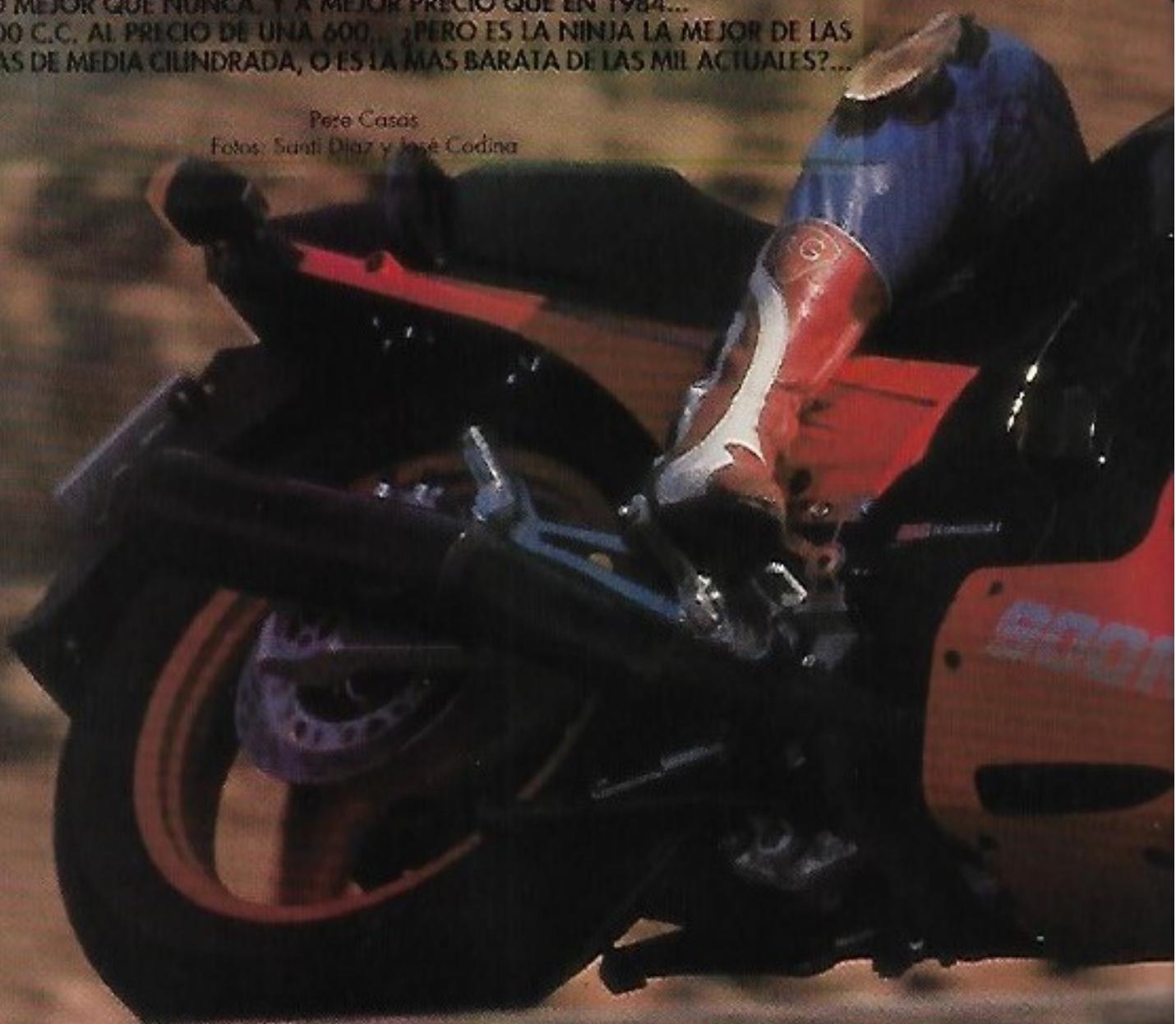


EL COMETA NINJA... O EL RETORNO DEL GUERRERO

KAWASAKI GPZ 900 R NINJA

EL "COMETA" NINJA HA VUELTO. LA MEJOR SUPERBIKE DE PRINCIPIOS DE LOS 80 ABANDONO NUESTRAS TIENDAS... RETIRADA POR LAS GRANDES Y NEGRAS KAWA 1.000 C.C.. PERO LOS COMETAS ACABAN SIEMPRE POR VOLVER, Y LA GPZ 900 R LO HA HECHO MEJOR QUE NUNCA. Y A MEJOR PRECIO QUE EN 1984... ES UNA 900 C.C. AL PRECIO DE UNA 600... ¿PERO ES LA NINJA LA MEJOR DE LAS DEPORTIVAS DE MEDIA CILINDRADA, O ES LA MAS BARATA DE LAS MIL ACTUALES?...

Peze Casas
Fotos: Santi Díaz y José Codina





www.motociclistas.it
info@motociclistas.it

Dicen las reglas de oro del comercio que las gangas no existen... y que cuando uno encuentra una a muy, muy buen precio, lo primero que debe preguntarse es el porqué.

La ganga es en este caso la Kawasaki Ninja, una 900 cc. de 115 CV. y 247 km/h. que llega a nuestro mercado, en agosto de 1990, a un precio de 1.145.000.- pts.

Un precio en línea con la Honda CBR 600 (1.150.000.-) o la Yamaha FZR 600 (1.161.000.-) por ejemplo, y muy por debajo de las mil cc. al estilo CBR 1000 o ZZR 1100 que llegan en todos los casos a más de millón y medio.

Repasando un poco las fichas técnicas y sus rivales en precio encontramos a la Ninja perfectamente capaz de soportar cualquier tipo de comparación a nivel de prestaciones.

La CBR 600, por ejemplo, una moto de 600 cc. y 231 km/h., debe sobre el papel darle la espalda a nivel de performances puras, y si ya es sabido que "ande o no ande, burro grande", en este caso no se trata de ningún triste borrico, sino de una cuestión de caballos de verdad.

La GPZ 900 se encuentra a medio camino entre las velocidades y aceleraciones supersónicas de las 1000 cc. sean "R" o "F", y las 600 peso medio deportivas de nuestro mercado, estando, por su carácter "sport" polivalente, en condiciones de conseguir aunar las ventajas de tranquilidad no exasperada que da una buena cantidad de "jamelgos" olvidando un poco el carácter "terrorista" de las motos de "F-2". y la posibilidad de diversión a los mandos de una moto en la que la conducción es fácil, ágil y versátil...

No es que cualquier tiempo pasado era mejor, naturalmente. Las capacidades de la Ninja no sorprenden como las mejores en su género, porque la evolución ha sido sin duda positiva en la flecha del tiempo, y una moto de hoy debe ir

mejor que otra de ayer.

No es cuestión de comprobar que la Ninja supere a las últimas motos salidas de las cadenas de montaje de, por ejemplo, la propia Kawasaki, porque la Ninja no es una moto "nueva". Lo que se trata es de dilucidar si la ardorosa guerrera de

ayer saluda al mañana sin polvo acumulado en su tiempo de hibernación...

NUEVA

Y sí, la Ninja aún va bien, y no debe entenderse esta frase de la manera un poco peyorativa con que se dice a veces que ciertas cosas "aún son bonitas" cuando es imposible olvidar el anteponer el "aún" y no puede ya decirse otra cosa que afirmar que "se conservan bien".

Antes hablábamos de que no había que tratar a la Ninja del todo como si fuera una moto nueva, y ahora creo que es exactamente lo contrario lo que vamos a hacer...

Hay un hueco en la gama comercial de la Kawa para ella, entre la ZZR 600 y la

ZZR 1100, porque la verde ZXR 750 es una "R" de carreras para andar por la calle.

Si existe la posibilidad de obtener una serie de motos tan buenas y tan atractivas no sólo en precio para llenar el sector de motos polivalentes... ¿porqué no aprovecharla?

Lo cierto es que a veces, en nuestro mercado, simplemente no hay opciones en todos los sectores en los que el público "necesita" motos. Quien "salga" de una 600... y no llegue al millón y medio de la ZZR 1100 o la ZXR 750 ya tiene una posibilidad a buen precio para seguir aprendiendo... o simplemente, para disfrutar de una moto de buena cilindrada sin necesidad de ir a tomar cursillos de "doma de caballos de carreras" a la escuela del inefable Kenny Roberts.



PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	Erguido	Agachado	
	235	247	
ACELERACION (s.) SALIDA PARADA	400 m.	1.000 m.	
	11,2	21,4	
FRENADA (Metros)	A 50 km/h.	A 100 km/h.	
	10	30	
RECUPERACION (s.)	100 metros	200 metros	
	Desde 50 km/h. en 5 ^º	5,1	8,4
	Desde 50 km/h. en 6 ^º	5,3	8,7
CONSUMOS (Litros/100 km)	7,1		
	CIUDAD		
	100 km/h.	Deportiva	
	4,8	8,6	
CARRETERA			
120 km./h.	150 km./h.		
6,2	6,9		
AUTOPISTA			

A FAVOR

- Precio comparado excelente
- Prestaciones
- Frenada mejorada
- Estabilidad
- Llanta de 17 pulgadas
- Motor estupendo

EN CONTRA

- Peso elevado
- Neumáticos mediocres
- Suspensión posterior
- Ruido motor
- Estética un poco pasada



El asiento es agradable para el piloto-conductor, pero el pasajero de la Ninja de 1983 ya empezaba a saber lo que le esperaba con la llegada de las "R"... El motor no se ha ocultado como en las modernas y más potentes superbikes actuales, el carenado aún deja ver parte del motor.

www.motosclasicas80.com

Info FICHA TECNICA 80.



NINJA

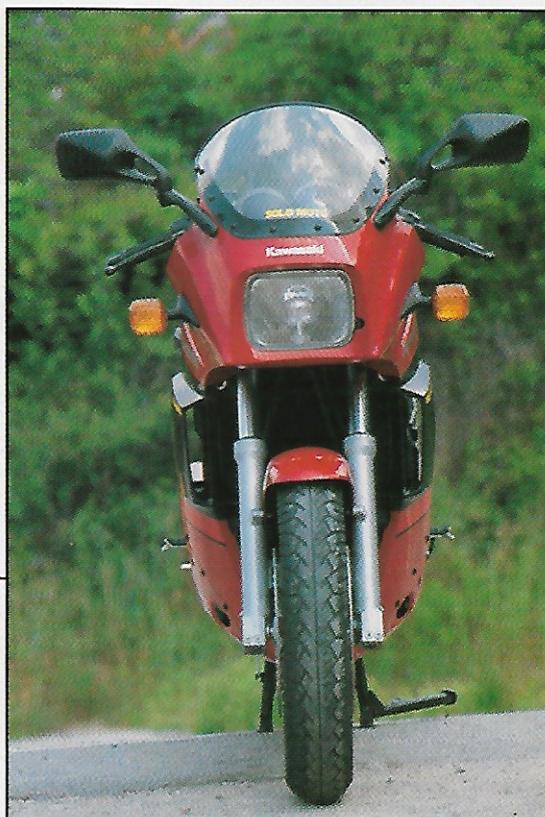
La Ninja, que vale ahora menos que en 1985 cuando se retiró a descansar, se ha beneficiado de dos cosas. Una, que en ciertos mercados como el francés, la demanda de la moto una vez retirada fue tal que debieron habilitarse versiones especiales (la más famosa fue la "aniversario" en color negro con decoración "John Player" tipo Lotus de F-1) que justificaran el volver a meterla en mercado, primero en éste país, y luego, pues... en los demás.

Lo otro que la ha beneficiado ha sido sin duda la adopción de las mejoras y equipamientos desarrollados para servir los modelos nuevos de la firma de Kobe. Así, encontramos que suspensiones, ruedas y frenos provienen de la nueva gama ZZR.

La lista de novedades es larga. Hace tres años, la Ninja se fue debido a la presencia de las nuevas GPX 750 y RX 1000. Pero ella fue el origen de las Kawa de los años 80 y también 90, con su motor 4 cilindros de 900 cc. y 115 CV. a 9.500 rpm. con 4 válvulas por cilindro que se distingue por su cadena de transmisión a los árboles de levas lateral al bloque de cilindros.

La Ninja GPZ 900 se sirve en un agresivo color rojo, aunque ha perdido sus logotipos con el nombre de guerra. Retrovisores, manillar, tijas... son modificaciones de detalle, pero que afinan su acabado para 1990.

La silueta de la Ninja es tan bonita como siempre. No es ella la que ha cambiado de gustos estéticos...



KAWASAKI GPZ 900 R NINJA

MOTOR

Tipo: 4 T. 4 cilindros en línea. 4 válvulas. Refrigerado por líquido. **Distribución:** Doble árbol de levas en cabeza mandado por cadena lateral. **Diámetro x carrera:** 72.5 x 55 mm. **Cilindrada:** 908 cc. **Relación de compresión:** 11 a 1. **Potencia máxima:** 115 CV a 9.500 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 17.4 m/s. **Par máximo:** 9.2 kgm. a 8.200 rpm. **Alimentación:** 4 Keihin CVK 34 mm. **Lubricación:** Cáster húmedo y bomba trocoidal. **Puesta en marcha:** Arranque eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Engranajes. **Embrague:** Multidisco en aceite. **Transmisión secundaria:** Cadena. **Caja de cambios:** 6 relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª.- 2.800. 2ª.- 2.000. 3ª.- 1.590. 4ª.- 1.333. 5ª.- 1.153. y 6ª.- 1.035. **Relación final:** 2.823.

PARTE ELECTRICA

Batería: 12 V 14 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** 12 V. 60-55 W.

CHASIS

Tipo: Tubular acero "Dymond" con motor portante. Subchasis de aleación ligera desmontable. **Basculante:** De acero sección rectangular. **Angulo columna dirección:** 29 grados. **Avance:** 114 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla 41 mm con 140 mm de recorrido. **Suspensión posterior:** Unitrak con monoamortiguador 115 mm.

RUEDAS

Llantas: Aleación 3 00 17 y 3.50 17. **Neumáticos:** Dunlop K-275 120/70 V 17 y 150/70 V 17.

FRENOS

Delante: Doble disco Tokico semi-flotante de 300 mm con pinza de 4 pistones. **Detrás:** Simple disco Tokico de 250 mm. con pinza de 2 pistones. n

CAPACIDADES

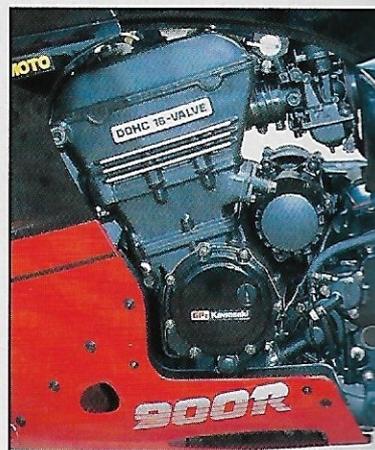
Depósito gasolina: 22 litros. **Reserva gasolina:** 4 litros. **Cáster motor:** 4 litros.

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.200 mm. **Anchura total:** 730 mm. **Altura total:** 1.220 mm. **Altura asiento:** 790 mm. **Distancia entre ejes:** 1.495 mm. **Distancia mínima al suelo:** 140 mm. **Peso en vacío:** 239 kg. **Peso en orden de marcha:** 265 kg. **Distribución de masas:** 125 y 130 kg. **Relación peso potencia:** 2.0 kg. CV.



La suspensión delantera está tomada de la serie ZZR, las modernas Kawa de última generación. El doble disco delantero Tokico de 300 mm. y pinza de 4 pistones tiene el mismo origen, y se muestra muy efectivo...



El motor Ninja de 900 cc. da 115 CV. a 9.500 rpm. Más que suficiente para batir a las 600 cc., estar con las 750 "R", y llevar a la moto a 247 por hora...

LA KAWASAKI GPZ 900 R FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor	Diám.X Carr.	C.C.	Pot. máx.	Par máx.	Cam.	Trans.	Sus. del.	Sus. trasera	Freno del.	Freno tras.	Dep.	Peso	Precio
Kawasaki GPZ 900 R	4 T 4 LT DOHC 16/LC	72,5 x 55,0 x 4	908,0	110,0/9.500	8,7/8.500	6 V	Cadena	Horq./150	Uni Trak/140	2 discos 300	Disco 222	22,0	234	1.145.000
Ducati Paso 906	4 T 2VL 90 SOHC 4/A-Oil	92,0 x 68,0 x 2	904,0	88,0/8.000	8,9/7.500	6 V	Cadena	Horq./125	Soft Damp/135	2 discos 280	Disco 270	22,0	205	1.394.000
Benelli 900 Sei VT	4 T 4 LT SOHC 12/A	60,0 x 53,3 x 6	906,0	80,0/8.400	5,7/6.000	5 V	Cadena	Horq./150	2 amort./110	2 Discos 300	Disco 260	22,0	218	708.500
Moto Guzzi Mille GT	4 T 2 VT 90 OHV 4/A	88,0 x 78,0 x 2	948,8	70,0/6.700	7,7/5.200	5 V	Cardan	Horq./141	2 amortig./68	2 discos 300	Disco 242	23,0	230	829.750
BMW R 100 RS	4 T 2 BT OHV 4/A	94,0 x 70,6 x 2	980,0	60,0/6.500	7,60/5.000	5 V	Cardan	Horq./175	Monolever/121	2 discos 285	Tambor 200	22,0	225	1.565.000
BMW K 100	4 T 4 LL DOHC 8/LC	67,0 x 70,0 x 4	987,0	90,0/8.000	8,60/6.000	5 V	Cardan	Horq./185	Monolever/110	2 discos 285	Disco 285	21,0	229	1.405.000
BMW K 100 RS 16-V	4 T 4 LL DOHC 16/LC	67,0 x 70,0 x 4	987,0	100,0/8.000	10,0/6.750	5 V	Cardan	Horq./135	Paralever/120	2 discos 305	Disco 285	22,0	239	1.795.000
BMW K 1	4 T 4 LL DOHC 16/LC	67,0 x 70,0 x 4	987,0	100,0/8.000	10,0/6.750	5 V	Cardan	Horq./135	Paralever/140	2 discos 305	Disco 285	22,0	239	1.902.000
Honda CBR 1000 F	4 T 4 LT DOHC 16/LC	77,0 x 53,6 x 4	998,0	132,0/9.500	10,6/8.500	6 V	Cadena	Horq./130	Pro Link/120	2 discos 296	Disco 276	21,0	222	1.599.000
Bimota YB-8 FZR 1000	4 T 4 LT DOHC 20/LC	76,5 x 56,0 x 4	1.002,0	148,0/10.000	10,9/8.500	5 V	Cadena	Horq./130	Bimota Syst./120	2 discos 320	Disco 282	21,0	185	3.156.187
Yamaha FZR 1000 Exup	4 T 4 LT DOHC 20/LC	76,5 x 56,0 x 4	1.002,0	145,0/10.000	10,9/8.500	5 V	Cadena	Horq./120	Monocross/130	2 discos 320	Disco 267	19,0	209	1.567.000
Kawasaki ZX-10	4 T 4 LT DOHC 16/LC	74,0 x 58,0 x 4	997,0	137,0/10.000	10,5/9.000	6 V	Cadena	Horq./135	Uni Trak/120	2 discos 272	Disco 222	22,0	222	1.598.000
Kawasaki ZZR 1100	4 T 4 LT DOHC 16/LC	76,0 x 58,0 x 4	1.052,0	147,0/10.500	11,2/9.500	6 V	Cadena	Horq./125	Uni Trak/120	2 discos 310	Disco 260	20,0	228	1.598.000
Suzuki GSX R 1100	4 T 4 LT DOHC 16/A-Oil	78,0 x 59,0 x 4	1.127,0	143,0/9.500	11,9/7.250	5 V	Cadena	Horq./120	Full Floater/136	2 discos 310	Disco 240	21,0	219	1.588.900
Suzuki GSX 1100 F	4 T 4 LT DOHC 16/A-Oil	78,0 x 59,0 x 4	1.127,0	136,0/9.500	11,4/7.000	5 V	Cadena	Horq./140	Full Floater/125	2 discos 275	Disco 275	21,0	244	1.535.000
Yamaha FJ 1200	4 T 4 LT DOHC 16/A	77,0 x 63,8 x 4	1.184,0	130,0/9.000	11,0/7.000	5 V	Cadena	Horq./150	Monocross/120	2 discos 320	Disco 245	24,5	240	1.511.800
Bimota YB-5 1200	4 T 4 LT DOHC 16/A	77,0 x 63,8 x 4	1.184,0	130,0/9.000	11,0/7.000	5 V	Cadena	Horq./130	Bimota Syst./120	2 discos 282	Disco 282	21,0	212	2.545.000

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Con 908 cc., conseguidos con 4 unidades de 72.5 x 55 mm. (recordemos que la ZZR 1100 está ya en 76 x 58) capaces de dar los ya comentados 115 CV. no hacía falta cambiar mucho más en el moto para estar a la altura de los nuevos tiempos. El bastidor, tubular en acero y que abraza al motor al estilo perimetral, lo toma como elemento resistente, y no ha sufrido tampoco cambio alguno.

La carrocería está incambiada, pero se ha dado a la Ninja un color rojo vivo contrastado en negro que resalta su estilo agresivo de guerrero japonés... aunque lastimosamente, se haya olvidado colocar de nuevo el logotipo Ninja en su carenado.

De todas maneras, continuaremos llamando a la Ninja orgullosamente así, y dejaremos el escudo GPZ 900 para la ficha técnica. Es una moto que debe tener nombre propio, y os recordamos que en las tiendas de accesorios no es difícil encontrar los adhesivos de que devuelvan a la moto su identidad...

ESTETICA

A nivel estético, la Ninja acusa un poco el paso de los años, porque el anguloso carenado está *demodé* en favor de las líneas de carrocería lanzadas en busca de la rueda delantera. Pero es bonita, y a nivel de pinturas y acabados de detalles no tiene nada que envidiar a sus modernas rivales.

El cuadro de instrumentos es nuevo, pero sigue la misma línea que el anterior. Las escalas de los relojes han cambiado, y ha desaparecido el voltímetro de la versión 85. Los retors son nuevos también, el manillar toma ligera nueva forma, y las manetas son las de las nuevas ZZR (¡por fin se abandonan las de tacto de cuchillo de las series GPZ!), regulables tanto en el embrague hidráulico como en la de bomba de freno con "ruleta" giratoria de 4 posiciones que regula la distancia de éstas al puño.

La tija superior es nueva también, así como los "piños" de intermitentes, pero eso son más modificaciones de detalle provenientes de la optimización del uso de iguales referencias en la cadena de montaje que verdaderas mejoras.

TREN DELANTERO...

Sin embargo, en cambio, un gran trabajo se ha desarrollado a nivel de tren delantero, que es totalmente nuevo. La rueda abandona su pequeña y estrecha llanta de 16 pulgadas en favor del diámetro de 17 y una anchura mayor. Ahora sus 3 pulgadas permiten montar un 120/70 por 17, aunque desgraciadamente su calidad (son unos Dunlop japoneses de los de "baja estopa") no da nunca confianza especialmente en asfalto bacheado y poco adherente.

Antes la Ninja, una moto larga de batalla (1.495 mm.) y con largas medidas de geometría delantera de nada

menos que 29 grados y 114 mm. de avance (para comparar, la nueva ZZR está en ¡1.480 mm., 26 grados y 102.5 mm.!) confiaba en su pequeña rueda de 16 para convertirse en una ágil deportiva.

La evolución de las especies parece haber optado, para las deportivas (la Suzuki GSX R 1.100 se contenta con unos escasísimos 24 grados delanteros), por ángulos cada vez más cerrados... sin perder en absoluto estabilidad a alta velocidad, como éstas últimas realizaciones parecen demostrar.

Y es que no hay otra solución para poder girar con estas motos de anchísimos neumáticos: acercar cada vez más la rueda delantera a la vertical, como hacen las 500 del Mundial.

Y como las gomas anchas son una exigencia de las potencias cada vez mayores, pues la tendencia no parece vaya a invertirse.

La Ninja era, en 1983, una superágil y agresiva deportiva. Ahora, sus geometrías son clásicas... porque las todavía más deportivas de carreras son las que han cambiado, no ella.

Sea como sea, la Ninja monta llanta de 17 para evitar ciertos "nerviosismos" de dirección (léase hasta *shemies* y tendencias a levantar la cabeza al frenar con la moto inclinada -¿recordáis la primera Honda VF con rueda de 16?-) al montar la llanta pequeña, y parece haberse conseguido el objetivo, puesto que a pesar de que el neumático es de menor balón, y el diámetro total no ha

crecido más que en poca medida el efecto de autoalineación parece claramente mayor, y el equilibrio entre agilidad y estabilidad no la hacen nada remolona. Y no olvidemos que era "R" cuando nació.

Así, aunque la "nueva" Ninja reclame algo más de esfuerzo de manillares por cambiar de dirección -relativamente frente a la versión anterior, no en absoluto-, su aplomo de tren delantero parece favorecido.

La suspensión directamente tomada de la ZZR 600 está completamente de acuerdo, y se muestra encantada con el trabajo encomendado. Firme, segura, amorrosa en frenadas, la verdad es que la atención al meter la moto en curva deberá estar sólo siempre puesta en poca confianza que da el medio neumático delantero K-275, que es capaz de deslizar de improviso con goma dura cuando las condiciones son las óptimas. La Ninja es todavía más deportiva que sus neumáticos...

El doble freno Tokico de 300 mm., pinzas de la misma marca de 4 pistones es realmente muy efectivo, y hace olvidar (caramba, si no fuera por la mala goberna los chillidos y bloqueos de las GPZ también, y para mí no menos importante) la desagradable sensación de una moto excesivamente fina que se clava en el guante.

Detrás, la moto sufre algo más, sin preocupante, en malos suelos, donde la suspensión "tabla" queda "pegada" bien arriba o abajo, sin trabajar de t

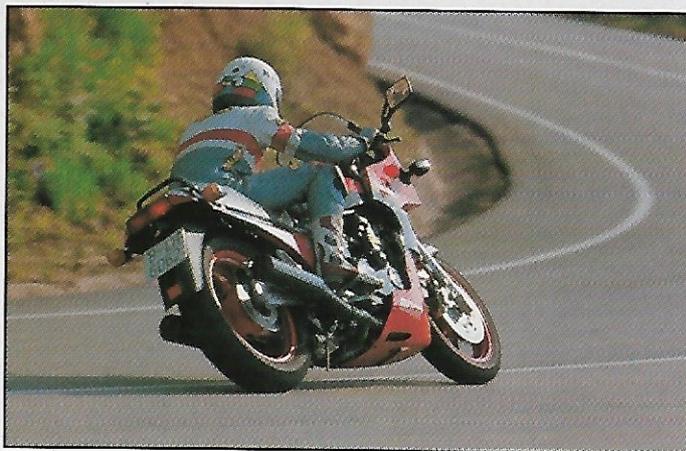
bien en su recorrido, lo que puede hacer rebotar la rueda trasera en frenadas.

La moto, pues, se conduce un poco como una clásica moto de turismo... de las de antes, por posición de conducción, y por medidas generales.

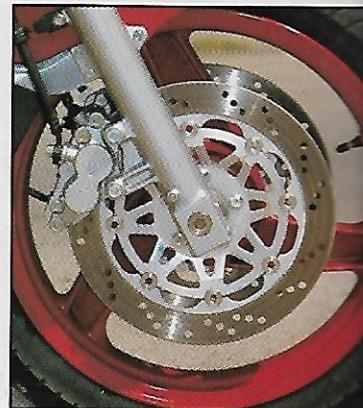
El carenado es pequeño, y su protección es relativa especialmente para el pasajero. Pero la posición del conductor es muy aceptable para una deportiva y también para una turística, con las piernas menos inclinadas que en las "R", y el torso sólo ligeramente adelantado hacia unos manillares que no están demasiado bajos y no cargan, pues, excesivo y fatigante peso sobre ellos.

Así, la posición es un poco "antigua", porque, al igual que su hermana pequeña GPZ 500 no está diseñada aún para "R's" y pilotos "mamoleros" de hoy en día, y eso no tiene porque ser considerado un defecto...

Lo de la Ninja son las carreteras rápidas con buen piso, donde una de las deportivas actuales deberán correr mucho para dejarla atrás. Sí, estamos probando motos mejores... y las 600 y 750 deportivas la ganarían en Calafat, pero la Ninja "aún" (y hasta sin el "aún") funciona perfectamente para conductores deportivos que quieran dar "sustos". Sus nuevos neumáticos de bajo perfil, y sobre todo su nueva rula de 17, la favorecen en su aplomo en plegada "dura", y en autopista, por ejemplo, su estabilidad es excelente. Acaso, alguna oscilación mal atrapada por el duro muelle trasero se trasladará a movimientos de lanternos en ningún caso preocupantes. A nivel deportivo, recordad, la Ninja siempre podrá pedir ayuda a su hermana "R", pero lo hará poco a menudo.



El cuadro de instrumentos cambia la escala de los relojes, y elimina el voltímetro. La llanta delantera es ahora más ancha, y sus 17 pulgadas sustituyen a las anteriores 16. Los neumáticos, unos Dunlop K-275, son de perfil más bajo, y aunque de mayor sección deberían mejorar su calidad para una deportiva como la Ninja...



MOTOR

El motor 900 cc. de la Ninja creció primero hasta casi 1.000 cc. para equipar la RX. Después, la Tomcat llegó ya a los 137 CV., y la nueva ZZR lo ha llevado a los 151...

Si creéis que 115 a 9.500 rpm. son pocos, la Ninja llega a 147 por hora, aunque eso sí, gracias a una sexta muy larga que pide mucho lanzamiento y poco viento en contra para llegar con facilidad.

Sus cifras de aceleración superan con facilidad a las 600, y eso es suficiente para su idéntico precio si buscas prestaciones "al kilo", y muy válido para una

rápida polivalente como es hoy la Ninja. Acelera muy bien desde 3.000 rpm., con suavidad y rotundidad, y su empuje es capaz de meterte los ojos en la órbitas desde que entra su turbo a partir de medios. Ahí se toma un ligero relajo, entre 4 y 5.000 rpm., pero en las 6.500... te pega una verdadera patada en el trasero que te impulsa como un cohete hasta cortarse definitivamente pasadas las 11.000 rpm. de cuantavueltas con potencia de la buena, con una capacidad hasta superior a la de las 750 "R"...

Y eso que la moto es claramente pesada, con 239 kilos en seco, un peso superior incluso a los 228 de la ZZ "paff" y bastante por encima de los doscientos y poco de las "R"...

Así, la Ninja no es sólo precio. Antes

hablábamos de descubrir el truco de la ganga GPZ 900, y creemos estar en condiciones de aclararlo. La "nueva" Kawasaki, sin ser la mejor moto actual, tiene suficientes argumentos en su mang para sobrar sus defectos -por ejemplo que es una moto muy, muy ruidosa- motor- y convencer a más de un conductor que quiera... las prestaciones de un mil al precio de una 600.

¿Es o no es la Ninja la mejor 600 de la actualidad?...

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO
GARANTIA
FABRICANTE
IMPORTADOR

1.145.000 ptas. matriculada
2 años piezas y mano de obra
Kawasaki Motor Co. Japón.
Derbi Nacional Motor, telf. 93-5930900

www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com