

Kawasaki GPX 600 R

Presentación

El relevo

La 750 marcó la pauta en lo que iba a ser una renovación por parte de Kawasaki. Más adelante mostramos la GPX 400, a la que auguramos que seguiría una 600. Pues bien, aquí está lo más caliente de la fábrica japonesa, la confirmación del relevo de la serie GPZ.

SEIS meses más rápida que cualquiera de su clase», así reza el slogan publicitario con el que Kawasaki anuncia su último nacimiento. Catalogada como un modelo correspondiente al año 88, esta GPX 600 se puso disponible en el mercado norteamericano a primeros del pasado mes de julio.

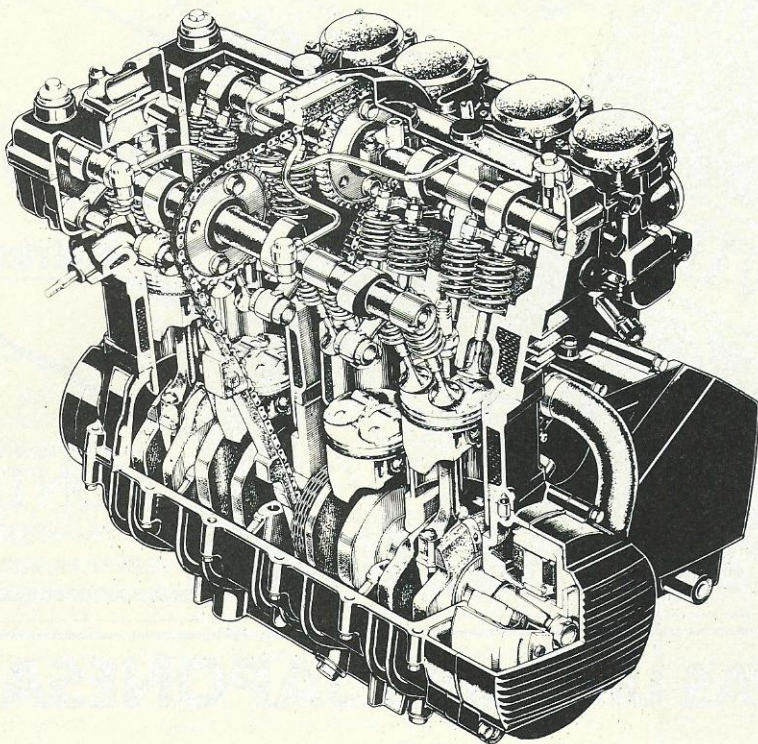
Aunque allí no se conoce por las mismas siglas, esta será la próxima GPX 600 en Europa. En USA, a toda la gama se la conoce por Ninja. Ninja 600, Ninja 750 y Ninja 1.000, pues tampoco antes utilizaban las siglas de GPZ, que pronto desaparecerán por completo en Europa para oírse sólo hablar del concepto GPX.

El nacimiento de una gama completa supone un hecho importante, pero cuando se llega al punto en el que se está tratando con el modelo más vendido por la marca, ello se convierte en más importante aún, y por ello esta 600, que en su versión GPZ se vendió como churros, especialmente en el estado de California, debía ser una auténtica joya, una herramienta de precisión que colmase los gustos de aquellos clientes a los que se les había cambiado su favorita por otra nueva.

A primera vista el objetivo está de sobras cumplido. La 600 es la más bonita y compacta de todas las GPX. Aunque exteriormente conserva aún el estilo de la GPZ-600, pronto se descubre por la desaparición de su chasis rectangular, que abrazaba al motor y al carenado por el exterior, y por la presencia de su acolchado negro a la altura de las rodillas, detalle característico de esta nueva serie.

Cura de adelgazamiento

Gracias al nuevo chasis tubular, más estrecho, el carenado fabricado en ABS es también más estrecho que el de la GPZ, y la cúpula, dos centímetros más baja. La posición de conducción sigue siendo deportiva, aunque no tanto como en el anterior modelo; eso se debe en parte a un manillar más alto. Ahora la postura es más relajada y cómoda y sólo los reposapiés, colocados muy altos para evitar roces, limitarán en parte la comodidad de quien tenga las piernas muy largas. El asiento, muy envolvente, es de dos piezas individuales, para piloto y pasajero. Este tiene detrás un amplio asidero donde agarrarse. Delante, bajo el depósi-



to y entre las piernas, va una pieza acolchada a cada lado, continuando la línea del asiento y caracterizando a la gama GPX. La izquierda contiene el grifo de gasolina. Los retrovisores son de gran visibilidad y los intermitentes traseros, que en la versión europea irán integrados en la parte posterior de la carrocería, a ambos lados del piloto trasero, aparecen sin embargo en las fotos más visibles y sujetos por sendas barras flexibles. Ello se debe exclusivamente a la normativa americana sobre seguridad en carretera.

De momento, en el mercado sólo ha aparecido la versión pintada completamente de negro y con las llantas rojas, francamente atractiva, pero se comenta que para Europa habrá otras posibilidades de elección de color. El chasis, tubular en la parte delantera y rectangular en la trasera, soporta al motor mediante sujeciones fijas y elásticas. Este es más estrecho y rígido que el de la versión anterior y es igual de ligero que el de la versión RX del año pasado, que era entero de aluminio y que nunca llegó a nuestro continente.

El subchasis, que corresponde a la parte rectangular, es fácilmente desmontable. Para sujetar la moto, dispone de caballete y de pata lateral. Una de las ventajas de este

chasis es lo bien que entra en las curvas, aparte de la suma manejabilidad que ya antes disponía. La dirección es rápida, suave y precisa. ¿Cómo este cambio tan importante respecto a la anterior GPZ? Pues ello es debido a varios aspectos: en parte a una menor distancia entre ejes y también a un nuevo Dunlop delantero de perfil bajo y más triangulado.

La horquilla delantera, de 38 mm O de barra, incorpora el sistema ESCS (Electronic Suspension Control System), que va conectado en

la botella derecha y que funciona como un anti-dive electrónico, que actúa cuando se aprieta la maneta derecha, endureciéndose la compresión de la horquilla a medida que se frena más y más. Utiliza un muelle más blando y barras más cortas que la 750. La sensibilidad de la válvula que actúa este sistema ESCS se puede regular externamente en tres posiciones. Al margen de esto, la suspensión delantera propiamente dicha no tiene posibilidad de reglajes, al contrario que el amortiguador que asiste al Uni-Trak trasero, que es totalmente regulable. Este viene de serie con un tarado más blando que el de la GPZ, pero endurecerlo significaría cargar más peso sobre el tren delantero y perdería la ligereza que tiene en zonas de baches.

En la rueda delantera van montados dos discos ventilados, con dos pinzas de freno de doble pistón heredados de la 750. En el trasero tenemos un único disco, con pinza de doble pistón. Los neumáticos son unos Dunlop de perfil bajo de 16 pulgadas.

Más motor

Este cuatro válvulas por cilindro de doble árbol de levas y refrigerado por agua es más suave y más potente que su predecesor. Respecto a aquél, resulta mucho más dulce y con mayor poder de recuperación. Una mayor relación de compresión, una caja de filtro de aire más grande y sobre todo sus nuevos carburadores Kehin le dan una gran suavidad en bajos, mientras que entre las 8.000 y 12.000 vueltas se convierte en un verdadero diablo. A 7.000 r.p.m. da la misma potencia que la GPZ, mientras que a 8.000 r.p.m. da cuatro caballos más. También es 12 km/h. más rápida, alcanzando los 224 km/h.

Su palanca de cambio es corta y precisa y el embrague, indestructible, facilita la conducción deportiva.

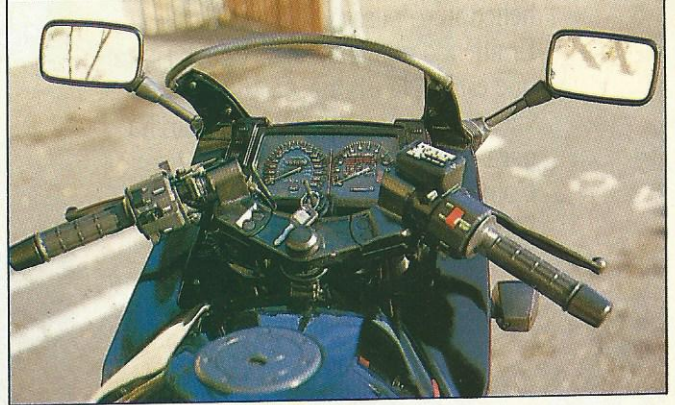
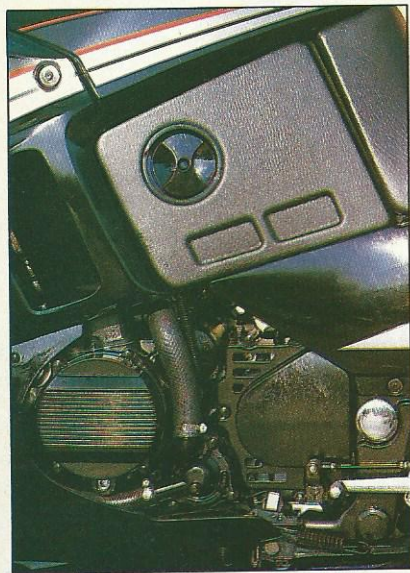
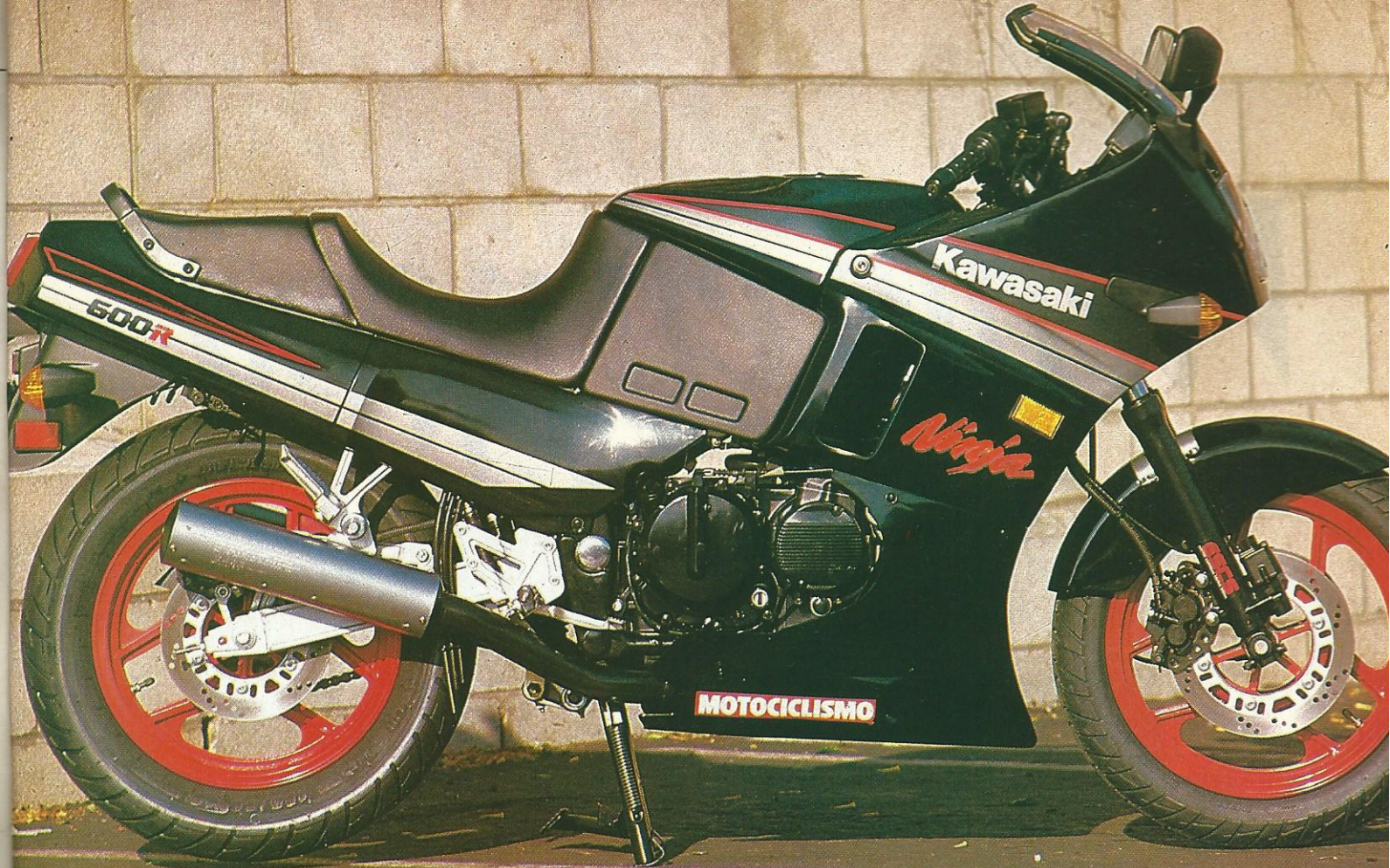
A pesar de tener especificaciones parecidas, su comportamiento es distinto al de la GPZ.

Esta GPZ 600 es en definitiva la mejor moto deportiva que Kawasaki ha producido hasta el momento y será muy interesante una futura prueba comparativa entre ésta y la CBR 600 de Honda, de la cual, por cierto, ya están a punto de sacar la versión 88. □

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro cilindros, cuatro tiempos, refrigerado por agua.
Diámetro x carrera: 60 x 52,4 mm.
Cilindrada: 592 c.c.
Relación de compresión: 11,7 a 1.
Carburación: Keihin CVK 32.
Encendido: electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monoamortiguador. Uni Trak.
Freno delantero: Doble disco.
Freno trasero: De disco.
Longitud: 2.110 mm.
Anchura: 690 mm.
Altura: 1.150 mm.
Distancia entre ejes: 1.425 mm.
Distancia al suelo: 115 mm.
Altura del asiento al suelo: 755 mm.
Peso: 180 kg.
Capacidad depósito: 18 l.

Miguel ROJO



El acolchado para las rodillas caracteriza inmediatamente a la serie GPX. En su interior, el grito de gasolina. La horquilla va asistida por un sistema eléctrico de anti-dive. La cúpula es algo más baja que la de la GPZ, y la posición de conducción, un poco más erguida.



La parte trasera del chasis es de tubo rectangular. La nueva línea le hace la más compacta y agresiva de todas las GPX. En la versión europea, los intermitentes irán más escondidos.

