



Kawasaki

Ninja ZX6R

Sensaciones únicas

Texto y fotos: JCP

Tener el placer de subirse a una deportiva pura sangre es abrir un mundo de sensaciones inigualables, sensaciones de las cuales recibimos varias sobredosis rodando en la última creación de la marca de Kobe en la categoría de los 600cc.

La sonrisa no se me podía borrar del rostro, apenas llevaba unos 40 kilómetros rodando en la nueva ZX6R de Kawasaki y me sentía como si estuviera comenzando una luna de miel, de hecho en esa parada para tomar aire y tratar de asimilar esa primera dosis de buenas sensaciones que acababa de recibir, recordé algo que había escuchado de un piloto algún día, que palabras más o palabras menos decía que las mayores descargas de placer siempre venían acompañadas por una cuota de sacrificio físico. En mi caso esto aplicaba a la perfección, pues el cuerpo apenas comenzaba a acomodarse a la postura que exige esta supersport y el cansancio se hacía sentir,

especialmente en los brazos y en la espalda, pero en realidad eso poco me importaba, de momento estaba absorbiendo la cinta en mi cerebro y degustando la manera como habíamos venido trazando cada curva, entrando con una precisión total, antecedida por una frenada impecable y luego saliendo con una aceleración limpia y contundente, sintiendo ese magnífico sonido del cuatro en línea que a medida que iban subiendo las rpm se convertía en un aullido que acariciaba directamente las neuronas, haciendo que cuerpo y moto se movieran al unísono.

Razones de peso

Las razones para que esta moto sea tan especial son muchas, pero la más contundente está en los 10 kilos menos que marca en la balanza en comparación con la versión 2008. Y es que bajar semejante cantidad de peso en una deportiva de última generación es algo que no se logra fácilmente y que seguro demandó un trabajo arduo por parte de ingenieros y diseñadores, que se complementó con el uso de materiales exóticos como titanio y magnesio, los cuales están presentes en el motor y el escape, pero la exhaustiva dieta que sufrió la Ninja no se limita tan solo a estos dos componentes, desde sus espectaculares y afilados plásticos, hasta el soporte de la placa, pasando por todo el chasis y prácticamente cada pieza, todas fueron sometidas a régimen para ganar gramo a gramo esos diez kilos que pesan demasiado a su favor.

Otra de las razones para que Kawasaki pueda presumir de tener la mejor deportiva de 600cc este año, título que se ha ganado en las más prestigiosas revistas especializadas donde la Ninja ha sido comparada contra sus adversarias niponas, está en su motor de cuatro cilindros en línea, que a pesar de conservar la arquitectura de la versión anterior fue objeto de una renovación de fondo, donde se le prestó especial atención al diseño de todo el sistema de inyección, admisión y escape, buscando mejorar la entrega de potencia en bajo y medio régimen, pero también le pusieron gran cuidado a cada uno de los componentes móviles, reduciendo fricciones y mejorando su diseño con el ánimo de conseguir esos caballos extra en la parte alta que marcan diferencias en las pistas, no en vano este motor es capaz de girar hasta

La última Ninja conquista de inmediato con su afilado diseño.



16.000rpm y su ficha técnica habla de 134 caballos a 14.000rpm cuando el aire está ingresando a alta velocidad por la toma de admisión dinámica Ram Air ubicada en el frontal de la moto. Lo cierto del caso es que en los bancos de pruebas la Ninja entrega 108 caballos a la rueda (sin Ram Air y a nivel del mar) lo que representa 5 unidades más que la mejor de sus rivales (Suzuki GSXR 600) y

con una curva de potencia libre de baches y ante todo sustanciosa a medio régimen, tanto que a solo 7.000 revoluciones ya está colocando 55 caballos en la rueda trasera, lo que se traduce en más de la mitad de su potencia real.

Pero como reza la publicidad de Pirelli, la potencia sin control no sirve de nada. Afortunadamente en esta guerrera oriental lo que sobra es

REVISIÓN TÉCNICA DE MOTOS para compra y venta

MECANICA RAPIDA de ATV'S y Motocicletas

BALANCEO Y MONTAJE de llantas

CASCOS / ACCESORIOS

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO



MOTO-TEST
DIAGNOSTICENTRO

TEL: 262 11 37 - MEDELLIN
www.mototestcolombia.com





control, en parte gracias a las mejoras realizadas en el chasis, que fue reforzado en la columna de dirección y en el soporte posterior del motor, pero principalmente a otra de sus grandes fortalezas, y nos referimos a la nueva suspensión delantera invertida que Showa denomina BPF y que se desarrolló para la Ninja partiendo del mismo esquema que usan en MotoGP un diseño que tiene menos componentes internos, es más liviano y cuenta con un pistón principal de casi el doble de diámetro que las horquillas invertidas convencionales y esto le da a la moto un control de la dirección, una estabilidad en curva y una reacción en la frenada únicas, además de que es totalmente ajustable en precarga, compresión y rebote, condición que también aplica para el amortiguador trasero, que trabaja adosado a un basculante de aluminio muy bien reforzado para aguantar las torsiones que genera tanta potencia aplicada a la rueda.



Pero los argumentos no terminan aquí, por si todo lo anterior fuera poco hay que sumar a la lista de refinamientos de esta Ninja un amortiguador de dirección Öhlins, que viene calibrado para uso en calle, pero puede ser ajustado para circuito; también cuenta con embrague anti-rebote y por supuesto, como es norma en Kawasaki,

sus discos de freno son lobulados, con pinzas de anclaje radial en la rueda delantera y 4 pastillas individuales para cada uno de los 4 pistones que tiene cada pinza (8 pastillas en total para los dos discos delanteros). Igualmente se destaca su bomba de freno delantero de accionamiento radial, todo en pro de otorgarle la mejor capacidad de detención posible.

De la teoría a la práctica

Volviendo a esos primeros kilómetros de los que les comentaba al comienzo, resulta que para ese momento todavía no habíamos pasado la aguja del tacómetro más allá de las 8.000rpm, ¡apenas medio régimen!, todo en aras de familiarizarnos con esta fina pieza de tecnología que merecía un tiempo de acoplamiento, de manera que si tan solo usando media máquina ya estábamos



El tablero es muy completo y fácil de leer, incluye indicador de cambios y cronómetro para tiempos de vuelta con accionamiento desde los comandos. El amortiguador de dirección Öhlins es todo un lujo, al igual que la suspensión delantera Showa BPF y sus pinzas radiales con discos lobulados.

disfrutando de lo lindo, qué podría venir cuando se llegara el momento de girar el puño derecho sin misericordia. Pero antes de llegar a eso, los que tengan experiencia con deportivas de 600 se estarán preguntando cómo es posible que sin pasar de medio régimen se pueda sacar tanto jugo de una 600. En efecto tienen razón para dudar, puesto que es bien sabido que las tetracilíndricas de esta categoría no gozan precisamente de motores muy sustanciosos en bajo y medio régimen y que para hacerlas andar en serio se necesita llevarlas mucho más arriba. Pero en esta Ninja la cosa es diferente, su motor tiene magia en su interior, magia en forma de un gran avance en el sistema de admisión, en la inyección y en la válvula de escape, y claro, en la electrónica que los gobierna, por eso cuando uno engrana primera y pone en marcha esta 600 de inmediato se da cuenta de que las cosas no son iguales, a diferencia de sus rivales esta Kawasaki se siente demasiado agradable a bajas revoluciones, incluso sorprende cuando uno se ve obligado a rodar muy despacio, puesto que su motor muestra una finura tal que se puede uno mover casi a paso de caminante sin tener que usar el embrague para nada y controlando la moto tan solo con el puño derecho sin sentir jalonazos ni nada por el estilo. Gracias a esta virtud se puede disfrutar a ritmo de paisaje y se hace perfectamente tolerable entrar en la lentitud del tráfico urbano y no enloquecer en el proceso. Algunos pensarán que



Nueva
ZX6R 250

www.yamaharevolution.com



Academia Nacional de Artes y Oficios
programa académico aprobado por SEDUCA
Resolución N° 10551

**ESTUDIE MECÁNICA
PARA MOTOS
2T, 4T**

Cra. 42 # 50-65 Medellín - Tel: 239 35 98 - 239 59 76

Presente este bono
y obtenga un
descuento del
50% en cada
mensualidad

www.demotos.com.co

The Art of
Engineering

MÁS INFORMACIÓN
☎ 01 8000 93 92 62
www.informacion-yamaha.com.co

Es momento de volver a abrir el acelerador, primero con delicadeza y luego a tope disfrutando a pleno el empuje del cuatro cilindros y la descarga de decibeles que salen del escape como el rugido de una fiera que se dispone a atacar.



esto no tiene relevancia en una máquina creada para vivir a altas velocidades, pero en la vida real son pocos los que tienen al lado de la casa una pista de carreras o los que encuentran una carretera perfecta y solitaria a la vuelta de la esquina y eso hace que muchas deportistas que son muy buenas a ritmo alegre se tornen insoportables cuando aparecen camiones a paso de tortuga, policías acostados, retenes, pueblos, congestiones, en pocas palabras cuando se rueda en el mundo real. Ahí donde las otras se tornan toscas y torpes la ZX6 se mueve como pez en el agua, dándole al piloto un plus de comodidad que se agradece demasiado, más que todo después de una buena rodada de domingo cuando ya vamos regresando a casa, sintiendo los kilómetros en el cuerpo y en plena hora pico.

Nosotros no somos los afortunados que vivimos al lado de una pista, pero sí tenemos una deliciosa carretera de montaña prácticamente en la puerta de la redacción, la cual deriva en otras tantas que resultan perfectas para esta joya japonesa y por supuesto en ese "patio de juegos" nos sumergimos durante varios días sumando en total 1.500km

que nos permitieron conocer bastante bien a nuestra compañera.

Para los que tenemos ese piloto frustrado en el interior, subirse en esta moto es como entrar en el paraíso. Mientras el motor va ganando temperatura uno se deleita mirando la "cabina de mando" que es 100% de carreras, con el tacómetro de fondo blanco resaltando en el centro de la visual y su línea roja comenzando a más de 16.000rpm, luego es imposible no dirigir la vista hacia el amortiguador de dirección Öhlins y por supuesto a las espectaculares barras invertidas Showa que en su parte posterior muestran los tornillos de ajuste del rebote y la compresión con un acabado impecable en tono bronce. Tampoco pasa desapercibido el hueco que hay en el tanque justo al frente del tapón de llenado y que está allí para poder esconder al máximo la cabeza a alta velocidad y lograr así la postura más aerodinámica posible.

Luego de un par de minutos disfrutando del murmullo ronco que sale del escape vemos en el tablero 65° de temperatura y sabemos que el propulsor está listo para comenzar la jornada. Apretamos el embrague, bastante suave para ser mecánico, y engranamos primera con un recorrido muy corto de la palanca sintiendo cómo se tensa la cadena al acoplar la marcha; los brazos quedan en una postura que nos obliga a descargar parte del peso sobre las muñecas, pero sin ser tan radical como en otras de su estilo. Tan pronto

como la moto comienza a rodar las piernas se doblan y encajan perfectamente contra el tanque, con los pies suficientemente altos y retrasados, logrando una fusión entre cuerpo y máquina que es esencial para lo que está por venir.



POLARIS
The Way Out.

Moto Shop
Sportmotorcycles

Red Bull CIVI TAPER ACERBIS AGV KTM CAMELBAK

4X4

4X2

CRA 38 No 10A-40 TEL. (4)3113969 WWW.MOTOSHOP.COM.CO

En los primeros metros la sensación de ligereza sorprende y con ella también la maniobrabilidad que esto brinda, ahí es donde se empiezan a sentir esos 10 kilos menos y el concepto de centralización de masas que llevó a los diseñadores a mover el escape desde la cola hacia la parte baja del motor con una salida corta por el costado izquierdo, bajando así el centro de gravedad. Junto con esa facilidad para moverse también sorprende ese tacto suave en el acelerador y la dulzura del motor desde muy abajo de la que les hablamos antes a lo cual hay que añadir una caja de impecable precisión y suavidad, y todo esto se conjuga para hacer que uno se sintonice de inmediato con ella. Poco después comienzan a llegar las curvas y palabras como precisión, control y confianza cobran gran sentido en esta moto, todavía vamos a ritmo conservador y así se siente, aunque el velocímetro diga lo contrario con cifras de tres dígitos. Más bien lo que sucede es que la sensación de aplomo y seguridad es tanta que los sentidos se ven engañados y si no fuera porque los demás vehículos parecen parados no nos daríamos cuenta que vamos volando de una curva a la siguiente y todavía icono medio motor por exprimir! A estas alturas los frenos casi no han entrado en acción gracias a la buena retención del

motor a medio régimen, pero sí los hemos usado lo suficiente para darnos cuenta que es muy fácil dosificar la potencia de los discos delanteros en la medida exacta en que se requiera.

Más adelante la carretera se endereza un poco y con el panorama despejado es momento de abrir el acelerador sin contemplaciones, la primera nos dispara en pocos segundos a más de 110km/h y se siente cómo la rueda delantera se despega del suelo justo cuando la aguja del tacómetro pasa de 13.500rpm, luego un destello en el tablero nos dice que es hora de cambiar y con la segunda aplicada a fondo de nuevo la rueda se levanta un poco, pero el amortiguador de dirección hace su trabajo y nada se sale de control. Ya en tercera vamos rozando los 180km/h y la recta que se veía larga se ha evaporado en menos de lo que uno tarda en leer esto, en ese momento entran en acción los discos delanteros, leve presión con dos dedos, bajamos a segunda con la moto a más de 140km/h y el motor sube a 14.000rpm al saltar el embrague, ahí comprobamos la efectividad del clutch anti-rebote que hace su trabajo a la perfección, prueba de ello es que la rueda trasera no hace ni el más mínimo intento de derrape, es como bajarle cambios a un motor de 2 tiempos. Para ese momento ya estamos soltando el

freno y a la vez encaramos la curva con el cuerpo un poco desplazado al interior, la moto se inclina con una facilidad sorprendente a pesar de que hemos frenado algo tarde, pues la aceleración nos ha tomado por sorpresa, pero no hay nada de que preocuparse, ambas ruedas trazan la curva como cuchillas cortando el asfalto.



Aquí se puede ver un corte muy ilustrativo del renovado motor y también del silenciador en el que puede observarse la válvula de escape. En la otra imagen se puede ver parte del chasis, el intrincado colector de escape, el impresionante radiador curvado y por supuesto el compacto motor cuatro en línea.



Es una sensación difícil de describir con palabras, donde hay muchas fuerzas en acción pero es tal la precisión de la moto y la seguridad que imprime, que pareciera como si el tiempo se detuviera en ese instante de equilibrio, cuando moto y piloto cruzan el vértice de la curva, que parece desafiar la física. Luego la cinta de asfalto se abre de nuevo ante nuestros ojos y nos enseña la salida de la curva, es momento de volver a abrir el acelerador, primero con delicadeza y luego a tope disfrutando a pleno el empuje del cuatro cilindros y la descarga de decibeles que salen del escape como el rugido de una fiera que se dispone a atacar. Aparece otra recta un poco más larga que nos permite llegar a cuarta y de reojo con la cabeza escondida detrás de la cúpula alcanzamos a ver más de 200 en la pantalla del tablero, le sigue una curva amplia, la Ninja se la devora sin bajar el ritmo y sin moverse ni un milímetro de la línea que le indicamos, la estabilidad es impresionante, el tren delantero parece como si tuviera el efecto suelo de un Fórmula 1, pero ya es hora de volver a ritmos "legales". Una pista sería lo ideal para buscarle los límites a esta moto, si es que somos capaces, pero la única se encuentra a 450km y ya será para la próxima.

Mejor nos detenemos de nuevo, esta vez para charlar con algunos amigos que se han cruzado en el camino con sus "juguetes" italianos, es tiempo para intercambiar conceptos y admirar el espectacular diseño de la Kawa, que hace ver obsoleto al de la versión anterior.

Reflexión

Las deportivas no filtran nada, cuando se quiere ir realmente rápido y tener control de la sensación debe ser así, hay que sentir la rueda delantera en la palma de las manos, percibir el chasis en nuestro cuerpo y dosificar cada pulso del motor con nuestro puño derecho, por eso es que una verdadera deportiva no puede ser confortable y de serlo se perdería gran parte de la diversión en el proceso, por eso mismo no se le puede pedir a una Ninja o a otra de su tipo que sea benévola con el cuerpo, más bien el cuerpo se debe preparar para lo que ella exige, sin embargo con esta última 600 Kawasaki ha logrado un compromiso bastante bueno entre lo que es una moto de circuito y una máquina para rodar en la calle. Una máquina que facilita el aprendizaje, que hasta cierto nivel tolera errores y que tiene todo el potencial necesario para ser una ganadora dentro y fuera de las pistas en su categoría.

Y conclusión

En una prueba se pueden medir muchos parámetros, cifras frías que realmente poco transmiten, pero cómo medir la diversión, cómo cuantificar el placer. Cuando uno se sube a una moto del calibre de esta Ninja sería excelente tener un instrumento que permitiera saber estos aspectos, porque a veces la potencia, el torque, la velocidad y en general los números que podemos cuantificar dicen poco en comparación con lo que traducen las emociones y las sensaciones.

Si dicho instrumento existiera y lo hubiéramos tenido conectado al cuerpo cada vez que nos subimos a la ZX6R, cada momento en que nos dedicamos a contemplarla o simplemente a escuchar la hermosa melodía que sale de sus cuatro cilindros, seguramente lo habríamos reventado, porque con esta esbelta compañera de traje verde alucinamos quemando caucho hasta el cansancio por las carreteras más intrincadas que conocemos, donde pudimos darnos cuenta de que en esta moto se resume toda la experiencia obtenida por Kawasaki en muchos años de estar diseñando, construyendo y compitiendo con máquinas deportivas del más alto nivel. **DM**

Tapivan
 PBX: (4) 262 87 01
 Fax: (4) 381 28 52
 SERVICIO AL CLIENTE
 01 8000 941033
 Calle 38 N° 52-39
 Medellín-Colombia
 E-mail: tapivan@une.net.co

- FORROS ORIGINALES Y DE LUJO
- ESPUMAS, BASES Y SILLINES
- REPUESTOS PARA PIAGGIO

GMD

- SERVICIO DE IMPRESIÓN DIGITAL
- RESOLUCIÓN 1440 DPI
- DISEÑO Y PRODUCCIÓN DE CALCOMANÍAS PERSONALIZADAS Y PUBLICITARIAS

DES PACHOS A TODO EL PAÍS

Tel:(4)284 84 24 Medellín E-mail: graficosgmd@hotmail.com

NACIDO EN LA PISTA PARA LA CALLE

Riders te trae las colecciones 2009 de AGV, KBC, Firstgear, Shoei, Arai, HJC, Shark, Tourmaster, Joe Rocket y Cortech entre otras. Adicionalmente contamos con un servicio de Ventas por Catálogo, con los catálogos más grandes del mercado de Estados Unidos y Europa.



Nueva Línea AGV
 Cascos desde \$399.000

RIDERS
 RIDE SAFE

www.riderscolombia.com Tel: (574) 266 0687 Calle 10A #40 59 Medellín

Representante oficial de AGV para Colombia.



Ficha Técnica

Motor	Cuatro cilindros 4T, DOHC 16 válvulas, refrigerado por agua
Cilindrada	599 c.c.
Rel. compresión	13.3 : 1
Torque Máx.	6,8 kg-m a 11.800rpm
Potencia Máx.	134 hp a 14.000rpm (con Ram Air)
Alimentación	Inyección electrónica Keihin
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco con antibloqueo
Susp. Del.	Telescópica Invertida 41mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	Dos discos 300mm
Freno Tra.	Disco 220mm
Peso	191 kg. (en orden de marcha)
Capacidad Tanque	4,5 galones (17 L)
Consumo promedio	62,4 km/galón (en la prueba)
Precio	\$33.990.000
Para saber más	www.kawasaki.com