

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
(80-89)

info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com



motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Kawasaki GPZ 600 R
presentación

¡Super star!

Seguro que no te hace falta empezar a leer para decidir que una Kawasaki GPZ 600 R tiene que ser tuya. A primera vista te parecerá una moto super deportiva, atractiva y por lo que se adivina, con un «serio» chasis de sección rectangular. Prueba ahora a tapar en la foto el soporte de la matrícula, procura no ver los intermitentes y retrovisores y piensa en lo que tienes delante. ¡Definitivo! Esto es Gran Premio puro.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

Info@motosclasicas80.com



En el Jarama hubo ambiente de Gran Premio con una nube de mecánicos y técnicos japoneses de guantes blancos. También se buscaron todo tipo de fotos originales con los nuevos modelos. Frontalmente se aprecia lo estrecha que resulta la GPZ 600 R y su cuidado estudio aerodinámico. La terminación en el «cockpit» es sumamente atractiva. La tija superior, manillar cuentavueltas, retrovisores y cúpula son algunos de sus mejores aciertos.



El conjunto delantero es «superior». Neumático Dunlop muy pegajoso. Llanta de 16" con la que en esta moto no hay ninguna sensación rara. Frenos igual que en la Ninja 900 «pluscuamperfectos». Sistema AVDS (Automatic Variable Damping System) de endurecimiento progresivo de la horquilla, independiente del circuito de frenos. Guardabarros que carena la horquilla, con deflector superior que refuerza la rigidez y mejora la refrigeración. Suspensión con barras de 37 mm. y tijas reforzadas.

A HORA además de las dos ruedas de 16" que estás viendo, del refinado carenado integral, y de un asiento que es toda una tentación, medita en algunos datos que declara Kawasaki para su nuevo motor de cuatro cilindros en línea, 16 válvulas y refrigeración líquida. Según sus pruebas tiene 75 CV. a 10.500 r.p.m., y puede mover sus 195 Kgr. (en vacío) hasta una velocidad punta en sexta de 220 Kms/h. Sobre la foto y sobre el papel ya hay importantes motivos como, para considerar seriamente la posibilidad de hacerse con una GPZ 600 R. Ahora bien, si además la pruebas, como hemos tenido la suerte de hacerlo nosotros con motivo de la presentación mundial de la GPZ 600 R en el Jarama, quedarás marcado por esta mágica «Ninja» y tratarás de conseguirla como sea.

Es rápida, muy estable, resulta ligera y precisa, tiene una postura de conducción perfecta y unos frenos fabulosos, pero de momento es «fruta prohibida». Te puede tentar pero no la puedes comprar y ésta es la gran tragedia una vez más ¿Por qué tendremos tan mala suerte? Con tres marcas japonesas ya instaladas en nuestro país se le ha ocurrido lanzar esta auténtica bomba a la única que no tiene importador directo del Japón y para colmo nos la traen a casa, nos la dejan probar... y se la llevan. Provocación o fina tortura oriental.

Menos mal que todavía quedan esperanzas, porque el importador español, aunque tiene que comprar en Kawasaki-USA, en la factoría de Nebraska, de donde vinieron las KZ 550 y GPZ 550 parece dispuesto a lanzar en breve las míticas Ninja 900 a las que es posible que sigan también estas 600. De momento y hasta que esto se produzca, la mágica palabra «Ninja» seguirá reforzando su mito y resonando como algo prohibido y muy deseado en la mente de muchos.

De Colonia al desembarco del Jarama

La Kawasaki GPZ 600 R fue sin duda una de las grandes estrellas del Salón de Colonia, no sólo por presentarse como una de las más modernas y sofisticadas cuatro tiempos de peso medio, sino por tratarse del relevo de una de las mejores mo-

tos que ha fabricado Kawasaki, la GPZ 550.

Para su presentación a nivel mundial a la prensa especializada Kawasaki Japón preparaba todo un «desembarco» en el Jarama. Todos los «pesos pesados» del «staff» directivo de Kawasaki Heavy Industries Ltd., de la división motos, venían a Madrid. El Dr. Ohba, Director del Grupo, instalaba el que iba a ser cuartel general de Kawasaki durante cuatro días en el lujoso hotel Princesa Plaza de la capital de España. Junto a él viajaban los responsables principales de todos los departamentos de la factoría de Akashi. Hombres importantes, responsables de grandes ideas y diseños y con nombres que suenan a portaaviones: Nakajima, Fukuda, Ishikawa, Iwasaki, Suginuma. Además, completando una plana mayor de 15 directivos, Mr. Suzuki, siempre objeto de chanzas y bromas por su «inoportuno» apellido y Mr. Kawasaki, al que gustaría no tener sólo este apellido ilustre sino ser verdaderamente el heredero del vasto imperio de la Kawasaki Ltd., poderosa industria pesada especializada en aceros, construcción de buques, trenes, motocultores y motocicletas. Porque a fin de cuentas y aunque resulte prosaico la «moto Kawasaki» podría ser en español algo así como «moto Domínguez» o Sánchez pero sólo hasta aquí podrían llegar las comparaciones con productos nacionales.

Kawasaki con la saga de las Ninja (nombre para el mercado americano) ha conseguido en dos años recuperar todo el terreno perdido frente a sus tres rivales nipones. Si la Ninja 900 permitió a Kawa recuperar a pasos agigantados su prestigio como fabricante de motos deportivas, la llegada de las nuevas Ninja 750 y sobre todo esta 600 R le hacen afirmarse nuevamente como una serie alternativa de compra. Nunca, desde los tiempos de las KZ 900 hace diez años, Kawasaki había vuelto a pisar tan fuerte y a plantar tan duramente cara a Honda, Yamaha o Suzuki. La GPZ 600 R, como moto de media cilindrada, hoy por hoy, se va a quedar sola. Ni la Honda VF 500 F2, ni la Yamaha 600 XJ, ni la Suzuki GSX 550 EF, pueden estar a su altura, entre las cuatro tiempos. Igual que ocurrió cuando la aparición de la GPZ 550 hace 4 años, los otros tres grandes japoneses se vieron obligados a reestructurar su

producción de motos de media cilindrada. La GPZ 600 R ofrece tantos alicientes y novedades que prácticamente sólo la Honda VF 500 F2, también con un soberbio chasis de sección rectangular y moderna estructura de su motor en V refrigerado por agua y con 16 válvulas, puede ser capaz de resistir una comparación directa. Pero bajo un prisma puramente deportivo, la VF 500 puede resultar algo perezosa con su menos cilindrada frente a la explosiva y super agresiva GPZ.

Algunos pueden pensar que después de una presentación a la prensa en la que nunca faltan todo tipo de halagos, agasajos, buenas comidas y mejores bebidas, es fácil llegar a conclusiones tan favorables para la «estrella». La verdad es que los probadores de 52 revistas especializadas de 17 países, lujosamente alojados en el Princesa Plaza, éramos obsequiados con un apretado programa de actividades, que incluía una soberbia cena regada con exquisitos vinos y amenizada por «tablao flamenco» en la Casa Grande de Torrejón de Ardoz, y cena medieval con pantagruélica despedida en el pintoresco restaurante La Rioja, situado frente al Palacio de Liria en Madrid. Pero Kawasaki no buscó la fácil respuesta de estómagos agradecidos y sorprendidos por un suave y aterciopelado Rioja o una espléndida pierna de cordero, ni dejó que el sugestivo «flamencostriptease» que amenizó los postres y el champán de la cena de presentación cobrasen demasiada importancia. El plato fuerte se preparó en el Jarama.

Nada de recorridos marcados por autopistas o carreteras de espléndido firme y bellos paisajes como en otras presentaciones. Rigor absoluto. Para una moto pretendidamente deportiva, un circuito sabiamente escogido. Exigente al máximo. No hemos podido comprobar cómo se comporta una GPZ 600 R, o una Ninja 750, bajando a tumba abierta hacia las Navas del Marqués, o en firmes rizados de montaña, no hemos podido desenvolvernos en ciudad o haciendo fulminantes adelantamientos con tráfico pesado de fin de semana, pero el Jarama ha sido testigo de que las GPZ 600 R han sido exigidas en el lugar más crítico y riguroso para una moto deportiva: en circuito.

En la línea de boxes del Ja-

rama, perfectamente alineadas, 8 flamantes GPZ 600 R y 5 Ninjas 750, esperaban a los «hambrientos» probadores. En un gran panel, y distribuidos por grupos de 8, los nombres de los afortunados probadores, se ordenaban por turnos estrictos para montar en las GPZ 600 R, auténtica gasolina y super estrella de la presentación, tanto que con su impresionante aspecto, bajita, compacta, con su chasis espectacular y gruesos neumáticos radiales, hacía palidecer incluso a la nueva Ninja 750. Kawasaki Japón delegaba la organización de «pistas», para esta presentación, en su filial de Alemania, reforzando un numeroso equipo de 8 mángers y mecánicos con algunos técnicos de «guantes blancos», un piloto probador, Shintani, y un ex-campeón del mundo, Kork Ballington, cuya imagen se está empleando para la publicidad de la nueva GPZ 600 R en el mundo.

Si el aspecto «frívolo» de la presentación funcionaba a la perfección, el enorme montaje de las jornadas de pruebas quedaba atrás.

Sólo por un día, pero los probadores íbamos a tener tratamiento de piloto oficial. Después de cada sesión de pruebas, las motos eran revisadas minuciosamente, por dos razones fundamentalmente. Se trataba de motos nuevas, y más de uno iba a tratar de probar realmente al límite sus posibilidades. A fin de cuentas este es el «slogan» comercial de Kawa: «Taking it to the limit.»

Renovación total

Oculto por el carenado integral, la única pieza que puede recordar remotamente a las GPZ 550, queda fuera del alcance de la vista. Un bloque de cuatro cilindros en línea, sin aletas de refrigeración innecesarias, por el agua, recuerda vagamente los orígenes de la 600 R. Todo lo demás es completamente distinto. Chasis, suspensiones, frenos, distribución y refrigeración del motor, carenado, ruedas. Hay soluciones similares a las utilizadas en la Ninja 900, pero muy personalizadas en este 600 R, consiguiendo un conjunto técnicamente muy avanzado y super deportivo.

Decir que el motor es la pieza clave de la 600 R es muy aventurado, pero empezaremos centrándonos en él, y dejando

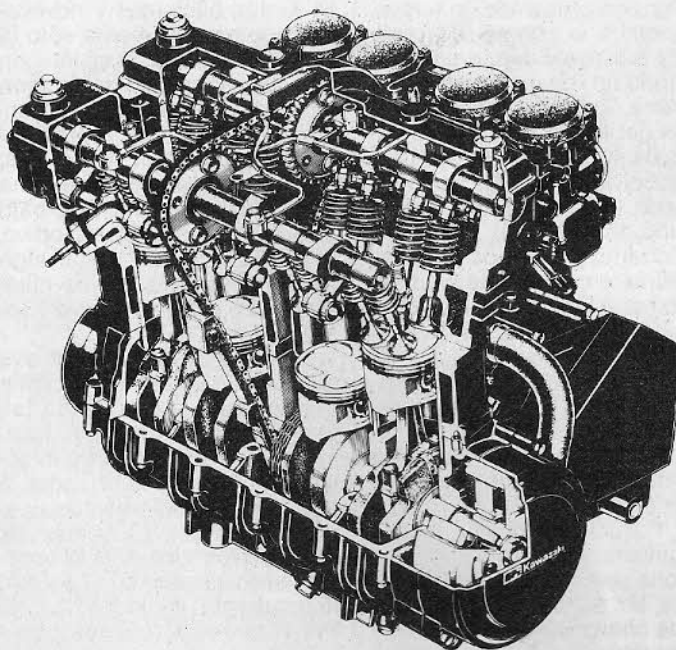
de momento pendiente de revisión chasis, frenos, carenado, suspensiones, etc.

La primera explicación que recibíamos de Kawasaki sobre el nuevo motor se centraba en el porqué de mantener la cadena de distribución situada centralmente entre los cilindros, en lugar de desplazarla lateralmente a la izquierda como en las Ninja 900 y 750, solución ésta con la que se ha podido reducir espectacularmente la anchura del motor en estas dos superbikes, combinándolo también con la ubicación del alternador tras los cilindros.

En la GPZ 600 R esto no ha sido necesario. El motor 550 del que se ha partido y que se ha llevado a 600, exactamente a 592 c.c., manteniendo inalterable la carrera y pasando de un diámetro de 57 mm. a 60 mm., no hacía aconsejable grandes esfuerzos para reducir dimensiones. La GPZ 600 R, con su chasis «perimetral», que rodea el motor, resulta suficientemente estrecha, conservando incluso el alternador en el extremo izquierdo del cigüeñal. Aunque eso sí, se ha incorporado un nuevo elemento más compacto, que permite reducir en cuatro centímetros la anchura del conjunto. En resumen, el nuevo motor es notablemente más estrecho, más corto y aunque simbólicamente, 3 mm. menos alto, que el 550 del que ha partido. Estas modificaciones eran necesarias para incluirlo en un chasis similar a un Bimota, pero que resultase estrecho y permitiese una distancia al suelo muy amplia para no comprometer inclinaciones tan «graves» como se quieran.

Pero si los centímetros reducen peso y pueden hacer ganar velocidad y distancia libre al suelo, no son medida de potencia. Esta se mide en «caballos», «Horse power», y la GPZ 550, con sus 62 CV. de catálogo a 9.500 r.p.m., con sus dos válvulas por cilindro, estaba empezando a pagar las consecuencias de un diseño que contaba ya con cuatro años a sus espaldas, y su motor tetracilíndrico en línea estaba siendo superado por la Yamaha 600 XJ, la Honda VF 500, y la Suzuki GSX 550.

La renovación era necesaria, y ha sido tan drástica, que al menos durante un tiempo, más o menos largo (aunque con los japoneses es aventurado hacer previsiones de nada), los técnicos de Kawasaki van a estar muy orgullosos de su nuevo



El motor de la GPZ 600 R

La reestructuración con respecto al motor GPZ 550 que databa de 1981 ha sido total y absoluta. La cilindrada de 592 c.c. exactos se ha conseguido por un incremento de 2 mm. en el diámetro de los cilindros. Ahora las cotas son 60 x 52,4. Conservando la cadena de distribución situada centralmente y equipada con un nuevo tensor automático, se ha conseguido reducir notablemente la anchura del motor por la adopción de un alternador más compacto (que sigue en el extremo izquierdo del cigüeñal) y se ha acortado por un distinto posicionamiento del cambio de seis velocidades. En el lado izquierdo, justo delante del piñón de salida se encuentra la bomba de agua. El líquido refrigerante circula rodeando cada camisa (el cuerpo de los cilindros es de aluminio y las camisas de acero), y después de haber entrado por la base de los cilindros se dirige a la culata de donde sale el radiador.

La distribución cuenta ahora con dos largos árboles de levas y con cuatro válvulas por cilindro muy di-

mensionadas y los pistones son «racing», con profundas entalladuras y falda corta. El cigüeñal cuenta con cinco puntos de apoyo sobre cojinetes lisos. El reglaje de válvulas es sencillo al estilo Ninja 900 por tornillo y tuerca.

El acceso al motor parece también más sencillo por la configuración del chasis que en la complicada Ninja 900 de motor suspendido. El cárter inferior de 3 litros de capacidad de aceite es de aluminio. En este motor llama especialmente la atención, aparte de unos valores de potencia y par declarados por Kawasaki, muy interesantes y mejores que los de la competencia (75 CV. a 10.500 r.p.m.), una respuesta al puño de gas similar a la de una 750, teniendo gran influencia en ello los carburadores Keihin CVK de 32 mm. con válvula semiplana que se han utilizado. El motor GPZ 550 tenía una proverbial fiabilidad. Ahora con la refrigeración líquida los técnicos de Kawasaki confían en mejores prestaciones conservando e incluso mejorando su fiabilidad.

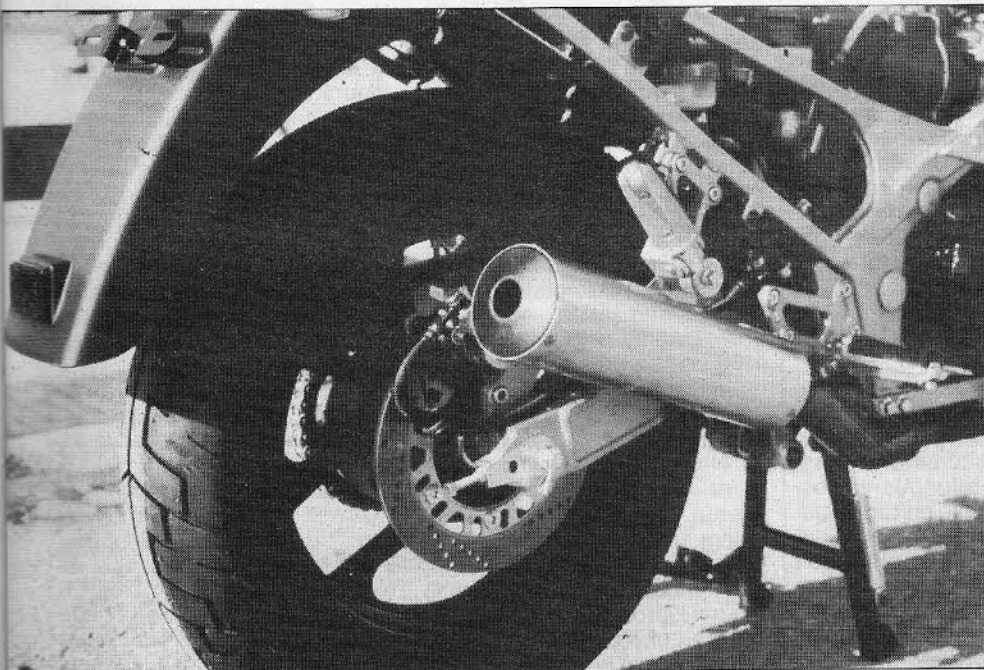
motor y confiados de poder resolver pruebas comparativas a su favor, como ocurrió con los primeros años de la GPZ 550.

Conservando la estructura básica del 550, se han introducido todo tipo de mejoras. La potencia ha sido llevada a 75 CV. a 10.500 r.p.m. El motor de la GPZ 600 R cuenta con dos largos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena silenciosa, con tensor automático y cuatro válvulas por cilindro. La compresión, gracias a la refrigeración líquida, ha sido llevada a 11:1. Los pistones, muy de carreras, cuentan con faldas cortas, profundas entalladuras en su cúpula y la refrigeración por agua ha permitido un mayor ajuste pistón/cilindro, que se puede traducir en menos trabajo para los segmentos y menor consumo de aceite a la larga.

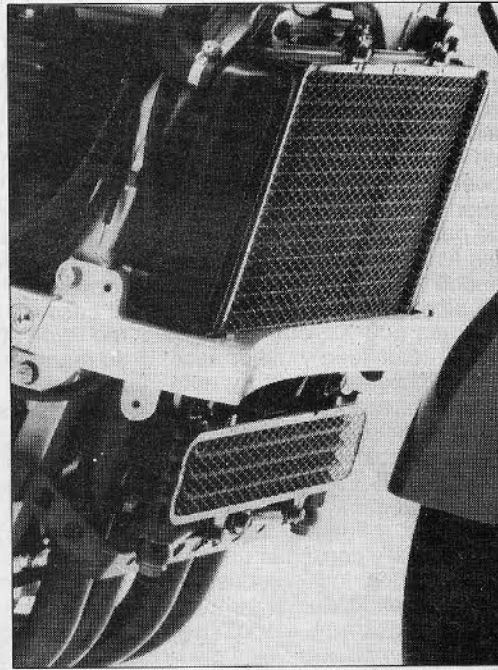
El flujo del líquido refrigerante circula rodeando cada camisa del bloque motor, pasa por la culata y vuelve al radiador por dos amplias salidas situadas en la culata. El radiador de dos litros de capacidad es de aluminio y queda perfectamente incluido en el carenado, situándose encima del de aceite, también de gran volumen. Los dos radiadores están anclados en un tirante de aluminio que une la doble cuna del chasis sirviendo además de refuerzo.

Las tomas de admisión de los cuatro carburadores a depresión son muy cortas y rectas, y la velocidad de entrada de gases, gracias a los nuevos Keihin de 32 mm. con válvulas semiplanas, es inmediata y sorprendente. Esta 600 tiene una respuesta en el puño más rápida y enérgica que la 550 y comparándola con alguna 750 reciente como la Honda CBX, resulta también más brillante. La GPZ 600 R sale limpiamente en cualquier marcha, y el cambio de seis marchas es tan bueno como el de la 550. En el Jarama siempre se encontraba la marcha ideal para Bugatti o Farina, con más facilidad y con menos adaptación en la 600 que en la Ninja 750. En la recta, y acompañada de un zumbido apagado pero muy deportivo, la aguja del cuentavueeltas buscaba febrilmente el pasar de 11.000 r.p.m. sin apenas darte cuenta, metido dentro del carenado. El motor de la 600 R parece no tener límites.

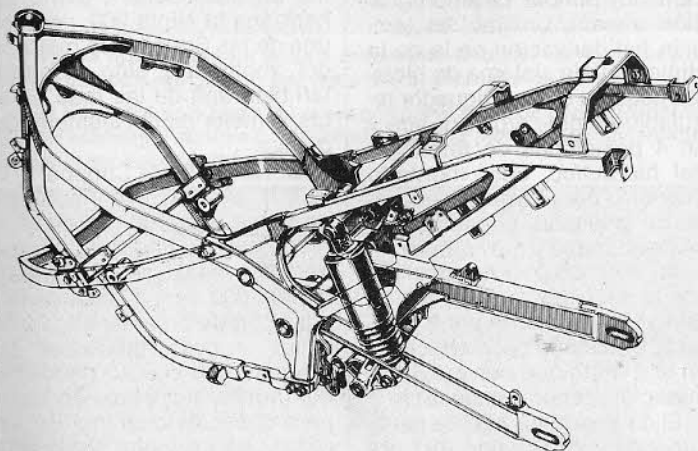
Comprobar consumos, los 400 metros, para los que Kawasaki afirma 12", o velocidad punta (asegura 220 Kms/h) no fue



Con rueda trasera de 16", un buen balón 130-90, basculante y silencioso de aluminio, el conjunto trasero se complementa con un freno de disco muy eficaz, como el delantero con taladros antiruidos y con un amortiguador y sistema unitrack muy progresivo.



El chasis, parte delantera, cuenta con un tubo de unión de aluminio que refuerza y sustenta los dos radiadores de agua y aceite.



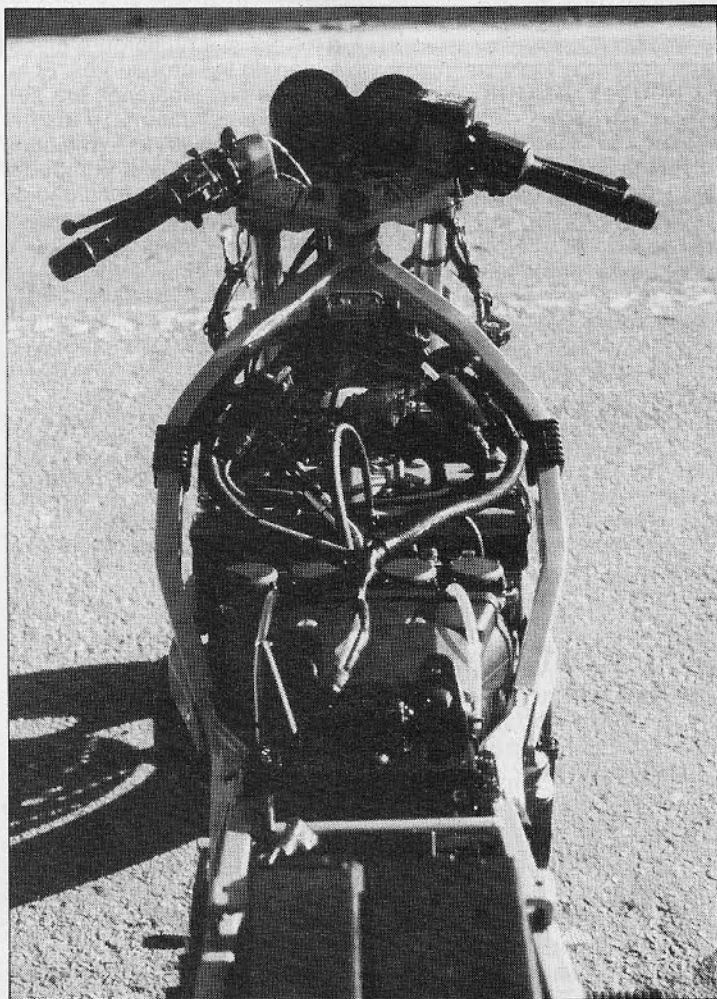
El chasis de la GPZ 600 R

La compacta estructura del motor cuatro en línea de la GPZ 600 R ha permitido la elaboración de un extraordinario chasis perimetral.

Construido en tubo de sección rectangular abraza al motor, resultando similar a los utilizados por Bimota y recordando también al de las Honda VF. El basculante de gran sección es de aluminio para reducir peso y se puede apreciar el bajo posicionamiento del amortiguador, accionado por un sistema Uni-Track réplica exacta en sus bieletas con articulaciones con cojinetes, del utilizado en la Ninja 900, y ahora también en la 750. Un sistema de amortiguación de gran sensibilidad y muy progresivo.

El tubo rectangular se utiliza in-

tegralmente. Llama la atención el tramo frontal que une la doble cuna reforzando el conjunto y que sustenta además el voluminoso radiador de agua, de aluminio, y el radiador de aceite. El tramo lateral que en esta vista da imagen de X al cuadro de la GPZ 600 R, no es más que un semi-tubo rectangular de plástico PBT cuya única misión no es más que dar un original efecto óptico y servir de punto de anclaje para las dos partes de que se compone el carenado integral. Si este chasis se hubiese construido en aluminio, se habría alcanzado la perfección, pero también se hubiese encarecido notablemente el producto. En este caso un peso medio muy asequible en cualquier mercado libre.



Esta vista superior recuerda claramente a una Bimota y hasta a mi viejo chasis Motoplát para Laverda. Gracias a su geometría no sólo hay una rigidez y comportamiento fenomenal en circuito, sino que el acceso al motor es inmediato.

posible, pero Guillermo Moreno de Carlos, nuestro probador en esta ocasión, quedaba muy impresionado por el motor de la 600 R. Sin vibraciones, gracias a dos anclajes con silentblocks en la parte delantera y a un buen equilibrado del motor, que cuenta con un cigüeñal con cinco puntos de apoyo con cojinetes lisos, esta Kawa, sin haber hecho comparaciones directas, se siente más rápida que una Yamaha 600 XJ, con tacto de motor más lleno y mejor escalonamiento de cambio y netamente más rápida y sobre todo más accesible y fácilmente aprovechable que una Suzuki GSX 550 ES. En el motor se ha tratado de ganar potencia, reducir peso, eliminar superficie transversal y conseguir un buen par y todos los objetivos se han cumplido. En par motor, la 600 R con 5,3 kgm. a 9.000 r.p.m. mejora también el valor de la 550, que era de 4,9 a 8.500 r.p.m. El par es similar al de una Yamaha XJ 600, aunque esta Kawasaki pretende ser claramente más deportiva.

Chasis y frenos para circuito

Desde su aparición, primero la Kawa KZ 550 y luego la GPZ 550, fueron dos motos que alcanzaron gran popularidad en carreras de «production» en muchos países, especialmente en Estados Unidos. La GPZ 600 R, aunque perfectamente adaptada al uso en ciudad o carretera, con la única limitación de poco espacio para un pasajero, es mucho más rácing y más efectiva en circuito de lo que puedes imaginar. Con sus 195 kg. en vacío, la 600 R, muy baja, con una postura de conducción comodísima y bien calzada con unos pegajosos Dunlop radiales, con un buen balón de 130/90 V 16 el trasero, manifiesta una manejabilidad pasmosa.

El chasis, construido alrededor del motor en tubo de sección rectangular, no ofrece ninguna duda sobre rigidez. Su estilo es Bimota, FJ o VF, y el tirante transversal que une las dos partes del carenado y le da forma de x es únicamente un embellecedor de plástico en imitación del tubo rectangular del chasis. El motor queda perfectamente incluido dentro de la doble cuna sin sobresalir absolutamente nada, permitiendo unos ángulos de inclinación de auténtico Gran Premio. El cuadro se desmonta fácilmente en

su parte inferior para tener buen acceso al motor.

En las curvas de Le Mans y Farina, el piloto probador japonés, Shintani, justificaba su suerdo y una apetecible estancia en España pagada, obsecuando al Dr. Ohba, sentado en la tribuna con parte de su séquito, y a los fotógrafos, con tumbadas escalofriantes. Nada rozaba por los suelos. Sólo en el caso de no descolgarse como invita su chasis, su asiento, su manillar y sobre todo la forma de su depósito perfectamente pensado para ello, puedes hacer rozar los pequeños salientes avisadores de serias inclinaciones, situados en los reposapiés. Me fijé en todas las GPZ, y en ninguna, a pesar de dos jornadas de pruebas en todo tipo de manos, incluidas las de Shintani y Ballington, había otra cosa que rozase.

Cuando Kawasaki eligió para sus pruebas un circuito, estaba muy segura de lo que hacía. La 600 R es un arma de una eficacia pasmosa en pista y no creemos que sólo lo sean las 8 motos que pusieron a disposición de los probadores. El tarado de suspensiones era perfecto para el Jarama, y los frenos, para Guillermo, lo mejor de la moto junto con el comportamiento y tremenda facilidad de conducción en curva.

Las primeras vueltas sobre la Ninja 750 daban buenas sensaciones, pero sin adaptación y con muy pocas vueltas rodadas en su vida en el Jarama, Guillermo, piloto de Enduro y no de velocidad, marcaba cronos de 1-52. Pero la Ninja 750 rozaba con el caballete, pedal de freno, reposapiés y hasta el carenado. Algunas GPZ 600 R le pasaban y según nos decía, con una facilidad asombrosa. Nada más terminar el turno con la 750, le tocaba la 600 R número 5. En la primera vuelta el tiempo era de 1-51, después 1-50 y luego 1-49 mantenido. Con los Dunlop de serie de buen agarre, pero que se convertían en puro chicle sobre la «Illa del uno» del piso del Jarama y en un día de mucho sol, estos tiempos tomados a un piloto que ni conocía la moto y muy poco el circuito, son buena referencia para sacar conclusiones sobre las posibilidades de la 600 R como moto de estricta serie.

Ballington daba algunas vueltas de demostración para fotos de prensa marcando 1-45. Pero más que los tiempos, que no eran el objetivo perseguido, lo importante era comprobar

que el aspecto superdeportivo de la 600 R no era sólo fachada, sino que tiene un carácter de acuerdo con su imagen. Se conduce con una facilidad asombrosa aparentando bastantes menos kilos de los que pesa. Los frenos, un doble disco delantero prácticamente idéntico al de la Ninja 900, con sólo 4 mm. menos de diámetro, pinzas de un solo pistón y pastillas sintetizadas, son sólo comparables a los de una FJ 1100 por su gran calidad.

En la horquilla, con barras de 37 mm., Kawasaki ha utilizado el sistema AVDS, el mismo de los Ninja 900 y 750, que consiste en un sistema antihundimiento progresivo, totalmente independiente del circuito de frenos, actuando por aire y por el propio sistema que endurece progresivamente la respuesta del hidráulico.

El recorrido de la horquilla es de 140 mm. y las barras están bastante separadas con dos tijas sólidas, la superior de aluminio con un estilo y terminación muy Bimota. La amortiguación trasera, Uni-Trac, es también fiel derivación de la de la Ninja 900. Un sistema de bieletas acciona el amortiguador regulable en pre-carga por aire y en 4 posiciones de retención del hidráulico. Está montado muy bajo para favorecer el centro de gravedad. El basculante es de aluminio y muy dimensionado, notando por comparación con la 900 Ninja, la ausencia de tensores de cadena por excéntrica. Un detalle poco criticable en una moto que tiene una terminación general impecable.

El carenado en ABS la parte superior, y en plástico PBT antiabrasión la inferior, está muy estudiado en todos los sentidos, para permitir una buena penetración y para conseguir que no agobie al piloto que use esta moto para todo. Para ello tiene dos tomas de aire inferiores y dos salidas superiores para evacuar calor. Pero otros muchos detalles para favorecer una buena aerodinámica han sido tenidos en cuenta. Los retrovisores han sido rediseñados, el faro sigue la forma del carenado y sobre todo el guardabarros delantero llama la atención por su forma, derivada del que usó Ballington en la 500 de Gran Premio y que fue objeto de muchas controversias. Carena las botellas de la suspensión desviando el aire por fuera del carenado, pero en su parte superior tiene un detector-puente de horquilla

que hace incidir el aire con fuerza en el radiador, lo que mejora, según Kawasaki, en 8° la refrigeración.

Con caballete central, lateral, cuadro de instrumentos prácticamente idéntico al de la Ninja 900, testigos para todo, intermitentes, bloques de dirección central, retrovisores buenos y sin vibraciones y postura de conducción relajada y cómoda y siempre en parado con las plantas de los pies en el suelo, la GPZ 600 R puede servir para todo uso. Pero en dos plazas se ve bastante limitada. Los colores Kawasaki parecen ser ya definitivamente rojo y negro y ahora en esta 600 R, también rojo y blanco. Con estos últimos colores, la nueva GPZ, al primer golpe de vista y en marcha, recuerda a la Yamaha FJ 1100. En su categoría, también puede ser lo que es la FJ 1100 entre las super bikes, un número uno.

Con un precio favorable, que lo será en Europa, se habló de alrededor de 500.000 pesetas en Alemania, la GPZ 600 R puede ser un «best-seller», como su hermana la Ninja 900, no sólo una de las Superbikes mejores del momento, sino además también una de las más baratas, o mejor dicho, ajustada de precio.

La Ninja 750, la Chopper LTD 450, y la KLR 600 Trail con arranque eléctrico fueron también novedades en el Jarama, pero Kawasaki se cegó tanto con su 600, que incluso olvidó dar ficha de características de estos nuevos modelos. La Chopper 450 LTD no puede tener mucha incidencia en Europa a pesar de disponer de «la mitad» de un motor Ninja 900. La 750 Ninja no aporta tanto con respecto a su hermana mayor como la 600 R, pero con su motor suspendido formando parte del chasis, con cadena de distribución situada lateralmente, bloque de cilindros superestrechos y refrigeración líquida, será una de las más punteras «siete y medio» del mercado. En la breve toma de contacto en el Jarama, la 750 parecía hasta voluminosa y pesada comparada con la 600, arrastraba por el suelo con facilidad, tenía peor tacto de suspensiones, pero un motor entusiasmante y muy rápido. Una prueba a fondo la situaría en mejor lugar, sin duda, por comparación con otras 750 como las Honda CBX y VF o la Suzuki GSX, pero en el Jarama la Super estrella era la GPZ 600 R y prácticamente lo demás era secundario y Kawasaki in-

cluso se empeñó en que así fuera. En todos los actos de presentación y despedida, en toda la documentación entregada, no había absolutamente nada de la Ninja 750, lo que demuestra el enorme interés puesto en la GPZ 600 R, que ha cegado hasta a sus propios creadores.

Pero junto a este «olvido» intencionado, que convirtió a la

Ninja 750 en un pasatiempo para entretenerse y esperar la siguiente tanda de vueltas con la 600 R, los japoneses de Kawasaki y los alemanes de la organización se olvidaron muy mucho de la prensa española. Al final en el Jarama, estuvimos casi todos, pero en algunos casos con auto-invitación. Posiblemente y por darles una excusa, hay que pensar que nos in-

vadieron por unos días y no nos querían «hacer sufrir» con algo tan apetecible pero que de momento no vamos a poder comprar, como la GPZ 600 R.

Pero en cualquier caso, trataremos de volver sobre esta moto para poder compararla directamente con las otras «pesos medios» de nuestro mercado. Esta prueba toma de contacto sabe a poco en una moto capaz

de dar muchas satisfacciones para asimilarla de golpe en una sola jornada. ¡Ah!, y no olvides proteger tus rodillas, si tienes la suerte de conseguir una. Si conduces como lo pide esta moto, y sin grandes esfuerzos, puedes desgraciarte tu mejor mono de cuero en alguna de tus curvas favoritas. □

Augusto MORENO DE CARLOS



La LTD 454 refrigerada por agua y totalmente Chopper también fue presentada a la prensa en el Jarama, al igual que la KLR 600 trail, con motor cuatro tiempos refrigerado por agua y con arranque eléctrico.

Con la Ninja 750 sólo pudimos tener una breve toma de contacto, pero demostró en el Jarama que tiene un hueco entre las más estables y rápidas 750 del momento, aunque comparándola con la nueva 600, lógicamente hasta parecía pesada y voluminosa, necesitando más esfuerzo y concentración para hacerla rodar deprisa.

