

# Kawasaki Ninja 1000

## Turismo y adrenalina

Texto y Fotos: JCP - Agradecimiento: Pablo Ospina



**Imaginen que tienen un par de días libres, buen clima garantizado y una mil esperándolos en el garaje. Definitivamente una mezcla irresistible para salir a devorar kilómetros.**

**P**ara nosotros no había duda alguna, teniendo en nuestras manos la última creación de Kawasaki en el segmento Sport Turismo, contando con un clima inmejorable y con tiempo para dedicarle, era obligatorio salir a hacer muchos kilómetros en ella y eso fue lo que hicimos, nos fuimos sin rumbo fijo a rodar por la zona cafetera, buscando todo tipo de carreteras, lentas, rápidas, algunas muy retorcidas y otras en regular estado, para descubrir ambas facetas de esta mil: su lado turístico y su cara más deportiva.



www.ruta40.com.co

NUEVAS METZELER RACETEC K1 Y K2

Cra 43A # 30-26 Frente al C.Cial Premium Plaza Tel: 448 18 40 Cel: 310 508 17 31-Medellín

La fórmula de Kawasaki para concebir esta criatura, denominada Ninja 1000 en Norteamérica y Z 1000SX en Europa, fue tomar su naked de litro (la Z 1000), que por cierto les quedó muy bien lograda en todos los aspectos, y hacer algunos retoques para transformarla en una deportiva de enfoque turístico, el más visible, obviamente, es el carenado, que ahora oculta el musculoso motor de 4 cilindros, pero cuya misión principal es proteger del viento a los ocupantes; luego está el tanque de gasolina, ampliado para recibir 4 litros extra, pasando de 15 a 19 y ofreciendo con ello un plus de autonomía que es indispensable en toda moto de turismo; ambas sillas recibieron una dosis mayor de espuma, pensando en la comodidad, aunque a simple vista se nota que al asiento del pasajero no le hubiera caído mal un poco más de espumado y tamaño; los posapiés de ambos ocupantes recibieron un recubrimiento de caucho y en la cola se instalaron un par de necesarias asas; por último, la dotaron de un tablero más generoso en tamaño y mucho más fácil de leer, pusieron el manubrio ligeramente más

elevado y cercano al piloto, alargaron un poco el desarrollo final para conseguir mejores velocidades de cruce y la dotaron de un parabrisas ajustable en tres posiciones sin necesidad de herramientas. Todo lo demás quedó igual, por dentro es la misma moto que probamos en la revista 94, chasis, suspensiones, motor y frenos, solo cambiaron los rines, pero en diseño, porque las medidas siguen siendo las mismas de la naked.

El motor es una de sus grandes fortalezas, son 1.043cc repartidos en 4 cilindros en línea, capaces de generar 138 caballos a 9.300rpm, pero más que caballos, este tetracilíndrico hace alarde de un torque descomunal de 11,2 kg/m a 7.800rpm. Semejante cantidad de potencia y de par motor le confieren a la moto una capacidad de salir acelerando implacablemente en cualquier cambio y prácticamente a cualquier régimen, en pocas palabras, es como estar subidos en un "dragster" civilizado, que va de cero a 200 en menos de 11 segundos y que al mismo tiempo es capaz de llevarnos a paso de tortuga con total

finura de funcionamiento, esa flexibilidad se aprecia especialmente cuando en medio de una deliciosa vía de montaña nos encontramos con uno de esos camiones que suben pesadamente, con los motores y transmisiones lamentándose por el esfuerzo y no hay otra opción que escoltarlos hasta tener espacio para adelantarlos, en situaciones así es cuando el motor de esta Kawa deja ver el gran trabajo que hicieron sus creadores, consiguiendo una banda útil que va casi desde marcha mínima hasta la línea roja que comienza en 11.000rpm.

El equipo de frenos es de primer nivel, nada que enviarle a las deportivas más radicales, especial-

**La cúpula es regulable en tres posiciones. El tablero es de mayor tamaño y más fácil de leer que el de su hermana "desnuda", los escapes mantienen la misma forma de la Z 1000 pero ahora su acabado es negro mate. La cola es algo minimalista. El pasajero cuenta con asas laterales y los asientos son más generosos que en la versión "Naked". El frontal recuerda a la versión sport de la ER 6.**





Para aprovechar el espacio el amortiguador trasero está ubicado en posición horizontal. El equipo de frenos en el tren delantero es de primer nivel.

mente en la rueda delantera donde dispone de dos discos flotantes de 300mm mordidos por un par de sólidas pinzas Tokico de anclaje radial, con cuatro pistones cada una, a lo cual se suma una bomba Nissin radial con manigueta ajustable. En la rueda trasera se complementa el sistema con un disco de 250mm acompañado por una pinza de un solo pistón y como es usual en la marca verde todos los discos son lobulados o tipo flor, reduciendo el peso y mejorando la refrigeración. También en las suspensiones hay material de calidad, con una horquilla compuesta por barras invertidas de 41mm de diámetro, que se pueden ajustar en dureza, rebote y compresión. Atrás hay un único amortiguador, con ajuste de dureza y rebote, que tiene la particularidad de estar ubicado de forma casi horizontal, disposición que permite hacer la moto más baja en el centro y más asequible a pilotos de todas las tallas, gracias a un asiento que esta a 820mm del suelo.

Otro componente decisivo es el chasis de doble viga fabricado en aluminio, diseñado con un esquema diferente al de las deportivas tradicionales, donde las vigas no abrazan el motor sino que pasan por encima de los cilindros, para hacer que la moto sea más estrecha en el centro, eso determina una postura de manejo donde piloto y moto se integran muy bien, quedando las piernas encajadas "dentro" de la moto, al menos esa es la sensación que se

tiene al subirse en ella. Y sumado al tema de la ergonomía está el factor rigidez, donde el sólido chasis es el encargado de garantizar la integridad de todo el conjunto para brindar el aplomo necesario cuando se llega la hora de exprimir esos 138 caballos.

Un sábado a medio día, hora en que el tráfico citadino se pone infernal, arrancamos nuestra ruta hacia tierras cafeteras, a falta de maletas, que Kawasaki ofrece a juego con los colores y formas de la moto, dentro de un amplio listado de accesorios originales, acomodamos el equipo de fotografía y nuestro equipaje en un "tankbag" de imanes que se adaptó perfectamente en el tanque de superficie plana, siendo una opción ideal para llevar nuestros pertrechos en viajes cortos.

La salida de la ciudad nos dejó ver una moto muy agradable entre el tráfico, bastante ágil y demasiado fácil de maniobrar a baja velocidad, que no se calienta en exceso y cuyo motor se amolda al ritmo que le impongan sin mostrar ninguna señal de tosquedad, comenzaba bien la prueba y lo que hubiera sido una tortura en otra moto, no supuso problema alguno en la Kawa, de manera que más rápido de lo pensado, y sin estrés alguno, estábamos entrando en nuestro terreno favorito: montaña y abundancia de curvas.

El plan era rodar hasta bien entrada la noche y finalmente llegar a Salento a dormir, una de las zonas más lindas del Quindío y con el objetivo de hacer bastantes kilómetros nos fuimos en busca de una ruta más larga y más entretenida. El primer tramo fue de acoplamiento, en la Ninja se tiene una postura agradable, muy relajada de la cintura para arriba, pero con las piernas un poco más flexionadas de lo que sería ideal en una moto de turismo, recordándonos que también vamos en una deportiva. El pasajero también va mucho mejor que en cualquier deportiva actual, las agarraderas ya son de por sí una gran ventaja y aunque la silla es más grande que la de su hermana la Z 1000, todavía se queda corta para pensar en hacer tramos largos de un solo tiro, algo que también padece el asiento del piloto aunque en menor medida y eso determina que cada cierto tiempo el cuerpo nos pida que paremos a descansar aquella importante zona.

Obviamente ésta no es la moto en la que uno se sube y de inmediato está acoplado. Con un motor tan potente se necesita tiempo para pensar en disfrutar su faceta más deportiva, pero a ritmo turístico es totalmente amigable y bastante fácil de llevar en cualquier tipo de carretera por pilotos sin mucha experiencia, además la suave y progresiva respuesta del motor a régimen bajo pone todo mucho más fácil, lo mismo puede decirse de los frenos, que tienen un tacto inicial suave, de manera que si nos mantenemos a velocidades legales, cosa complicada en una mil, todo se torna muy agradable en ella dejando ver de inmediato sus cualidades para el turismo relajado.

A media tarde rodábamos por un tramo de cur-

vas amplias enlazadas por largas rectas bordeando el Cauca, el clima seguía perfecto, el asfalto también y muy pocos vehículos se cruzaban en nuestro camino, de manera que fuimos subiendo el ritmo casi sin darnos cuenta y con el motor bastante relajado, solo el velocímetro y el viento en el casco, que el carenaje no es capaz de desviar completamente, ni con el parabrisas en la posición más elevada, nos dejaba saber que estábamos bastante pasados de los 80km/h permitidos. Algo curioso de esta Ninja es que a diferencia de otras Sport Turismo en ella casi no se percibe el carenaje y la visual que tenemos al frente es muy parecida a la de ir en una naked, pero ello no significa que este aditamento no cumpla con su función, las piernas las protege tanto que a veces se extraña un poco el viento y a alta velocidad cubre bien hasta el nivel de los hombros y si nos agachamos un poco con el visor en la posición más alta tendremos también la cabeza resguardada del viento.

Antes de que se ocultara el sol avanzábamos por un ascenso con muy buenas curvas, en una vía secundaria que estaba tan sola que parecía que la hubieran cerrado para nosotros. Con la sombra como única compañera nos dimos el gusto de comenzar a exigirla. La moto se mostraba implacable en las cortas rectas, muy segura en las frenadas, bastante precisa a la entrada de las curvas y muy firme al pasar por el vértice con buena inclinación, pero al salir acelerando, de cara a la siguiente curva, la suspensión trasera comenzaba a oscilar, ensombreciendo el buen desempeño de todo lo demás. Como era tarde preferimos seguir avanzando y acordamos revisar al otro día los ajustes del amortiguador trasero para tratar de subsanar este problema.



Fue mucho lo que rodamos cobijados por una noche plagada de estrellas, el primer tramo por carreteras de doble calzada muy bien señalizadas donde no percibíamos que nos faltara iluminación, aunque tampoco nos sentíamos sobrados en este aspecto, ya que los faros de la Ninja, como en muchas motos actuales, funcionan de manera independiente, las bajas en el derecho y las altas

en el lado opuesto, cuando lo ideal sería que ambos funcionaran al mismo tiempo, tanto en altas como en bajas, para tener un alcance y potencia que estén al nivel de la moto. Después, entrando a Salento por una vía donde abundan las curvas cerradas, encontramos una falencia que es común en muchos de los faros de última generación, en los que parece prevalecer la forma antes que la





función y es que al inclinar la moto no logran iluminar adecuadamente el interior de la curva, en el caso de esta Kawa es especialmente notorio en las curvas a la izquierda, obligando a rodar con mucha precaución en esas condiciones.

El día dos lo comenzamos muy temprano con una deliciosa arepa recién asada cubierta con mantequilla y queso rallado, todo del campo a la boca, más fresco imposible. Luego dejamos Salento y nos fuimos en busca de la excelente vía que comunica a Pereira con Armenia. Esa doble calzada, con su asfalto impecable y solitaria a esas horas, nos vio pasar como una mancha vinotinto que dejaba un aullido inconfundible de mecánica japonesa girando a un ritmo endemoniado. Hay que confesar que en aras de la rigurosidad periodística nos excedimos un poco de los límites establecidos, posiblemente más que un poco, pero dos cosas quedaron claras, primero que la esencia Ninja de moto ruda está presente, esa rutera calmada que nos deja dis-

frutar del paisaje con total "relax", cuando pasa de 7.000rpm se transforma en una fiera y exige al piloto que deje ver su experiencia, porque al girar a tope el puño derecho el paisaje lo convierte en dos manchones borrosos que se desvanecen a los lados y las curvas se las devora con un apetito voraz. Lo otro que nos quedó claro es que mientras desayunábamos, nos olvidamos por completo de mirar el amortiguador trasero y aunque la moto se sentía muy segura pasando a alta velocidad por las curvas de radio amplio, al salir acelerando con la moto todavía inclinada ahí estaba ese balanceo para recordárnoslo.

Más tarde, después de disfrutar la mañana recorriendo hermosas vías en medio de paisajes cafeteros, nos pusimos juiciosos a trabajar en el amortiguador, en pocos minutos, usando la herramienta de la moto, le bajamos un par de puntos a la dureza del resorte y al mismo tiempo endurecimos el rebote, que estaba en la posición más blanda. El cambio fue total, la moto pasó a



# TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY

**Conoce nuestra línea de accesorios TRIUMPH**

**BOGOTÁ**  
Calle 127 No 7C-09, Bogotá  
Tel: 7022099 Fax: 7022169  
Cel: 311-4475644

**MEDELLÍN**  
Cra 36 No 10B-28, Medellín  
Tel: 5813066 - 5813055  
Cel: 311-3054344

rs@triumphcolombia.com  
ag@triumphcolombia.com  
www.triumphmotorcycles.com

2 UNLIMITED MILEAGE WARRANTY YEAR INCLUDED AS STANDARD

**Tiger 1050 SE**

otra dimensión y para nuestra suerte no tardó en aparecer un ascenso de esos que nos quitan el sueño a los que disfrutamos de una conducción deportiva, ya no se trataba de salir de las curvas dosificando la potencia para que la moto no se moviera, la solidez del tren trasero mejoró tanto y la confianza llegó a tal punto que empezamos a acelerar cada vez más fuerte y con la moto tan inclinada que comenzamos a sentir como se derrapaba la rueda trasera de una manera totalmente predecible y controlada, ese fue el mejor tramo de toda la prueba y el que nos confirmó que definitivamente estábamos en una verdadera deportiva con tintes turísticos. Una moto que tiene la inusual capacidad de adaptarse muy bien a todos los ambientes y que sin ser ese "sofá" donde podemos viajar con total confort, nos da la posibilidad de salir de viaje con un aceptable nivel de comodidad, pero con la ventaja de que siempre vamos a tener garantizada la diversión y muchas de las sensaciones que solo una verdadera deportiva puede ofrecer. **DM**

### Comentarios

- Extrañamos más información en el tablero, como indicador de cambios y temperatura del motor.
- En muchos momentos hace bastante falta el gato central, como al lubricar la cadena.
- El tanque brinda una autonomía cercana a los 300km.
- El consumo promedio se mantuvo entre 60 y 68km/g.
- La velocidad máxima real es de 240km/h, pero el tablero marca 260km/h.
- Los espejos son muy justos.

### Ficha Técnica

<b>Motor</b>	4 cilindros en línea, 16 válvulas, DOHC, refrigeración líquida
<b>Cilindrada</b>	1.043 c.c.
<b>Rel. compresión</b>	12,9 : 1
<b>Torque Máx.</b>	11.2kg/m a 7.800rpm
<b>Potencia Máx.</b>	138hp a 9.600rpm
<b>Alimentación</b>	Inyección electrónica
<b>Encendido</b>	Eléctrico
<b>Transmisión</b>	6 velocidades
<b>Susp. Del.</b>	Telescópica invertida de 41mm
<b>Susp. Tra.</b>	Monoamortiguador regulable
<b>Freno Del.</b>	Doble disco de 300mm
<b>Freno Tra.</b>	Disco 250mm
<b>Peso</b>	228kg en orden de marcha
<b>Capacidad Tanque</b>	5 galones (19L)
<b>Precio</b>	\$33.500.000
<b>Para saber más</b>	www.kawasaki.es

