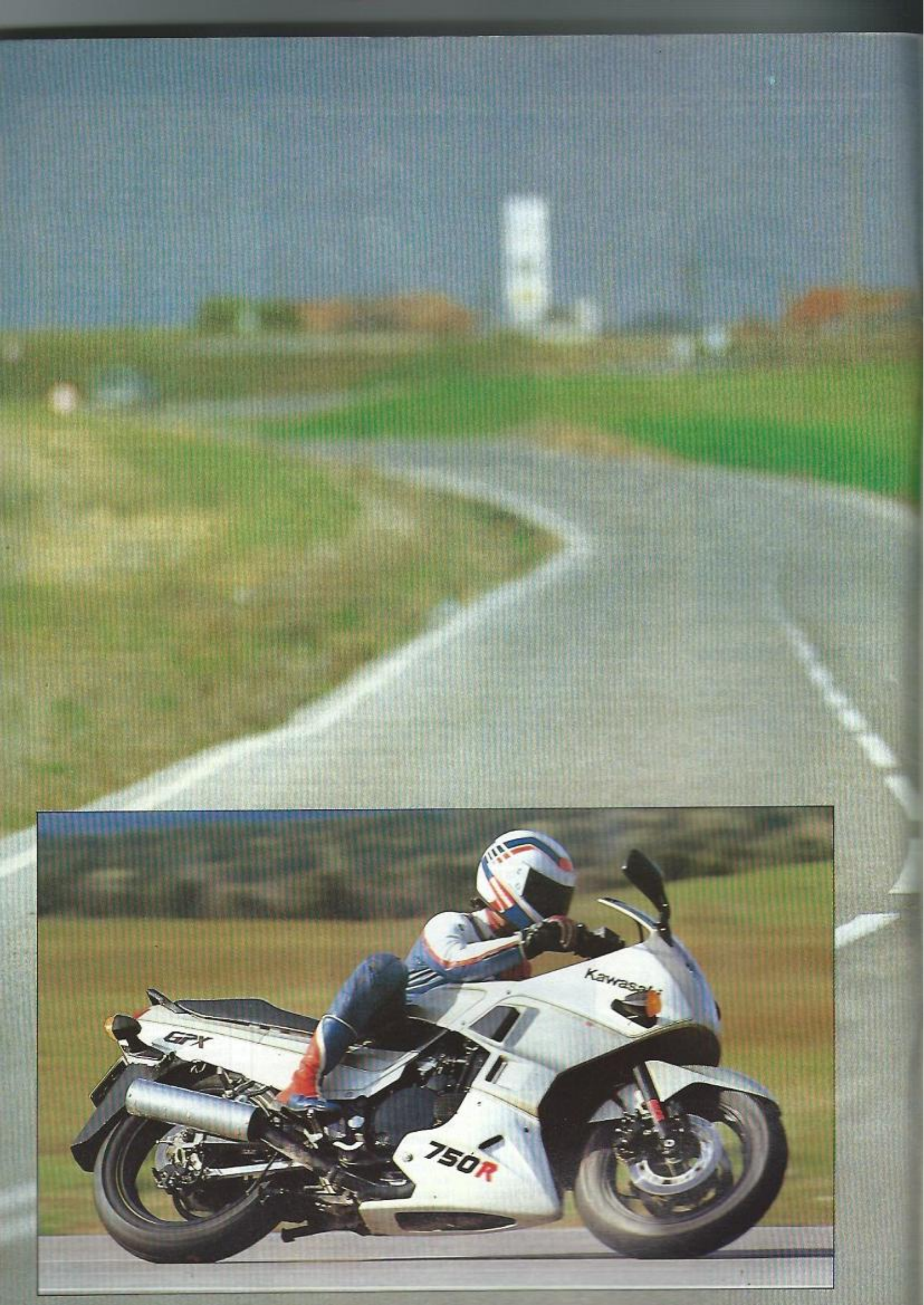
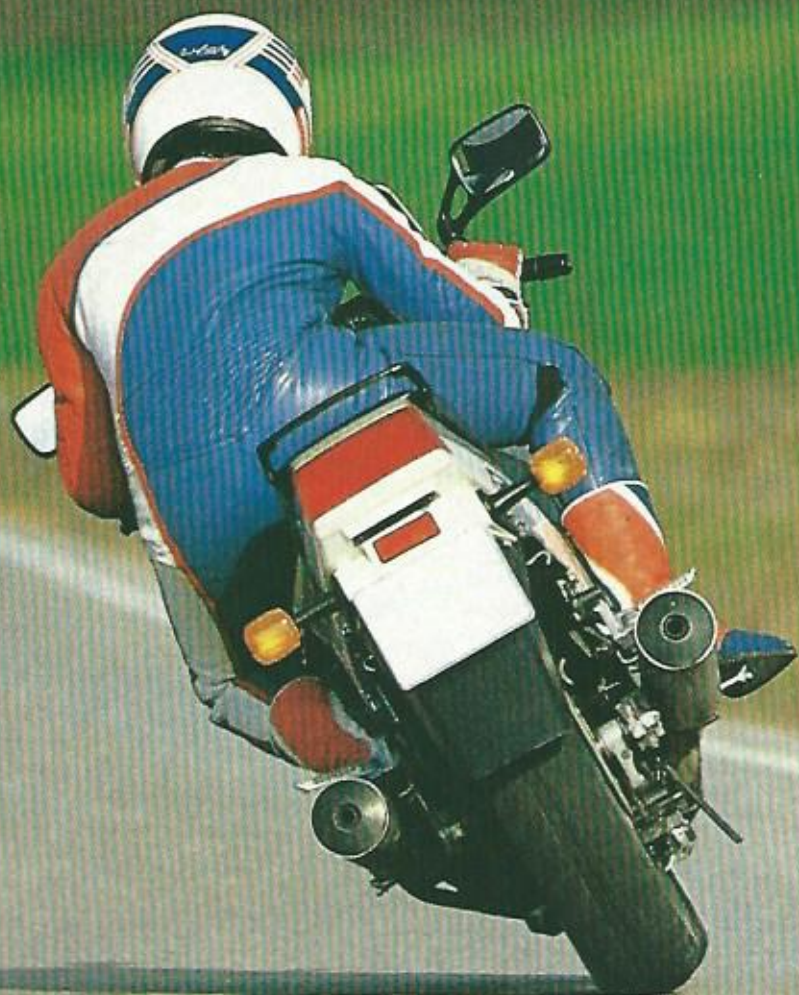






Kawasaki GPX 750 R

toma de contacto

¡A la caza!

Kawasaki tardó en reaccionar. Tomó con mucho retraso la salida en la gran carrera de las 750 deportivas, pero con su GPX 750 R ya rueda a tope, en solitario, a la caza de sus tres rivales, Honda VFR, Suzuki GSXR y Yamaha FZ que acaban de desaparecer en el horizonte.



LA nueva GPX 750 R con la que Kawasaki va en busca de recuperar el tiempo perdido cuenta con importantes factores, que al empezar su carrera en solitario, le dan cierta ventaja. Por un lado y como hemos podido comprobar en nuestro banco de potencia, su motor que ha marcado un nuevo récord en su categoría, con 90,8 CV. a 10.300 r.p.m. medidos a su rueda. En la medida al embrague nos encontrábamos con 99,44 CV. Está claro que Kawasaki ha salido tarde de caza, pero armada hasta los dientes.

La Yamaha FZ, la 750 más potente del 86, con sus 87,3 CV. a la rueda queda superada, igual que la Suzuki GSXR y la Honda VFR que no superaron los 85 CV.

Por otra parte, la buena perspectiva que da el paso del tiempo ha influido en esta necesidad de conseguir más potencia para destacar sobre las demás y en el desarrollo final de las GPX. El resultado para Kawasaki podía haber sido una nueva moto que resumiese las virtudes de sus tres rivales, y aunque por ahí han ido los tiros, tampoco ha sido exactamente así.

Es cierto que en su nuevo motor de 16 válvulas la nueva Kawa tiene algo del fuerte carácter que parecía reservado a motores de 20 válvulas como el Yamaha FZ, también es cierto que tiene bien asimilada la sugestiva personalidad, el atractivo «físico» y la versatilidad muy conveniente de la Honda VFR, además incorpora soluciones racing, en lo que es toda una especialista la GSXR de Suzuki; pero la nueva GPX es algo más que el simple resultado de agitar una maravillosa coctelera llena de ingredientes ajenos.

Es, antes que nada, el resultado lógico de una evolución iniciada con la GPZ 600 R, continuada en la GPZ 1000 RX, pero en la que faltaba un paso intermedio.

El eslabón perdido

Entre el mono y el hombre lo hubo, perdido en los remotos tiempos de la Prehistoria, o al menos así lo afirmaba Darwin. Entre la GPZ 600 y la GPZ 1000, lo tenía que haber. Nadie comprendía muy bien por qué después del enorme éxito alcanzado con la GPZ 600, Kawasaki decidía lanzar un cohete como la 1000 RX sin pasar antes por el escalón intermedio de las 750.

Aunque la explicación estuviese en dar un relevo de lujo y gran prestigio a la Ninja 900, Kawasaki optaba entonces por «seguir tirando» con la GPZ 750, aún más necesitada de cambios que la 900, pero sólo hasta la aparición en febrero pasado de la Honda VFR. Este era el detonante para que Kawasaki, sin perder tiempo, presen-

tase en junio 86 en el Hotel Hilton de Tokio, entre copas y sonrisas, su eslabón perdido.

A partir de entonces y recuperados de la gran sorpresa que suponía a estas alturas su chasis en tubo de acero de sección redonda, empezaba una larga espera que hoy termina cuando Derbi Kawasaki, en vísperas de iniciar la comercialización de la nueva 750, nos ha cedido una moto «preserie» de pruebas.

Antes de esta prueba, la GPX ha sido ya protagonista de tres portadas en MOTOCICLISMO, y sometida a un análisis técnico, (MOTOCICLISMO n.º 960) y a una primera prueba en Japón (n.º 966). En fin, que muchos meses antes de esta presentación ya nos era muy conocida.

Pero faltaba la hora de la verdad, la prueba en nuestras carreteras, o en el banco de potencia. La GPX abre el paso a la gran comparativa de las 750 que será inevitable, así como a una auténtica prueba a fondo, pero de momento, en esta toma de contacto adelantamos las primeras impresiones.

De la calle al circuito

Kawasaki lleva largo tiempo alejada de los circuitos de velocidad, pero a pesar de ello, ha sabido encontrar una buena fórmula para crear motos deportivas de mucho carácter sin que sean necesariamente réplicas de un modelo de competición o de resistencia, como han hecho sus tres rivales.

El proceso es exactamente al revés, es una moto de calle, la GPX, la que equipada con un kit de 135 CV. en su motor permitió la vuelta de Kawa a las carreras de Superbikes.

No resulta extraño, por lo tanto, que la GPX 750, aunque con la «R» de racing y réplica que ya nunca falta, tenga una silueta sport, pero bastante civilizada, alejada de excesos deportivos. Está claro que busca un sector de público lo más amplio posible siguiendo una clara inspiración «VFR».

La nueva Kawa toma algo de la GPZ 600, también de la 1000 RX, luego trata de ser original buscando una personalidad propia, pero basándose para ello en dos soluciones, que por lo menos pueden ser algo polémicas y discutibles bajo un punto de vista estético. Estas son fundamentalmente el largo, ancho y voluminoso guardabarros frontal, y el carenado, que lejos de ser «integral» o cerrarse ocultando el motor, lo deja en parte a la vista (sin que estéticamente esto aporte nada especial).

Más acertada parece la unión carenado-depósito-tapas laterales, en este último caso con unas pequeñas placas de unión de distinto color. Hablando de colores en esta

GPX, se combinan el blanco-perla con el oro, pero este último algo mezclado con verde. El resultado final es algo frío, elegante, pero sin garra. Pero estoy opinando según mis gustos particulares y me parece que de forma distinta a la de otros muchos que al atravesar Madrid miraban esta GPX con auténtica codicia.

Persiguiendo una buena aerodinámica, el carenado tiene una muy acusada forma de cuña, con su parte frontal situada muy baja. El guardabarros, los retrovisores tipo Ferrarri Testarossa, siguen los mismos principios. Bajo el punto de vista de protección al piloto y como hemos podido comprobar en autopista o carretera, la cúpula queda muy baja, y no existen laterales del carenado que protejan las piernas ni deflectores para las manos. Su efectividad es por lo tanto más que dudosa. El cambio introducido en la instrumentación con respecto a las anteriores GPZ no afecta a los mandos sobre el manillar de gran calidad, pero sí al cuadro de relojes, ahora de clara inspiración automovilística.

Todo está integrado en un bloque, con indicador de nivel de gasolina, luz avisadora de reserva (no hay llave de paso para esta necesidad) además de indicador de temperatura de agua. Ha sido eliminado el voltímetro que Kawa incluía desde hace años en el cuentavuelts y la luz de aviso de cabele lateral extendido. En cualquier caso, la instrumentación y la terminación general de esta moto, con muy poco espacio disponible bajo el asiento, pero con un práctico compartimento para el cambio de moneda en autopista situado en el flanco izquierdo del carenado, sigue estando a un nivel muy alto y entre lo mejor de su categoría.

Muy familiar

Lo primero que llama la atención en la GPX es que para su cilindrada resulta ser una moto muy baja, corta, compacta, y una vez en marcha, increíblemente familiar. Parece que ya la has probado antes.

Por su posición de conducción, por el comportamiento inicial, por su dirección, tacto de manetas, pedales, encuentras que no es necesaria ninguna adaptación. Es natural y lógica en todo, una de las superbikes más fáciles de conducir que últimamente han pasado por nuestras manos. Para una talla media no importa que los semimanillares no sean regulables en ningún sentido. Están en el punto perfecto. Igual que los reposapiés o el asiento que permite llegar al suelo prácticamente con las piernas ligeramente flexionadas para una estatura de 1,70.

El primer contacto con el motor no será tan favorable. Aunque se

pone en marcha inmediatamente, tarda demasiado en adquirir buena temperatura. Hay que vigilar cuidadosamente el mando del starter, el motor se para o se dispara. El nuevo cuatro-en-línea, refrigerado por agua, que aporta fundamentalmente una considerable reducción de peso (17 kg. con respecto al GPZ 750), cadena de distribución central, nuevas cámaras de combustión, «balancines» independientes por cada válvula y sistema de inducción rápida de gases Hi-Tech, destaca igualmente por la radical disminución de su tamaño.

Esto se ha llevado tan lejos que el motor de la GPX es tan pequeño como el de la GPZ 600. Las cifras hablan solas, 420 mm. de ancho 551 mm. de alto y 443 mm. de largo para la GPX (con el alternador detrás de los cilindros mandado por correa dentada). En la 600 teníamos 455 mm. x 485 mm. x 450 mm. Es decir, que se podía haber montado el motor GPX de 90 CV. en el chasis de la 600, ¡esto sí que hubiese sido un coctel explosivo! Pero me parece que no deja de serlo colocado en su chasis GPX.

Para empezar, Kawasaki declara para su 750 un peso muy contenido de 195 kg. frente a los 201 de la GPZ 600.

El nuevo motor, frío al principio, demostrará en seguida que en realidad es todo lo contrario y no porque su termostato se dispare alguna que otra vez en ciudad. Sin apenas sentir vibraciones, que se mantienen a nivel muy bajo, a pesar de que Kawasaki ha suprimido en este motor el eje contrarrotante (a cambio el motor tiene dos anclajes elásticos en su parte frontal) es fácil encontrar en este propulsor todo un buen compendio de las mejores virtudes de los de la FZ, GSXR o VFR.

Desde 1.500 r.p.m., incluso en marchas largas, es posible encontrar una muy aceptable capacidad de respuesta. Esto se aprecia especialmente en ciudad donde aunque en la práctica te mueves continuamente entre 4.ª y 6.ª (mientras no haya grandes atascos), siempre piensas que realmente vas dos marchas por debajo. El tacto del cambio es corto, preciso, blando y rápido, la localización del punto muerto perfecta. Como en otras Kawa no puedes, en parado, pasar de primera a segunda, sólo a punto muerto. El tacto del embrague de accionamiento hidráulico es algo duro en la maneta pero muy progresivo.

Las mejoras introducidas por Kawasaki en este motor de válvulas relativamente pequeñas (26,5 en admisión, 22,5 en escape, y que cuentan con muy poca inclinación, para conseguir una cámara de combustión próxima a la ideal, el Hi-Tech, que según Kawasaki proporciona rendimiento de carburadores de 36 mm. a los Keihin de 34

Kawasaki GPX 750 R

mm. utilizados, o el RPMS, balancines independientes para cada válvula) son factores clave en el rendimiento de este motor. Cuando dejamos de jugar a pocas vueltas, salimos a carretera y aceleramos en serio, encontramos un carácter implacable y rabioso de verdad.

A partir de 4.000 r.p.m., y con sólo un leve desfallecimiento, sólo apreciable en marchas largas al aproximarse a las 5.000 r.p.m., la GPX sin apenas chillar de admisión, llamando poco la atención con el ruido de sus dos escapes, totalmente parecido al de la 1000 RX, materialmente se dispara.

Sobre las 8.000 r.p.m. ya se están transmitiendo 72 CV. a la rueda, apenas puedes evitar el deslizarse sobre su asiento hacia atrás y fuertemente asido al manillar tienes la fenomenal sensación de que te queda todavía una auténtica mina de potencia por explotar, y no te equivocas.

Siempre con un empuje lineal, constante y progresivo, sin tirones en la escalada de potencia, la aguja del cuentavueeltas no se detiene en las 11.000 r.p.m., y dejará atrás las 12.000 r.p.m. sólo con que te lo

propongas y si hay espacio por delante.

A 12.500 r.p.m. se encuentra el corte de encendido pero poco antes de este régimen diabólico la GPX mantiene siempre un formidable rendimiento, sin experimentar nunca bruscas pérdidas de potencia. Lo mejor se encuentra entre 8.000 y 12.000, pero no hay que subir tan arriba, aunque no hay nunca sensación de saturación. Basta cambiar a 10.000 r.p.m. para enlazar marchas de forma demoledora. En cualquier caso, acepta el «sobrerégimen» de forma ejemplar y ofreciendo incluso 82 CV. en el umbral del corte de encendido.

Con el Kit de 135 CV., el motor GPX gira hasta 14.500 r.p.m., según Kawasaki. El RPMS que se puede traducir por algo así como «más allá de la raya roja con el sistema de reducción de masas en los balancines individuales» alcanzará entonces su máxima expresión. Con todo esto hay que tener en cuenta que con su corta carrera de 51,5 mm., la velocidad lineal máxima del pistón es de 19,5 m/s. en la GPX, mientras en la 1000 RX era de 20,3 m/s. a un régimen de 10.500 r.p.m. No debe por lo tanto sospecharse que pueda haber problemas con este nuevo motor, que aún falta de rodaje, con menos de

Diccionario técnico de la GPX

Siguiendo un poco el estilo de Suzuki en lo que se refiere a la aplicación de siglas muy vistosas y atractivas, Kawasaki ha hecho un gran alarde con su GPX que cuenta con numerosos «inventos» y soluciones para todo. Aunque puede parecer exagerado en la práctica, la aplicación de todo ello resulta ser altamente positiva en esta nueva 750.

BAC: Balanced Actuation Caliper. Pistones en las pinzas de freno de diferente diámetro.

DADS: Dry Alternator Drive System. Accionamiento del alternador por correa dentada.

ESCS: Electric Suspension Control System. Se mantiene el AVDS de funcionamiento progresivo de la horquilla completándose con un antihundimiento activado eléctricamente, prácticamente igual al de la Suzuki GSXR 1100.

FAST FRAME: Feather Weight Alloy and Steel Technology Frame. Chasis peso pluma con tecnologías de aleación y acero. Esta sería la traducción literal. Hace referencia al chasis de acero con subchasis de aluminio y con tubos de poca sección, redonda, para reducir peso.

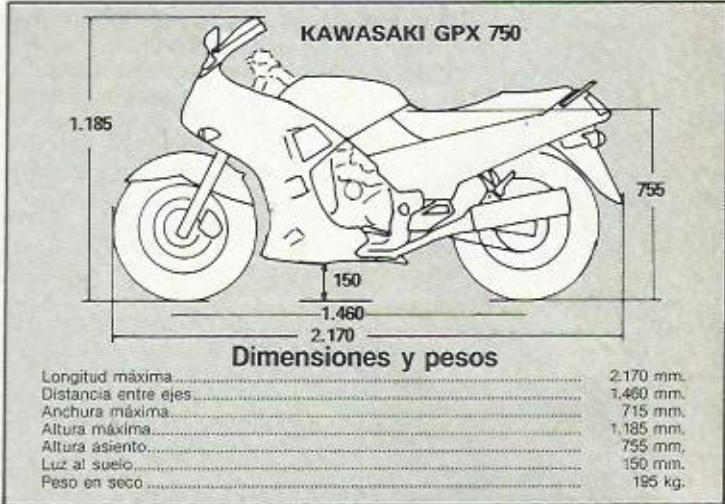
HI-TECH: High Velocity Induction Technology. Para aumentar la velocidad de inducción de los gases en los carburadores los conductos que los unen con la caja de filtro, de 6 litros de capacidad, entran dentro de los carburadores manteniéndose un diámetro constante.

IRS: Individual Rocker Arm System. Lengüeta a balancín individual para cada válvula.

RPMS: Redline Plus Maxium Mass-Reduction System. Gracias al conjunto de balancines individuales en lugar de en horquilla se reducen las masas móviles. Se puede ir más allá de la raya roja. El reglaje por tornillo está desplazado para eliminar igualmente masas de los balancines. El régimen posible se sitúa en las 14.500 r.p.m. en la versión de motor con Kit de 135 CV.

Resultados obtenidos por el banco de potencia Bosh LPS 002 de MOTOCICLISMO

Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	90,8 CV
Potencia máxima al embrague	99,4 CV
Potencia máxima declarada	106 CV
Régimen de potencia máxima	10.350 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	6,41 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,90 kgm.
Régimen de par máximo	8.100 r.p.m.
Pérdidas de potencia entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	9,47%
Relación peso/potencia (rueda)	2,14 kg/CV
Potencia específica (rueda)	121,4 CV/l
Temperatura ambiente	11 °C
Presión atmosférica	932 mb.



DE MADRID EN NEUMATICOS

Velocidad, cross, trial, enduro, trail, trikers...

También te calzamos tu coche, TURISMO O TODO TERRENO.

PATROCINADOR DEL EQUIPO DE J.L. ALVAREZ EN EL PARIS-DAKAR

¡ TELEFONEANOS Y TE INFORMAREMOS !

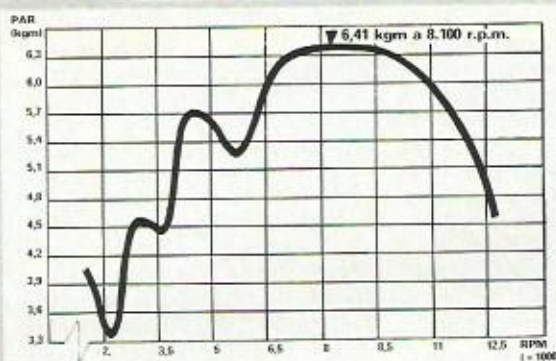
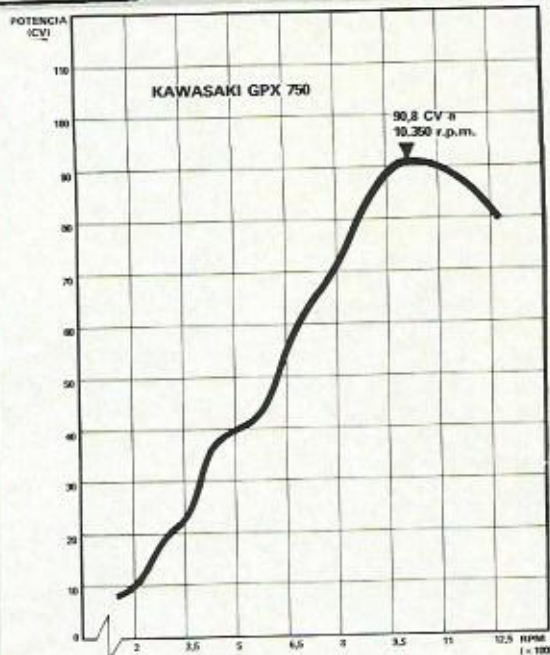
MARTIN DE LOS HEROS, 63
Teléf. 241 26 60 y 248 79 74 - MADRID 28008

HASTA EL PROXIMO 15 DE FEBRERO
PRECIOS ESPECIALES
¡COMPRUEBALO!

BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO

Con un rodaje todavía sin cumplir, la Kawasaki GPX 750 nos sorprendió registrando 90,8 CV a la rueda, que alcanzan el centenar si nos referimos a potencias máximas al embrague. Pero lo que es en verdad sorprendente es que en estas condiciones haya superado los 87,3 CV de la Yamaha FZ 750, que hasta el momento ostentaba esta distinción. Sin embargo este primer contacto en nuestro banco de potencia supone una seria advertencia para la competencia, ya que, tras nuestra larga experiencia en pruebas de larga duración, hemos comprobado que podrá dar su máximo rendimiento una vez que supere los 10.000 kilómetros.

En la GPX, Kawasaki ha puesto la máxima atención en cuidar con mucho esmero la forma de la curva en la zona de medios, altos y «altísimos», puesto que su motor es capaz de alcanzar regímenes de hasta 12.500 revoluciones. En esa amplia zona de utilización que va desde las 6.000 vueltas hasta el punto de corte de encendido, el propulsor mantiene de forma casi constante la potencia y par. Por el contrario, en bajos, la GPX responde pero de forma mucho más irregular, como puede comprobarse en la curva de par motor.



FICHA TECNICA

KAWASAKI GPX 750 R

Motor: 4 cilindros en línea, 4 tiempos, refrigeración líquida.
Cilindrada: 748 c.c.
Diámetro x carrera: 68 x 51,5 mm.
Compresión: 11,2:1
Distribución: 4 válvulas por cilindro, por cadena.
Potencia máxima declarada: 106 CV a 10.500 revoluciones por minuto.
Carburación: 4 Keihin CVK de 34 mm.
Embrague: Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.
Engrase: Carter húmedo. Bomba trocoidal.
Cambio: 6 velocidades.
Encendido: Electrónico.
Batería: 12 V 14 A.
Chasis: Doble cuna continua, tubular en acero. Subchasis desmontable de aluminio.
Suspensión delantera: Horquilla telehidráulica. Barras de 38 mm. Regulable en tres posiciones de hidráulico. 140 mm. de recorrido.
Suspensión trasera: Unitrak. Regulable en pre-carga por aire. En retención en cuatro puntos. Amortiguador oleoneumático. Recorrido: 120 mm.
Freno delantero: Doble disco, 270 mm. Pinzas doble pistón, pastillas semimetálicas.
Freno trasero: Simple disco. Pinza doble pistón flotante.
Llanta delantera: 2,50 x 16". Neumático Dunlop K 205 T, 110/80 V 16.
Llanta trasera: 3,50 x 18". Neumático Dunlop K 205, 140/70 V 18.
Capacidad depósito: 21 litros. Reserva: 6.
Peso con depósito lleno: 230 kg.
Reparto de peso: Delante: 49,3%. Detrás: 50,7%.

Error de velocímetro

Indicado	Electivo	r.p.m.
140	135	6.500
160	158	7.200
180	175	8.200
220	212	10.000
240	233	11.000

Velocidad máx. en cada marcha a 12.500 r.p.m.

1.ª	92 km/h.
2.ª	127 km/h.
3.ª	168 km/h.
4.ª	198 km/h.
5.ª	221 km/h.
6.ª	233 (a 11.000 r.p.m.)

Frente a frente

Modelo	Cilindrada Diám. x carr.	Potencia rueda CV/r.p.m.	Velocidad km/h.	Aceleración 400 m.	Aceleración 1.000 m.	Consumo Mini/Med/Máx.	Peso	Depósito	Precio final	Prueba N.º Motociclismo
Honda VFR 750 R	748 (70 x 48,5)	84,3/10.237	236	11,6	22,5	5,7/8,4/10,2	232	20	1.419.000	955
Yamaha FZ 750	749 (68 x 51,5)	87,3/10.600	232	11,7	22,3	6,0/7,5/9,0	239	22	1.431.950	910/917
Suzuki GSX R 750	749 (70 x 48,7)	86,2/9.700	233	11,4	22,1	5,7/8,9/9,7	201	20	1.445.000	914/917
Kawasaki GPX 750 R	748 (68 x 51,5)	90,8/10.350	233	—	—	—/—/10,9	230	21	—	966/982

A.C.MOTOS ★★★★★

*Todas las marcas de motos
Motos de ocasión como nuevas*

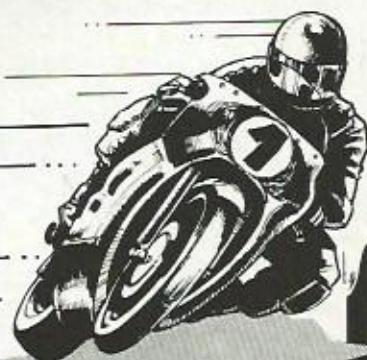
YAMAHA 650

BMW K-100

GUZZI LEMANS II

YAMAHA TZ-250 (Carreras)

Príncipe de Vergara, 185 Tels. 411 30 44 / 81



Kawasaki GPX 750 R

500 km, ha marcado un récord en nuestro banco y nunca ha dado sensación de realmente necesitarlo.

Por elasticidad, recuperación en marchas largas y sensaciones excitantes, el motor de la GPX está en línea con el de la Yamaha FZ 750 del '87. La versión 86 es superior, especialmente en la zona más puntiaguda de la curva. Por suavidad de respuesta, la GPX bate a la GSXR con sus carburadores racing de compuerta plana y con su inevitable bache de potencia a medio régimen, incómodo en un uso normal. La VFR podría soportar muy bien la comparación en algunos sentidos, como placer de marcha, suavidad y respuesta en alta en busca de las 12.000 r.p.m., o por excelente motricidad, pero su cambio es más lento e impreciso, sus reacciones de transmisión son más desagradables, y además en términos de potencia «bruta» es la que más se aleja de la GPX lo mismo que por sensaciones fuertes.

En esta primera prueba hemos controlado tres consumos, siempre circulando deprisa, encontrando un máximo de 10,9 en autopista, a tope, y un mínimo de 8,1 en carretera-ciudad.

En una utilización razonablemente normal, todo lo visto hasta ahora juega, salvo la protección del carenado, a favor de la GPX. Pudiendo circular siempre en marchas largas, con muy pocos cambios, saliendo siempre limpiamente en sexta desde sólo 80 km/h, la conducción llega a ser relajada, fácil, descansada y si se busca, posiblemente económica. Para el pasajero hay una buena asa trasera y una postura al mismo nivel que el piloto. La autonomía es amplia con un depósito de 21 litros. La reserva es muy exagerada y el chivato se enciende a falta de 6 litros.

Otro carácter

El genio visto en el motor, su más que posible utilización deportiva exige buen chasis, ruedas, suspensiones y frenos para poder aplicar al asfalto sus 90 CV. a la rueda. La GPX es una moto muy rápida en línea recta, aunque comprobando su velocidad máxima bajo la lluvia en una autopista que inspiraba poca confianza sobre todo por fuerte viento lateral, no hemos podido pasar de 11.000 r.p.m. en sexta, que suponen 233 km/h reales. El escalonamiento del cambio, después de una primera de 95 km/h es perfecto, y encontramos una cuarta de 198 km/h y una quinta de 221 km/h que deja paso a una sexta muy enérgica incluso desde pocas vueltas.

La GPX en estas malas condicio-

nes ha sido tan rápida como la FZ y la GSXR y sólo tres km/h más lenta que la VFR. Kawasaki declara 243 km/h que trataremos de comprobar más adelante en seco. En aceleración tendremos que esperar igualmente a su prueba fondo porque los datos sobre mojado no son «homologables».

El FAST Frame utilizado por Kawasaki (que son siglas que no hacen referencia a lo rápido que éste sea sino a la combinación de acero y aluminio, este último sólo en la cola del chasis, y a la disminución de soldaduras para aumentar rigidez) pesa sólo 13 kg., es decir, uno menos que el de la Honda VFR de aluminio.

Se abandona la estructura envolvente lateral de las GPZ y se pasa con tubos de sección redonda a un clásico diseño doble cuna continuo. Toda una osadía en este momento, pero en la que confía Kawasaki después de haber preparado su Kit de 135 CV. Con unos valores de avance y ángulo de pipa de 97 mm. y 27°, respectivamente (108 mm. y 28° en la 1000 RX y 97 mm. y 27° en la GPZ 600), y con una corta distancia entre ejes de 1.460 mm., con peso reducido, 195 kg. en vacío (230 con el depósito lleno) contando además con un neumático frontal Dunlop sobre llanta de 16" de perfil muy triangular, y con rueda trasera de 18" con neumático de perfil bajo 70, la Kawa no es casualidad que resulte ser desde el principio una moto de gran agilidad de dirección, fácil, manejable y a baja velocidad muy cómoda de conducir.

Cuando se trata de exigir algo más los resultados y el carácter cambian en parte. En línea recta y sobre buen asfalto (no tuve problemas para comprobar sus 233 km/h sobre suelo mojado) la GPX es estable. Si el asfalto no es perfecto, con uniones longitudinales o algunos baches, o en curvas rápidas, por encima de 160 km/h, la GPX ya no inspira tanta confianza. Por culpa de los neumáticos, de la geometría de dirección, de las suspensiones o de la suma de los tres factores, la GPX se vuelve imprecisa, nerviosa de dirección, inicia bailes frontales y resulta algo imprevisible porque no es fácil calibrar en un momento determinado la influencia que podrá tener en su comportamiento un bache determinado.

Sin tiempo para cambiar neumáticos, sólo probando distintas presiones entre 2,3 y 2,5 delante y con 2,6/2,8 detrás, no había cambios a mejor. La suspensión delantera con el nuevo sistema ESCS de control eléctrico del antihundimiento realmente eficaz y con amortiguación variable y regulable en tres posiciones, es blanda en la primera, dura en la tercera y sólo aceptable en la intermedia.

Con barras de 38 mm. y puente de horquilla, no parece haber flexiones, pero la GPX en lo rápido seguía moviéndose. Detrás hay un sistema Unitrak con amortiguador oleoneumático regulable en presión de aire para precarga y en cuatro puntos de retención de hidráulico. Aquí sí que parecía radicar gran parte de los problemas en curva o en mal piso de la GPX. Blando al principio y súbitamente duro después, no recibía con agrado más precarga. Con el amortiguador con 0,5 kg. y en la 2.ª posición de hidráulico, el tacto es siempre demasiado brusco. La GPX cabalga sobre los baches, te manda recuerdos de cada uno y no los absorbe bien. Si dejas a las suspensiones al mínimo, es confortable a baja velocidad, pero el compromiso que se consigue se pierde y hará topes en seguida cuando ruedes con dos plazas.

En Francia, la GPX no recibió críticas por su estabilidad en las primeras pruebas realizadas. Pero había un punto modificado con relación a la moto que hemos probado. Con la incorporación de una tija inferior de Ninja 900 y desplazando el eje de dirección en la tija superior seis mm. hacia adelante, Kawasaki Francia modificó el avance en las motos de pruebas, pasando de 97 mm. a 109 mm. También se han dado consejos para reducir la precarga en la horquilla y para modificar el amortiguador trasero con aceite SAE 3 en lugar del SAE 5 de origen. Habrá que esperar a ver cómo vienen las motos de serie de Japón, porque esta unidad probada era de «preserie» y para homologación. Por esto no queremos dramatizar ni precipitarnos en las críticas.

Entre lo mejor

El motor de la GPX destaca entre lo mejor de la nueva Kawa. Los frenos siguen el segundo lugar entre nuestras preferencias. Nadie pensaba que realmente hiciera falta modificar los frenos de la 1000 RX o la GPZ 600, con sus pinzas de simple pistón, pero Kawasaki tenía algunas buenas razones para hacerlo.

Sin haber ganado espectacularmente en potencia de frenado, en realidad hace falta algo más de esfuerzo sobre la maneta, las nuevas pinzas de doble pistón de diferente diámetro, con el más pequeño atacando primero el disco en el sentido de giro, favorecen un mejor apoyo de la pastilla, permite que éstas sean más alargadas, para reducir diámetro en el disco, y aseguran un desgaste más uniforme.

Delante, los discos se han reducido 10 mm. en diámetro, detrás 40 mm., con el consiguiente ahorro de

peso. Bloquear la rueda con dos dedos es posible a cualquier velocidad, pero la dosificación es mejor que antes en todos los sentidos menos en el final de la frenada que obliga siempre a más presión sobre la maneta. El freno trasero, con tirante de reacción anclado directamente al chasis, se olvida definitivamente de rebotes, y su tacto es tan bueno como el delantero.

En el apartado ruedas, importante a la hora de considerar posibles neumáticos, la GPX utiliza las mismas medidas que la Honda VFR: 2,50 x 16" delante y 3,50 x 18" detrás. Es una combinación ya empleada en la Ninja 900 y una importante modificación con respecto a las 600 y 1000 de 16". Ahora sólo falta encontrar la fórmula, que puede que venga ya resuelta de Japón en las motos que se comercializan a partir de las próximas semanas, para que la nueva GPX tenga también la formidable estabilidad de la Ninja 900.

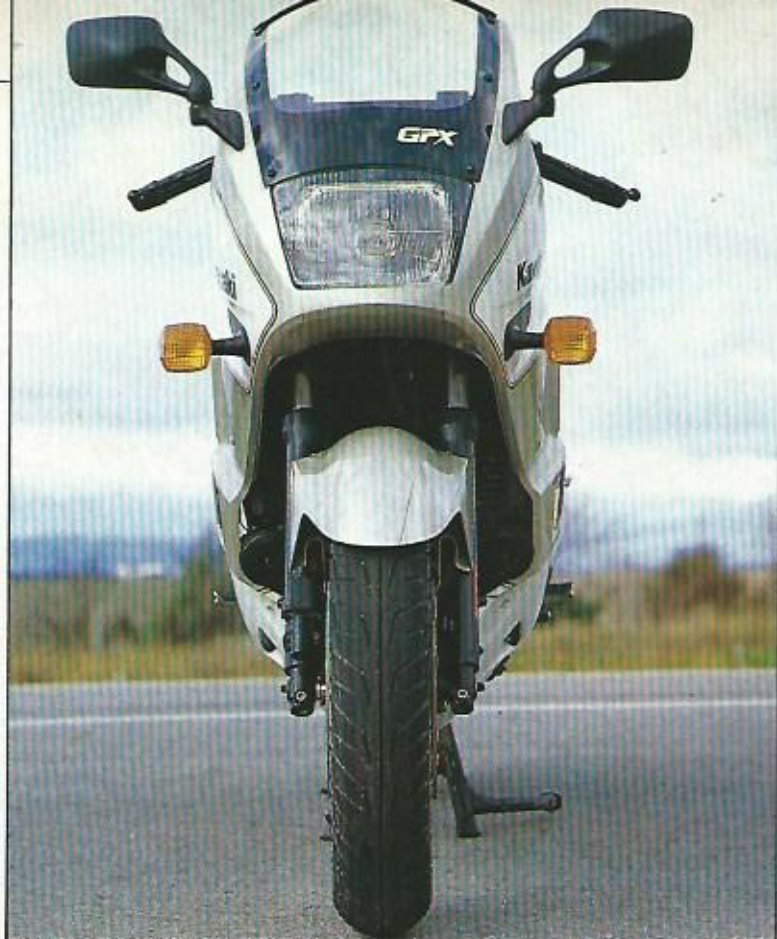
La GPX tiene que ser una moto más homogénea en todos los apartados de lo que es ahora. Sobresale por motor, pero pierde puntos en una utilización deportiva en carretera; sobresale por frenos, pero no tiene un adecuado reglaje de suspensiones; es muy manejable, pero sus neumáticos puede que no sean los más adecuados para una conducción rápida aunque su agarre sea excelente e incluso más que aceptable en mojado. El carácter de esta nueva moto se tenía que basar como en el caso de la Honda VFR en encontrar el buen compromiso entre lo deportivo y lo turístico.

Esperando

Pero volvemos a repetir que no tenemos fuerza moral para elevar las conclusiones a definitivas en un juicio a esta moto sin probar antes las unidades que realmente se venderán en nuestro país y que pueden diferir en algunos puntos de esta unidad de preserie y para homologación con la que hemos realizado esta toma de contacto. Finalmente y para distinguirla de la GPZ 1000 RX, Derbi decidió la importación de las GPX en color blanco y oro exclusivamente, pero nos parece que rápidamente puede haber demanda del color negro, con el que resulta mucho más agresiva, y del rojo y blanco que también está disponible. En la segunda remesa no creemos que falten. Sobre el precio, Derbi no se ha manifestado oficialmente pero aseguró desde el principio que sería el más competitivo de su clase y eso debería significar por debajo de 1.400.000. Un mal recuerdo, en cualquier caso, para terminar.

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: Emilio JIMENEZ

Elaborado estudio aerodinámico en la parte frontal del carenado, el largo guardabarros y los retrovisores. La protección en manos y piernas es, sin embargo, nula. ▼



Cuadro de clara lectura e inspiración auto. ▼



Con algo de la GPZ 600, de la 1000 RX, pero con propia personalidad. ▼



Reglaje de la suspensión posterior, por aire. ▲



Los semimanillares no son regulables. La tija superior de serie una vez modificada y combinada con una inferior de Ninja 900 permite cambiar el avance de 97 mm. a 109 mm., y según pruebas en Francia, esto repercute favorablemente en la estabilidad de la GPX en trazados rápidos o en zonas de firme irregular. ▲



Antihundimiento de accionamiento eléctrico. ▲

Pinza posterior invertida y flotante. ▼

