido, consiguió remontar desde el undécimo puesto al cuarto en la clasificación final.

La actual moto es producto de un gran esfuerzo, ya que el chasis perimetral nunca se había visto en una KX500 de producción. Unos cuantos (entre los que me incluyo), desesperados por la espera, cogimos uno chasis de 250 (para simular el chasis perimetral) y le metimos un motor de 500.

El motor se probó en un banco de potencia y obtuvo resultados fantásticos. La gran entrega de potencia se obtenía gracias a un radiador de magnesio y al embrague de dos piezas. Ese mismo año, las motos de fábrica de otras marcas eran muy mansas en comparación a esta Kawasaki.

Las motos se retiraron al final de la temporada 1991, y en 1992 entraron los motores de dos tiempos de 250, a los que Kawasaki ha dedicado todos sus esfuerzos durante mucho tiempo. Han tenido que pasar 14 años para que las máquinas verdes volvieran a tener presencia en la categoría grande (450 4T).