www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Kawasaki GPZ 900 R

Toma de contacto

Ninja

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

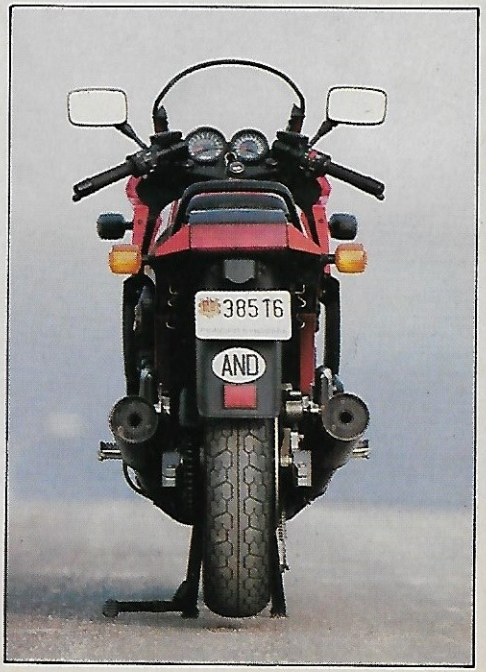
Cuestión de matices

El nombre del feroz guerrero japones ha servido a sus descendientes para designar a una de sus armas más absolutas, creadas para luchar contra enemigos cada vez más fuertes, poderosos e iguales. Las Kawasaki «Ninja», nacidas para contrarrestar el efecto de una larga y atractiva nueva generación de superbikes desde 750 a 1.100 c.c., ha conquistado a más de medio mundo. En España, todavía no ha dejado oír su grito de guerra pero hemos conseguido hacernos con una de ellas para intentar comprender por qué todos la temen. ¿Cuál es la diferencia?

HASTA ahora, aunque con una oferta limitada y precios desproporcionados, justificados por los importadores y comerciantes pero inaceptables por quienes debemos pagarlos, hemos conseguido tener en nuestro país prácticamente la mayoría de las motos japonesas que forman la avanzadilla de una nueva generación de superbike. Suzuki GSX 750 ES, Yamaha FJ 1100 y XJ 600, Honda CBX 750 F, Honda VF 750 F y Honda VF 1000 R. Añadamos a este «clan» la

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

La imagen más agresiva del mercado. El motor lleva la cadena de distribución por el lado izquierdo para conseguir la menor anchura posible. La frenada es excelente a pesar de llevar pinzas de simple pistón.



www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

BMW K-100 para tener el abanico prácticamente extendido. Son motos de la década de los '80, fruto de una situación comercial del Japón (claramente explicada en esta misma revista) que ha desencadenado un avance técnico en el mundo de las dos ruedas comparable sólo al de los ordenadores o al proyecto «lanzadera» de la NASA: máxima evolución en mínimo tiempo. Una a una, más a fondo unas que otras, todas han pasado por estas páginas y poco a poco nos hemos ido dando cuenta de que al final, las conclusiones, opiniones y las críticas se han ido cerrando, a medida que íbamos adquiriendo experiencia con esta nueva generación de motos, sobre cuestiones que sólo cinco años atrás nos hubieran parecido excesivas sofisticaciones. Sin darnos cuenta, hemos tenido que ampliar nuestro grado de apreciación por encima de valores insuperables hasta hace bien poco. Las superbikes actuales empiezan a demostrar sus flaquezas a velocidades que empiezan a ser problemáticas, las diferencias entre unas y otras son apreciables sólo a niveles muy elevados de pilotaje, en otras palabras, para un usuario medio, el límite está cada vez más lejos, y por lo tanto las motos cada día son más válidas, mejores y más perfectas teniendo en cuenta que sus hábitos, sus posibilidades como pilotos y los lugares por donde van a pilotarlas son los mismos que hace diez años.

Entramos entonces en el gran dilema. Si dejamos al margen la cuestión de velocidad máxima, por impracticable en carreteras abiertas, ¿cómo establecer las diferencias entre unas y otras? Estoy repasando mentalmente las atractivas y rápidas superbikes de este último año; estamos en una país con precios totalmente irracionales, que no tienen nada que ver con los normales de estas motos en los mercados europeos, con rebajas y ofertas «escandalosas» que ponen la piel de gallina, y tengo que decidirme por una cualquiera de las motos que he mencionado antes. Supongamos que los precios son de oferta, los servicios de recambios funcionan sin problemas y hay stocks disponibles de todos los modelos. ¿Qué hacer?

Pues si yo fuera andorrano me compraría una GPZ 900 R, una «Ninja». ¿La razón? La diferencia actual entre una FJ 1100, una K-100, una CBX 750 F o una GSX 750 ES es pura y simplemente de detalles, matices que hacen decidirte entre motos que sobrepasan los 220 km/h., tienen una estabilidad envidiable, una aceleración de huracán, unas suspensiones de G.P. y unos frenos que empiezan a ser problemáticos cuando se traspasan ciertos límites que el noventa por ciento de sus propietarios jamás desafiarán.

¿Por qué una Ninja? Kawasaki ha fabricado una moto que tiene todo lo bueno que hemos elogiado de una «mil» y todo lo perfecto y atractivo que ha hecho tan populares y apetecibles las actuales «siete y medio». Es fácil comprender que se trata únicamente de combinar lo mejor posible todos los elementos que componen hoy en día esa gama de nuevas motos que van desde los 750 a los 1100 c.c.

Acabo de leer una prueba comparativa realizada con bastantes esfuerzos en Inglaterra (donde la Ninja encabeza la lista de superventas) entre dos 1100, una 1.000 y la GPZ 900 R. Al final, todos apuestan con fuerza por el guerrero japonés. Y si repasamos las opiniones de la Prensa europea, la GPZ 900 R está siempre delante o empatada a puntos con sus parientes de mayor cilindrada. En Estados Unidos, donde el lenguaje de la moto en las revistas es de los más ocurrentes y sugestivos, se dijo de la Ninja que *«puede convertir a un santo de la autopista en el más feliz y duro criminal de la carretera»*, y en una portada nada menos que *«la moto roja que los chicos de azul (la Policía) aprenderán a odiar...»*.

Tenía ganas de tener una de estas motos rojas en mis manos. Pero en España, las Ninja sólo las hemos visto muy de pasada en manos de algún afortunado con matrícula marciana. Durante algún tiempo situamos espías por todas partes y al final cazamos una de ellas. No costó mucho convercerle y al final, una tarde me sentaba en ella. Llegaba el momento de saber si alguien había sido capaz de hacer algo todavía mejor de lo que hemos visto hasta ahora...

¿Porqué una 900?

Tarde o temprano, Kawasaki tenía que relevar sus motores tetracilíndricos en línea, de dos válvulas por cilindro y aunque con una larga tradición como superbikes de altas prestaciones (2 veces campeones del mundo de resistencia), la fuerza de una nueva generación empujaba hacia el definitivo despido, al menos como modelos bandera de toda la gama GPZ con tetracilíndricos y «convencionales». El dilema que se presentaba era, evidentemente, qué motor escoger. ¿Cuatro en «V»? Pese a la moda impuesta por Honda, una de las virtudes de los anteriores motores Kawasaki (con especial recuerdo a las populares, rápidas y Z-1) su facilidad de mantenimiento, quedaría anulada dada la complicación de la nueva configuración. Por otro lado, había que atacar el mercado con una moto de prestaciones muy brillantes, aspecto deportivo, agresiva y un comportamiento en carretera y en pista intachable.

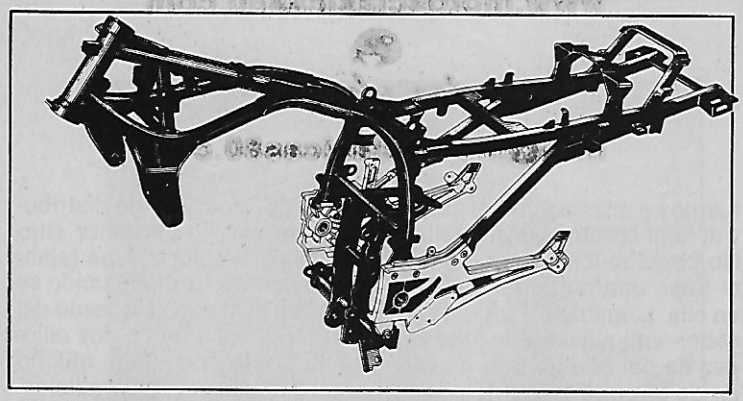
Se optó por el sistema clásico del tetracilíndrico en línea de elevada cilindrada aunque con muchas variaciones e innovaciones. Había que construir un motor estrecho, potente, fácil de mantener, capaz de elevados regímenes y ausente de vibraciones y de sofisticaciones técnicas. Es decir, un motor provisto de los menores aditamentos a nivel mecánico posible.

El resultado fue una pequeña obra de arte y bastante simple, por no decir simple del todo. Se empezó diseñando un motor lo más estrecho posible. Dado que debía ser de altos vuelos, elevada potencia y alta compresión, la refrigeración líquida era obligada. ¿Cómo meter los cilindros, las paredes del sistema de refrigeración y el espacio de la cadena de distribución central en el menor sitio posible? La solución fue tajante. La cadena de distribución se situó en el extreno izquierdo del motor. De esta forma, los cilindros podían juntarse mucho más y ahorrar considerable espacio central, de otra forma utilizado para la cadena.

Esta, carenada en su exterior por una tapa de mínimo espesor, conseguía ofrecer al todo el conjunto una anchura máxima 12 cm. menor que el motor de la Z-1. con el empleo de pistones de carrera super-corta (72,5 × 55 mm.) se conseguía una altura 2,5 cm. inferior y en cuanto a longitud, el «Ninja» es también 5 cm. más corto.

A todo ello contribuye obviamente el montaje del alternador detrás de los cilindros como es ya práctica habitual en todos los motores actuales. La cuestión de la potencia se resolvió de una forma práctica y sencilla. Las cuatro válvulas eran indispensables, y más aún una buena respiración. Pero al montar la cadena de distribución en el lateral, todos los conductos de admisión podían ser rectos, más anchos y lo más importante, todos de igual longitud. Se aprovechó pues para instalar cuatro carburadores de 34 mm., para el llenado superefectivo de las cámaras de combustión con válvulas cuyo ángulo es de tan sólo 34,9 grados. Accionando estas válvulas, encontramos dobles árboles pero de una sola leva puesto que se utiliza el sistema Suzuki de empuje a través de un balancín en forma de horquilla y reglaje a través de tuerca y contratuerca. Simplicidad máxima.

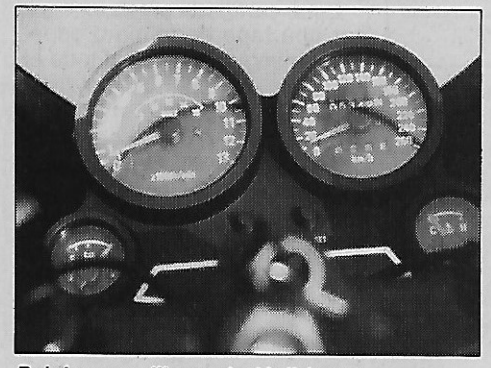
¿Y las vibraciones? La máxima preocupación de los técnicos de Kawasaki fue anular totalmente las vibraciones de segundo orden (las de las bielas al girar sobre el cigüeñal). Para ello se utilizó el penúltimo contrapeso, sustituyéndolo por una rueda dentada de dientes rectos que engrana por debajo con un pequeño eje de balance, que gira en sentido contrario al del cigüeñal. En la práctica, únicamente pequeñas vibraciones alrededor de 6.000 r.p.m. se notan en los extremos de los estribos,



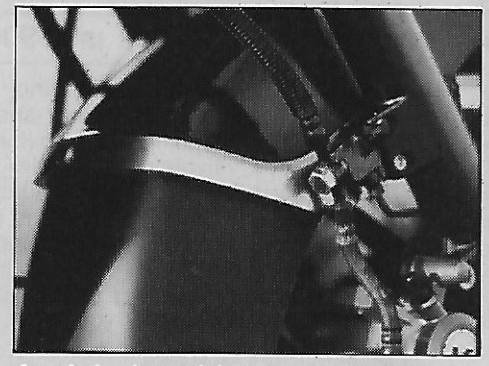
Chasis de estructura muy simple «diamond» con el motor suspendido y formando parte integrante del mismo. Va anclado sin silentblocks.

Ficha técnica

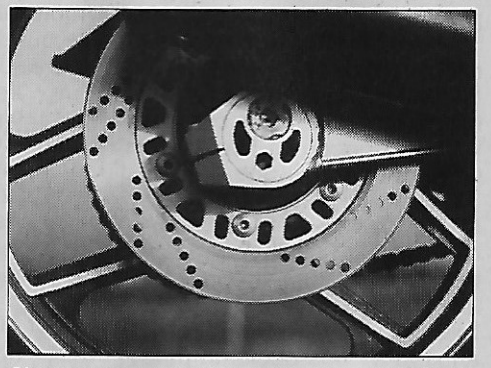
Motor: Tetracilíndrico cuatro tiempos en línea. Regrig. × agua. 4 válvulas × cilindro. DOHC.
Cilindrada: 908 c.c. (72,5 × 55 mm.)
R. compresión: 11:1
Potencia: 108 CV. a 9.500 r.p.m.
Par máximo: 8,7 mkg. a 8.500 r.p.m.
Carburador: 4 Keihin 34 mm.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en b. aceite, accionamiento hidráulico.
Transmisión secundaria: cadena.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática con anti-dive.
Suspensión trasera: Monoamortiguador sistema Uni-Track.
Frenos: 2 discos 200 mm./1 disco 270 mm.
Ruedas: 120/V80X16- 130/80V 18.
Distancia ejes: 1.495 mm.
Altura asiento: 780 mm.
Capacidad depósito: 22 lit.
Peso en seco: 228 kg.



Relojes sencillos y de fácil lectura.



Acoplado al guardabarros, robusto puente de horquilla.



Sistema de excéntrica para el tensado de la cadena.

pero el motor es absolutamente suave de funcionamiento.

Chasis: simplicidad «diamond»

No puede desligarse el hecho de la existencia de vibraciones con la de la construcción de un chasis en particular. Kawasaki pretendía una estructura lo más sencilla, compacta y rígida posible. Con el motor sin eje de balance, hubiera sido necesario instalar silent-bloks aislantes entre motor y chasis por lo que la idea de un chasis simple no era válida. Una vez logrado equilibrar el motor, se eliminó la posibilidad de montarlo sobre gomas y la estructura de chasis con motor suspendido tomo rápidamente cuerpo. Así, la GPZ 900 dispone de una estructura «diamond», tres tubos curvos entrelazados y que soportan el motor, formando éste parte integrante del chasis. De hecho, es muy simple puesto que se la ha dividido en tres partes, la principal básica que soporta el motor y la pipa de dirección y dos sub-chasis que sirven para anclar la parte superior de carrocería, accesorios y asiento (en tubo de aluminio de sección rectangular) atornillado al principal, y una tercera parte, formada por dos piezas de fundición, atornilladas en la parte inferior que soportan estribos y los escapes. Así, en caso de caída la sustitución es mucho más rápida y menos costosa.

Vestimenta de combate

Qué duda cabe que la parte más atractiva de la Ninja es su vestimenta. El carenado integral está constituido también por tres partes: la cúpula, los laterales que se unen delante formando las canalizaciones del aire al radiador y la quilla, de dimensiones relativamente pequeñas pero muy envolvente. Delante se ha instalado un faro rectagular en un grueso soporte anclado al chasis y en el que se fija la parte superior del carenado con su pequeña pero efectiva cúpula.

En cuanto a suspensiones, Kawasaki ha optado por una horquilla delantera asistida por aire y sistema AVDS, un anti-dive automático (aunque con 3 posiciones de pre-reglaje) pero que utiliza el mismo aceite de la horquilla. Detrás, sobre el soporte de los estribos izquierdos, una válvula y un mando tipo stárter (igual que la Honda VF 1000 R) permiten graduar la presión del monoamortiguador del Uni-Track entre 0,5 y 1,5 kg., al mismo tiempo que puede graduarse la carga del amortiguador en cuatro posiciones.

Habiéndose empleado un chasis «diamond» y un motor reducido en altura, Kawasaki ha optado por la rueda de 16 pulgadas delante aunque con un avance de 29.° y un lanzamiento de 114 mm. que en la práctica eliminan, como más tarde veremos, todos los efectos y vicios «negativos» de la rueda de pequeñas dimensiones. Detrás, la rueda es convencional de 18 pulgadas. En cuanto a frenos, los dos discos delanteros de 200 mm. con pinzas de simple pistón y el posterior de 270 mm. igualmente simple, son una maravilla.

Olvidaba señalar que la suspensión delantera lleva únicamente opción de aire en la barra derecha por lo que el guardabarros lleva incorporada una bellísima pieza de dural formando un conjunto único a modo de robusto puente de horquilla. Se confunde con el diseño del guardabarros.

Finalmente, encontramos unos mandos racionales, simples y sin sofisticaciones, con embrague de mando hidráulico y de accionamiento de esfuerzo moderado y un panel de relojes, muy sencillo y ciento por ciento eficaz, con el cuentavueltas más grande que el velocímetro y cuya aguja, previa presión sobre un botón en la consola, se convierte en amperímetro. En ambos lados, un termómetro para el agua y un indicador del nivel de gasolina.

«Ninja on the road»

Y bueno, todo empieza como debe empezar. Nuestro exclusivo amigo José Conesa me acompaña con una FJ 1100 prestada y nos metemos en la autopista. Pese a ser una 900, Kawasaki ha conseguido una moto tan baja que puedes apoyarte fácilmente con los pies en el suelo: 780 mm. Con 253 kg. con los 22 litros de depósito lleno, la primera sorpresa es la manejabilidad de la moto en parado. Sólo hay una superbike actualmente que la iguale o la supere, la Suzuki GSX 750 ES. Resulta reconfortable. Luego la postura adelanta ya el carácter de la moto. Pies retrasados, algo elevados, manillar dos piezas muy inclinado hacia abajo pero el cuerpo descansando justo en esta postura en el límite de lo puramente deportivo, y el deportivo de turismo-rápido.

Pero hay algo más. La Ninja lleva tras de sí una aureola de popularidad tal que resulta difícil no sentirse absorbido por una sensación difícilmente explicable, de estar llevando una moto muy especial, que tarde o temprano te comunicará su forma de ser y que te hará exclamar dentro del casco, las manos cogiendo el manillar con decisión pero sin apretar, esa frase, esa palabra que llevas tiempo a punto de pronunciar pero que en el último instante siempre has guardado para otra ocasión. Y sucedió, apenas empezamos a rodar por la autopista. Una larga recta, un ligero viraje a izquierdas coronando un fuerte cambio de rasante y luego bajar a la izquierda en curva larga hacia la derecha. Un lugar que puede atacarse acelerando pero que en determinadas motos no resulta tranquilizador. Sin embargo, la Ninja me ofreció una confianza tan absoluta que en lugar de cortar ligeramente para afrontar la cima del cambio de rasante ataqué a fondo con decisión. En aquel momento sentí aquella sensación que te hace vibrar encima de una moto. Como una pluma, pero sintiendo las dos ruedas pisar firme y con fuerza el asfalto, metido dentro de aquella cúpula y mentalmente viendo la bella y agresiva imangen de la Ninja «desde el exterior», sentí cómo perfilaba aquel rasante, enfilaba con una seguridad y limpieza el largo viraje en bajada y ascendía como un meteorito la larga subida que coronaba una larga y ancha curva en llano. ¡Excitante!

Luego vinieron las curvas, y por primera vez pude comprobar la eficacia de la frenada. Una ligera presión en la maneta, un tacto de moto de G.P., sin esfuerzo, con la dosis justa de palanca. La Ninja se detiene como se detienen pocas de las actuales motos de carretera. Incluso en curva, algo pasado, puedes echar mano del freno, porque la rueda de 16 pulgadas está ahí pero no se nota jamás y no existe esa tendencia tan molesta (y que crea ciertas sorpresas) a levantarse. Agil, pegada al asfalto como una ventosa, rígida, cómoda y potente.

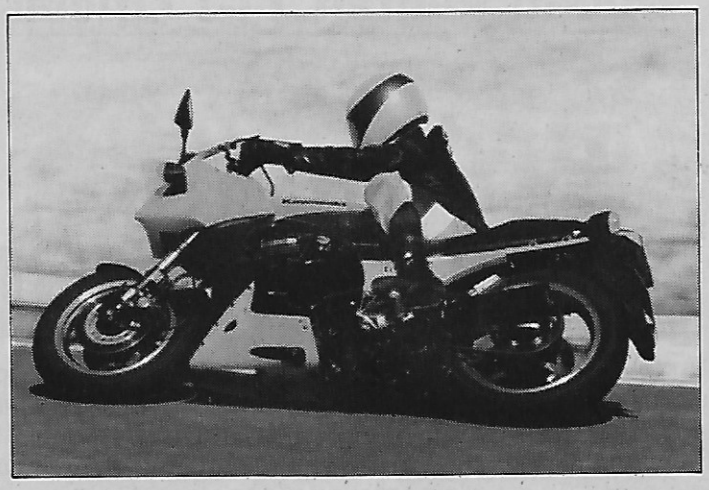
Con una potencia de 108 CV. a 9.500 r.p.m. y el par máximo (8,7 mkg.) a 8.500 r.p.m., la Ninja «desea» que se juegue con el cambio. Este tiene una palanca de recorrido ultracorto y muy preciso. Unicamente su posición es algo elevada (no existe posibilidad de regularse) y ello obliga en los primeros momentos a acostumbrarse a cambiar con el empeine si no queremos separar en exceso la bota del reposapiés. Pero con su carrera extra-corta y su buena respiración, este motor sube de vueltas, como una turbina y aunque a partir de 3.000 r.p.m. existe una respuesta aceptable y sin que el motor sufra atragantamiento de gasolina al abrir gas de golpe, es a partir de 7.000 r.p.m. cuando apurando las marchas (4.ª5.ª) hasta 10.500, sentiremos la fuerza de un motor totalmente nuevo y que nada tiene que envidiar de otros con 200 c.c. más a su cargo.

Es en este campo, entre 3.ª y 5.ª estirando las marchas hasta lo posible, donde la Ninja se convierte en la dueña y señora de las carreteras de montaña con amplios trazados y buen asfalto. Pero tampoco se queda atrás en pequeñas curvas, aunque —es el único defecto que le encontré—, resulta algo pesada de pilotar en «eses» enlazadas a alta velocidad. Aquí, una vez más, la Suzuki GSX le tomaría la delantera.

Sin embargo, al hablar de las suspensiones, esta GPZ vuelve a situarse por encima de todas. Aun en las posiciones menos racing (blandas o intermedias de anti-dive y presiones de horquilla y Uni-Track), es el mejor compromiso de las motos que han visto la luz últimamente, precisamente porque parte de unas suspensiones algo duras ya en su posición inicial más blanda. Obviamente, la rigidez de todo chasis-motor, el grueso puente de horquilla y el impresionante basculante posterior heredado directamente de las Kawa-Performance (con tensado de cadena a través de excéntrica en el eje de la rueda) son los responsables, junto a su pequeña estatura, del sano comportamiento en asfalto rápido. Creo sin embargo, que por encima de todo ello, hay todavía algo más importante, la geometría perfecta que consigue no sólo anular el efecto negativo de la rueda de 16 pulgadas, sino que la convierte en una indudable ventaja.

Rozar las puntas (protegidas) de los reposapies es difícil en carretera y gracias a los escapes totalmente recogidos bajo el motor, al no existir parte in-

(Sigue en la pág. 88)



La opinión del usuario

El primer problema que se le plantea a una persona cuando decide adquirir una motocicleta en cualquier país de Europa, que no sea «España», al no existir ya el de los precios disparados, es el de la elección de la marca y modelo. Esto se debe a la existencia en esos mercados de la totalidad de los modelos que aparecen en ellos continuamente.

Una de estas opciones es la Kawasaki GPZ 900 «NINJA», que fue por la que personalmente me decidí.

El motivo de mi decisión hacia la NINJA, fue, como ya sabrán muchos de los aficionados a la motocicleta, el que es una de las dos mejores motocicletas existentes en el mercado; como es lógico la otra es la Yamaha FJ 1.100.

La Kawasaki GPZ 900 «NINJA», se caracteriza sencillamente por ser impresionante en todos los sentidos.

Esta impresión te la produce desde el primer momento que te montas en ella. La sensación que te da es como si te la hubieran hecho a la medida, es una posición totalmente deportiva pero sin dejar de tener unos rasgos turísticos y una gran comodidad.

Una vez en marcha comienzas a sentir sensaciones que muy difícilmente podrías haber experimentado antes en otra motocicleta.

Comenzando con sus prestaciones, notarás que aquello «tira» pero tira de verdad; se inicia desde que abres gas y asciende rápidamente, de una forma progresiva, decidida y al mismo tiempo sin ninguna brusquedad, hasta llegar a su régimen de 10.500 r.p.m. sin ningún problema. En todo momento notas a la NINJA bien apoyada en el suelo, ya sea en rectas, curvas rápidas, curvas entrelazadas, con o sin buen pavimento, da igual, la NINJA sigue en su sitio.

Todo esto no tendría sentido si a la hora de detenerla no fuera posible; pero para la NINJA, no hay imposibles y la detienes donde, cuando y como quieras sin ningún tipo de problema.

En definitiva y para definir a la Ninja de una forma clara y concisa, es una motocicleta ideal para los «quemados» pero que tengan mucho aprecio a su vida.

Todas estas cualidades como motocicleta deportiva, no oscurecen las que tienen como motocicleta dócil y manejable, para circular perfectamente por una gran ciudad.

En cuanto a su estética no hay comentarios posibles, simplemente hay que limitarse a contemplarla y deleitarse con su belleza.

José CONESA

(Viene de la pág. 11)

ferior de chasis y a los reposapies muy levantados, la distancia libre al suelo en los virajes es más que buena.

En cuanto a la vestimenta, aunque aparentemente los laterales del carenado no parece que protejan mucho al piloto, por autopistas, rodando a promedios de 220 de velocímetro, la comodidad frente al viento es prácticamente total, mucho mejor que en la Suzuki GSX o la Yamaha FJ 1100. Apenas hay que agachar la cabeza para conseguir una penetración perfecta a elevada velocidad. Ello evidentemente, permite unos cruceros elevados con un mínimo de fatiga.

Acerca de la buena protección y diseño de la cúpula, pude comprobarlo yendo de noche, de vuelta tras esta prueba de contacto. Con la visera rayada y la Ninja incitando a atacar fuerte, no tuve más remedio que levantar la visera. Normalmente, esto no es posible, porque en la mayoría de los carenados, el aire se arremolina delante del casco y cierra automáticamente la visera. Pero no en este caso, lo cual me permitió poder rodar más de prisa de lo que una pantalla llena de estrellitas me hubiese permitido. Lástima del faro rectangular. Siempre he pensado que aunque estéticamente son aceptables, los faros de moto deben ser redondos y no rectangulares. Esta moda, heredada de los coches, es válida únicamente en rectas. Pero en curva, el haz plano se levanta por los extremos y deja parte de la curva totalmente a oscuras. Porque si importante es ver la salida de la curva, también lo es ver donde termina la raya exterior.

Bajo consumo; prestaciones «R», y ¿para cuándo en España?

Dado que no había tiempo para hacer un cálculo de consumos parciales y como el tiempo de prueba apremiaba, calculamos el consumo global que se desarrolló por autopista a cruceros elevados muy sobre los 200 Km/h. de velocímetro, y tramos rápidos de montaña con empleo intenso del cambio. Pensé que con cuatro carburadores de 32 mm., cuatro válvulas y dándole al mango, aunque el aprovechamiento de la mezcla debería ser muy bueno, la GPZ se podía convertir en una buena «groumet». Pero también aquí sorprendió y la irrisoria cifra de 7,05 litros en una prueba rodada a contrareloj en el más estricto sentido de la palabra supone que se sitúa muy por debajo de las «siete y medio» de nuestro mercado, dos litros por debajo de la Honda VF 1000 R y casi a la par con FJ 1100.

En el capítulo de prestaciones, la Ninja ha ganado a todas en las pruebas de aceleración, aunque existen diferencias sustanciosas entre los métodos. En los USA, el especialista de las aceleraciones «Pee Wee» detuvo el reloj en el cuarto de milla (400 metros) en 11,09 segundos, mientras que nuestros colegas de *Motorrad*, menos obligados a conseguir el aplauso de un representante de la marca en una presentación oficial, detenían el crono en 11,5 s. para la misma distancia, consiguiendo además una velocidad máxima de 240 Km/h. que los ingleses se encargaron de mejorar en el circuito británico de MIRA en nada menos que 9 Km. aunque en un solo sentido. Ello sin embargo es más que suficiente para dejar claro que la Ninja es capaz de seguir la estela de una VF 1000 R e incluso sobrepasarle, si hablamos de agilidad y estabilidad en asfalto de un circuito.

Y este es precisamente el punto fuerte de la Ninja. Como decía al principio, escoger entre una u otra moto es cuestión de matices, sopesar aquellos factores que por gusto personal, por atractivo estético o por comportamiento en un determinado lugar y en unas determinadas condiciones hacen más atractiva una moto que otra.

Pero tras esta breve toma de contacto, he podido ser testigo de lo que ha sido reconocido ya en todos los mercados donde las GPZ tienen posibilidad de venderse: la Ninja es tan buena moto en carretera como en la pista, es una deportiva completa y una sport-turismo total, donde se conjugan unas suspensiones en las que mejor se ha sabido encontrar el compromiso deportivo, unos frenos sin discusión, una estabilidad y ligerezas propia de una moto de menor peso y cilindrada y la potencia de una «mil».

Se que muchos dirán que aprovecho el hecho de que la Ninja no se vende en España para ponerla por las nubes dado que no podemos enfrentarla de verdad con el resto de la competencia. Adelantándome algo a los acontecimientos diré que existen serias sospechas de que las Ninja puedan formar parte de una más o menos importante e inmediata importación a nuestro país —salvo inconvenientes de última hora— por lo que la estampa del guerrero japonés especialista en destruir furiosos y aguerridos grupos armados enemigos (estaban especialmente entrenados para ello los Ninjas) puede convertirse aquí también— ojalá así sea— en aquellas «red bikes» que algunos pueden llegar a odiar...

Mientras tomamos una cerveza en medio del camino con nuestro amigo que nos ha prestado su «guerrero» particular, hablamos —cómo no— de precios y estoy a punto de atragantarme. La Ninja cuesta en Andorra, poco más de 600.000 ptas., pero más grave es que hace algo más de un año, el precio de esta «900» no llegaba a las 450.000 ptas. Automáticamente no puedo dejar de pensar que por ese dinero apenas puedo pagarme una 400 en España. Resulta evidente, por más vueltas que le doy y números que hago, que aquí alguién nos está engañando.

¿Hasta cuándo? □

Claudio BOET
Fotos: Emilio JIMENEZ