

KAWASAKI PRESENTÓ EN EL CIRCUITO DE JEREZ SU NUEVA DEPORTIVA DE 750. SE TRATA DE LA NINJA ZX-7R, QUE LLEGA CON UNA PROFUNDA REVISIÓN TÉCNICA Y ESTÉTICA COMO REVULSIVO A LOS ATAQUES DE LA DURA COMPETENCIA, TANTO JAPONESA COMO EUROPEA...

Texto: Miguel Reyes  
Fotos: Francesc Montero

# KAWASAKI ZX-7R NINJA LA RESPUESTA



**B**ajo el sol de Jerez, con una excelente temperatura y en el asfalto de la impecable pista de la misma ciudad, tuvimos la oportunidad de asistir a la presentación mundial de la nueva Ninja ZX-7R de

Kawasaki. La batalla por liderar este segmento lleva a los fabricantes a realizar verdaderas maravillas con sus productos. Todos los rivales se han preparado a fondo para esta temporada, y Kawasaki no ha sido una excepción.

Quizás en algún momento se

pudo pensar que Kawasaki perdería el "ritmo" respecto a sus rivales, después del desgraciado terremoto de Kobe. Pero nada más lejos de la realidad. La fábrica de Akashi ha sido capaz de remontar todos sus contratiempos y presentar en el sur de España una moto que nos dejó gratamente sorprendidos.

No se trata de una remodelación... Se trata de una moto nueva con nuevas soluciones, pero en la que también se han remodelado y mejorado gran cantidad de componentes ya conocidos en su predecesora, la ZXR 750.

Los técnicos responsables de la

evolución del propulsor y del chasis, señores Yoshio Okada y Fumitaka Tsuchihashi, nos brindaron todo tipo de explicaciones en cuanto a las modificaciones realizadas y el objetivo a alcanzar con éstas.

## NUEVA IMAGEN

Estéticamente, las principales novedades las encontraremos viéndola frontalmente. Las nuevas ópticas elipsoidales en forma de "ojos rasgados", la luz de posición bajo la cúpula y las entradas de aire del

nuevo Twin Ram Air System en los extremos del carenado son protagonistas del nuevo y agresivo aspecto de la nueva Ninja 750.

El carenado queda más recogido, con un mejor coeficiente aerodinámico y un nuevo aspecto en línea con el carácter de la moto. La posición de conducción es francamente cómoda para tratarse de una deportiva, y el colín ha recibido modificaciones, especialmente en su parte posterior, con un nuevo piloto trasero y dos asas laterales. Otra novedad es la posibilidad de abrir -tanto parcial como totalmente, a modo de hueco guardaobjetos- el interior



del espacio sobre el que se asentará el pasajero.

Un punto poco acertado, evidentemente para nuestro gusto, es la decoración de las nuevas Ninja de un solo color -verde o rojo- para lo que es carenado, depósito y guardabarros, combinando con el violeta del colín y las llantas... Un poco más de trabajo de los estilistas de Kawasaki en decoración y colorido en el carenado, hubiera alegrado mucho más el aspecto deportivo de la nueva ZX-7R.

## MOTOR Y CHASIS AL DÍA

El propulsor de la ZX-7R ha evolucionado sensiblemente respecto al de su predecesora, especialmente en sus cotas internas.

La nueva Ninja dispone de un propulsor de 4 cilindros en línea, 16 válvulas, refrigeración líquida y 748 c.c., de carrera sensiblemente más corta que el de la ZXR 750. Los 71 x 47.3 mm del motor de la versión anterior pasan a ser de 73 x 44.7 mm en la nueva Ninja, dejando bien claras sus intenciones.

Pero son muchos los retoques realizados en el apartado motriz. Se ha rediseñado la culata, el cambio ha recibido variaciones en los piñones de tercera, cuarta y quinta, los cárteres han sido reforzados en los apoyos de cigüeñal y se ha adoptado un sistema más directo de accionamiento entre los árboles de levas y las válvulas.

Por su parte, la batería de carburadores -ahora de 38 mm, uno menos que en la ZXR- se ha colocado con una inclinación de 50° respecto al plano vertical de la culata, con el consiguiente beneficio de un llenado de las cámaras de combustión más recto y directo, y se ha optado por el sistema Twin Ram Air como alimentación de aire a alta velocidad.

Un nuevo radiador curvo, un termostato que abre a 60° y un cárter con más capacidad de aceite, en el que se ha buscado un nuevo recorrido para una mayor fluidez de retorno, forman parte de las principales novedades del "engine" de la nueva ZX-7R.

También la parte ciclo ha mejorado. El chasis es ahora más rígido, se ha aumentado en 5 mm. el grosor de las vigas laterales, mien-

se asenta...  
ado, evi-  
gusto, es  
as Ninja  
ojo- para  
o y guar-  
n el viole-  
Un poco  
listas de  
colorido  
legrado  
ortivo de

SIS

ha evo-  
pecto al  
mente en

un pro-  
16 vál-  
48 c.c.,  
s corta  
x 47.3  
terior  
n en la  
ras sus

es rea-  
Se ha  
a reci-  
de ter-  
es han  
cigüe-  
a más  
re los

arbu-  
benos  
n una  
plano  
iente  
áma-  
dirc-  
Twin  
n de

cur-  
abre  
más  
que  
orri-  
etor-  
nci-  
ne"

iclo  
es  
ha  
nm.  
gas  
en-

tras el andaje del basculante pasa a ser de fundición hueca. Con todo, el peso del chasis se ha rebajado en un kilo, aunque debido a la modificación de otros componentes, el peso final de la moto no ha variado respecto a la ZXR 750.

Un cambio importante y muy positivo lo encontramos en la horquilla -en la que ahora se puede variar el hidráulico en compresión-, que ha aumentado su diámetro de barras desde 41 mm a 43 mm, a la par que se ha reducido el espesor de sus paredes. Por su parte, el amortiguador trasero ha recibido la incorporación de un depósito de gas y la posibilidad de variar la altura de la moto mediante una rosca.

Los frenos mantienen su diámetro -320 mm. los delanteros y 230 mm. el trasero-, pero la novedad la encontramos en las pinzas de seis pistones de los discos delanteros, que le otorgan un tacto y una eficacia envidiable, y en el anclaje de la pinza trasera directamente al basculante.

Por último, una ancha llanta trasera de 6" y los nuevos Dunlop Sportmax II, en medidas 120/70 17 y 190/50 17, completan las principales novedades de la parte ciclo.

## EFICACIA EN PISTA

A la ZX-7R habría que ponerle un sobresaliente si tuviéramos que puntuar su comportamiento en un circuito. Dos jornadas completas rodando en la pista jerezana nos lo demostraron.

El trabajo realizado en el motor permite una conducción -casi pilotaje- cómoda y eficaz, gracias a haber conseguido una zona más amplia en la utilización de su propulsor.

Ahora, desde 6.000 rpm. -donde los técnicos aseguran que encontramos el par máximo- hasta las prácticamente 12.000 rpm., la entrada de potencia es constante y uniforme hasta llegar al corte de encendido. Todo ello permite una conducción más relajada gracias a no tener que estar pendientes de una entrada brusca de potencia que, a la postre, nos hace ir más tensos y probablemente más despacio.

Los técnicos responsables de la evolución del propulsor se mostraron verdaderamente contentos después de comentarles lo satisfechos que estábamos de la eficacia del motor, "... En realidad eso es lo que buscábamos. No hemos trabajado en pos de encontrar una gran cantidad de CV, lo que queríamos era ofrecer un motor fácil de conducir y suave en su entrega de potencia, de manera que se pudiera

aprovechar todo su potencial".

Y desde luego lo han conseguido. Pilotar la nueva ZX-7R resulta ahora un placer. Además, el nuevo propulsor permite ser utilizado unas cuantas rpm. por encima del régimen de potencia máxima, que nos dejará "estirar" el motor de alguna curva a curva sin necesidad de utilizar tanto el cambio.

Por cierto, ¡qué cambio el del cambio! Por fin una deportiva de Kawa dispone de uno a la altura de las circunstancias; suave y preciso. Nada que ver con anteriores modelos.

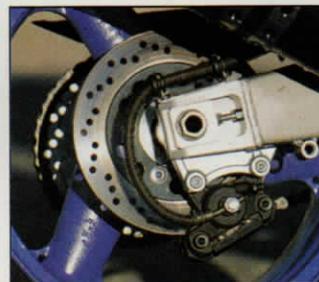
Está claro que el motor tiene mucho que ver a la hora de conducir de una manera u otra una moto, pero también lo está que la parte ciclo es la que, en definitiva, marcará su carácter. En el caso de la ZX-7R, su comportamiento se puede calificar de excelente.

Como sabéis, la pista de Jerez es tremendamente exigente en cuanto a suspensiones y reglajes. Pues bien, la nueva Kawa se comportó como si de una moto de carreras se tratara. El tren delantero goza ahora de una eficacia envidiable gracias a su sensibilidad a la variación de sus reglajes y a que la rueda delantera apoya con gran aplomo. La moto entra en las curvas sin las imprecisiones de la ZXR 750 -especialmente cuando utilizamos el freno delantero con la moto ya inclinada-, y un excelente trabajo del amortiguador trasero permite abrir gas con contundencia sin temer a reacciones bruscas. A todo ello hay que añadirle una extraordinaria frenada -de buen tacto y mordiente- y el buen hacer de los nuevos Dunlop Sportmax II.

## CONCLUSIONES

Como punto negativo tenemos que destacar su peso total -203 kg- similar a la versión del pasado año y en clara desventaja con la nueva competencia, pues la nueva Suzuki GSX-R está en 179 kilos, la elitista Honda RC-45 pesa 189 y la YZF 750 de Yamaha se queda en 195 kilos. Aun así, los responsables técnicos aseguran haber buscado la rigidez como prioridad principal y, en su opinión, es difícil conseguirlo con poco peso...

En resumen, una gran superdeportiva muy mejorada respecto a la ZXR 750 -con los únicos inconvenientes del peso y del precio, que dicen, sin confirmar, rondará las 1.800.000 ptas., pero a la que tendremos que enfrentar a sus nuevas rivales en un próximo Comparativo, para saber sus verdaderas posibilidades.



### FICHA TECNICA

Motor tipo	4 Cil. 4T LC DOHC 16V
Diám. x carrera	73,0 x 44,7 mm. x 4
Cilindrada	748 c.c.
Potencia máx.	No declarada
Par máximo	No declarada
Alimentación	4 Keihin CVKD 38 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite
Caja cambios	6 relaciones
Trans. secund.	Por cadena de retenes sellada
Tipo chasis	Doble viga de aluminio sección rectangular
Geometría dirección	25 grados y 99 mm.
Basculante	Tubo aluminio sección decreciente
Sus. delantera	Horquilla invertida multiajustable 3 vías 43/120 mm.
Sus. posterior	Sistema progresivo Uni Trak, amortiguador multiajustable 3 vías 130 mm.
Freno delant.	2 discos 320 mm. pinzas 6 pistones opuestas 2 a 2 (27 x 27 x 24 mm.)
Freno trasero	1 disco 230 mm. pinza 2 pistones opuestos
Neumáticos	120/70 ZR17 y 190/50 ZR17
Largo total	2.090 mm.
Distancia ejes	1.435 mm.
Altura asiento	790 mm.
Peso vacío	203 kilos
Dep. gasolina	18 litros
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.
Precio	1.800.000 aprox.
Importador	Derbi (93-5702010)

Si se habla de remodelación sobre la anterior ZXR 750, se debe decir que ha sido casi total, por lo que es mejor hablar de moto nueva. Bastidor, suspensiones, motor, carrocería, etc. son de nueva factura. Sus ópticas son rasgadas, con el "ojo izquierdo" elipsoidal y dos grandes tomas de aire fresco en los costados. El panel de instrumentos también es de factura racing. La gran novedad es el sistema de frenos son las pinzas de seis pistones de diámetros decrecientes. El disco trasero está para apoyar la frenada. El lugar de pasajero está muy arriba y tendrá dos asas para agarrarse muy fuerte.



**BARCELONA** - Brusi, 92 Tel.: (93) 209 17 77  
**VALENCIA** - Avda. del Cid, 62-64 Tel.: (96) 370 04 03

**Concesionario Oficial**

