Revista de la Asociación Mutua Motera AMM Nº 23 • Agosto 2009

moteros

Kawasaki ZX-6 R
2009 vs. 2008

"Las 24h del Circuito de Cataluña"
Pasión por la resistencia.

La Dama Negra
Génesis, lágrimas y algunas estupideces

security in motion

LUMA

xmart

Patented

Pruebalo !!

Applus+ IDIADA

VER VIDEO

Sistema dual

Reposapie & Candado de disco

Adaptadores disponibles para:

HONDA · BMW · HARLEY-DAVIDSON · MOTO GUZZI · YAMAHA · DUCATI · aprilia · TRIUMPH · Kawasaki · SUZUKI

T. + 34 943 33 50 66 • security@luma.es • www.luma.es

AMM
ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Coordinador
Andrés García Marqueta

Consejo de redacción
Fernando Sanz
Juan Manuel Reyes
Juan Soroa
Miguel Angel Serna

Redactores y Colaboradores
Carlos Polo
Javier Millán
Javier Minchan
Jordi Soler
José Pedro Rollizo Acedo
La Dama Negra
Manuel A. Dominguez
Miguel A.
R. López
Roger de Pablo

Fotografía
Angel de la Maza
Alberto Lessmann
Carlos Artaso
Juan Hita

Diseño Grafico y Maquetación
Granada Networks

Edita:
Moteros SLU
CIF: B18857367
C./ Manuel de Falla, 17 bajo
18.005 Granada
Tel: 902 196 876- Fax: 958 253 244
moteros@mutuamotera.es
www.mutuamotera.es

Comunicado

En la AMM no tomamos vacaciones, seguimos trabajando
Ya tienes en tu ordenador el nuevo número de la revista MOTEROS. Como puedes constatar, la comunicación contigo ha mejorado bastante desde que tenemos el boletín de noticias y la revista digitales. Eso nos permite aparecer en la pantalla de tu ordenador con una periodicidad quincenal.

Pues bien, quisiera comunicarte las noticias más interesantes de este verano relacionadas con la AMM:

La AMM vuelve a denunciar la gravísima situación de las carreteras de la Diputación Provincial de Zamora
En este mismo número de vuestra revista MOTEROS, podréis leer un artículo en el cual la AMM saca a la luz el lamentable estado de conservación y señalización de varias carreteras competencia de la Diputación Provincial de Zamora. Este año se presentó un informe denuncia y se convocó rueda de prensa en Zamora para hacer público el estado de las carreteras, con la participación junto a la AMM de los ayuntamientos de Fariza de Sayago, Muga de Sayago y la plataforma vecinal de la zona.

FEMA pide nuestra colaboración
La Federación Europea de Asociaciones Moteras (FEMA-http://www.fema.ridersrights.org/), en la cual AMM está integrada ha solicitado nuestra colaboración para poder llevar a cabo un estudio a nivel europeo sobre los accidentes que hayamos sufrido o de los cuales hayamos sido testigos. Podrás encontrar el enlace para poder rellenar el breve formulario en nuestra página web. Tan solo te llevará diez minutos rellenarlo, y podremos entre todos tener una visión más clara de la casuística de los accidentes que sufrimos.

Oficina de seguros
Como sabes desde hace tiempo estamos gestionando la obtención por parte de la Dirección General de Seguros de la calificación de Correduría de Seguros para Moteros SLU (sociedad propiedad de la AMM al 100%). Según las últimas informaciones, en breve dispondremos de dicha licencia, es más, esperamos que cuando estés leyendo estas líneas ya tengamos nuestra correduría de seguros, así que te animamos a que nos llames a la oficina al 958.53.66.55 (horario del mes de agosto 9 a 16 horas) y podamos ofrecerte uno de los servicios mejor valorados por los compañeros que ya disfrutan de los seguros que comercializamos. Tu bolsillo lo agradecerá, en caso de tener problemas con tu compañía la AMM te ayudará, y además estarás colaborando con el mantenimiento del Proyecto AMM.

Cada vez somos más los socios de la AMM que disfrutamos de un seguro contratado a través de nuestra oficina de seguros; próximamente **Correduría de Seguros Moteros**

Un saludo.

03 **Comunicado**

La Dama Negra
06 Génesis, lágrimas y algunas estupideces

Formula moto
08 La Resistencia
10 Verdad de la buena

Clásicas
18 La hija pequeña del doctor T

Viajes
22 En moto a Cabo Norte

Resistencia
30 Las 24h. del circuito de Cataluña

El más allá
32 Hotel, dulce hotel

Tienda y establecimientos
36 Tienda AMM
38 Establecimientos colaboradores

Luky 13
40 Descárgatelos aquí

Cierre
42 Born in Spain

18 19 20
SEPT

BMW ENCUENTRO RIDERS

SIERRA NEVADA

09

BMW Motorrad
España

902 357 902
bmw-motorrad.es

¿Te gusta conducir?

RUTAS
ACTIVIDADES
MÚSICA
EXHIBICIONES
CONFERENCIAS
NOVEDADES
REGALOS
DIVERSIÓN
MESAS REDONDAS
PRUEBAS DE PRODUCTO
GRANDES OFERTAS EN ALOJAMIENTO
Y MUCHAS S1000RRPRESAS MÁS
¡NO TE LO PUEDES PERDER!

INS-CRÍBETE YA!

Y CONSIGUE
PRECIOS ESPECIALES

¡VEN, TENGAS
LA MOTO QUE TENGAS!

bmwriders.bmw.es

902 444 473

EBMWR09

BE UNSTOPPABLE

Génesis, lágrimas y algunas estupideces.

Hoy, con la tinta acompañada de mis lamentos y el dolor de tener que iniciar una nueva etapa en mi vida, con el alma nunca perdida del estúpido pero honrado guerrero que lucha, siente y vive lo que defiende. Hoy he decidido convertirme en hombre libre, para que no enmudezcan algunas verdades y así asisto al nacimiento de "la dama negra".

Desde hace tiempo quiero pensar y hablar en libertad. Pero algunos de nosotros aún no podemos disfrutar, en esta vieja España de "ser hombre libre" bendito rango! y nos encontramos sometidos al imprudente mangoneo de muchos politiquillos que mintiendo en mensajes en verbo no dudan en engañar a honrados ciudadanos.

Si, me refiero a esa especie parasita de nuestra sociedad que acomodada y apoltronada sobre pulpitos y escaños de poder, pretenden seguir viviendo a costa de los impuestos de muchos de nosotros y posiblemente algunas ideas de grandes beneficios y dudosa legalidad.

No podemos olvidar, me perdonen mis amigos juristas, que el concepto ciudadano de la visión legal debe partir de claras apreciaciones ético morales, pese al lógico relativismo de las mismas.

Hoy lamentablemente y tras una furtiva lágrima que envidia a quien puede firmar con nombre y apellidos reflexiones, pensamientos y poesías, debo esconderme tras el seudónimo, esperando mejores tiempos que a buen seguro llegarán, donde la libertad en España sea una realidad aferrada firmemente a la cultura de los altos cargos del funcionariado nacional.

Hoy, con la tinta acompañada de mis lamentos y el dolor de tener que iniciar una nueva etapa en mi vida, con el alma nunca perdida del estúpido pero honrado guerrero que lucha, siente y vive lo que defiende. Hoy he decidido convertirme en hombre libre, para que no enmudezcan algunas verdades y así asisto al nacimiento de "la dama negra".

QUIERO HABLAR DE ALGUNAS ESTUPIDECES....

Pues bien, recurriendo para defenderme a viejas soluciones que otros más sabios supieron aplicar en tiempos peores y pasados, y a sabiendas que alguno llegó a perder la vida por ello, debo contar que ha llegado a mi oídos y he comprobado que es cierto, que estos chicos de mutua motera, asociación libre e independiente hasta la medula, que se pega guantazos con quien sea para lograr que a algunos ciudadanos que se suben sobre una moto se les reconozcan sus derechos, se les ha ocurrido la genial idea de pagar una denuncia de tráfico. ¡Qué difíciles están ya las cosas! ¿no?.

No, no se sorprenda amigo lector, estos chicos no han perdido el norte qué va! Y para colmo haciendo gala de su enfermedad, lo que han pagado es una denuncia que tendría que haber abonado hace algunos años algún funcionario del ministerio de fomento por mantener deformaciones graves en el arcén de la Nacional-II, con riesgo para la vida e integridad de los usuarios en especial de motocicletas y ciclomotores.

Mire usted las fotos, vea y reflexione sobre los hechos.

¿Es una estupidez?, intentaré dar respuesta.

El 20 de mayo del año 2009 la Dirección General de Tráfico anunciaba en nota de prensa que el pago de multas ya puede realizarse a través de internet, este se constituía como el segundo paso en la aplicación del plan de medidas para acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos en adaptación a la Ley 11/2007, tras la notificación de denuncias por e-mail.

Tráfico ponía en marcha un sistema que permitía el pago con tarjeta de crédito a través de la página web de la propia D.G.T. (www.dgt.es).

El sistema había sido testado desde el 5 de mayo del mismo año y utilizado en 15 días para el pago de más de 2.000 multas.

El 25 de mayo del mismo año la investigación de la asociación y su correspondiente informe con la referencia idf 9009, servían para ilustrar algunos aspectos sobre uno de los sistemas de recaudación más conocido de todos los ciudadanos.

La Asociación Mutua Motera, empleando el tan probado sistema de pago de denuncias, no se le ocurrió otra cosa que cometer algunos errores, como los que indico a continuación, para poder determinar la eficacia y funcionalidad del mismo.

Pagar con fecha 25 de mayo de este año una denuncia formulada a mediados del mes de octubre del año 2007 formulada por la Guardia Civil de Tráfico contra responsables del Ministerio de Fomento.

Poner la cuantía que le dio la gana al importe a pagar, 60 ☐

Hacerse cargo de la misma cuando el único y máximo responsable de la infracción era el propio ministerio de fomento.

¿Qué sucedió?

La infracción fue cobrada a la tarjeta de crédito de la Asociación Mutua Motera a las 15:20 horas del día 25 de mayo de 2009.

La Asociación Mutua Motera colocó la sanción que le vino en gana, 60 ☐por la infracción cometida por personal del Ministerio de Fomento.

La Asociación Mutua Motera disfrutó del descuento del 30 % por pronto pago que según la ley se sitúa en 30 días desde la notificación de la denuncia, siendo descontados de su cuenta bancaria 42 ☐

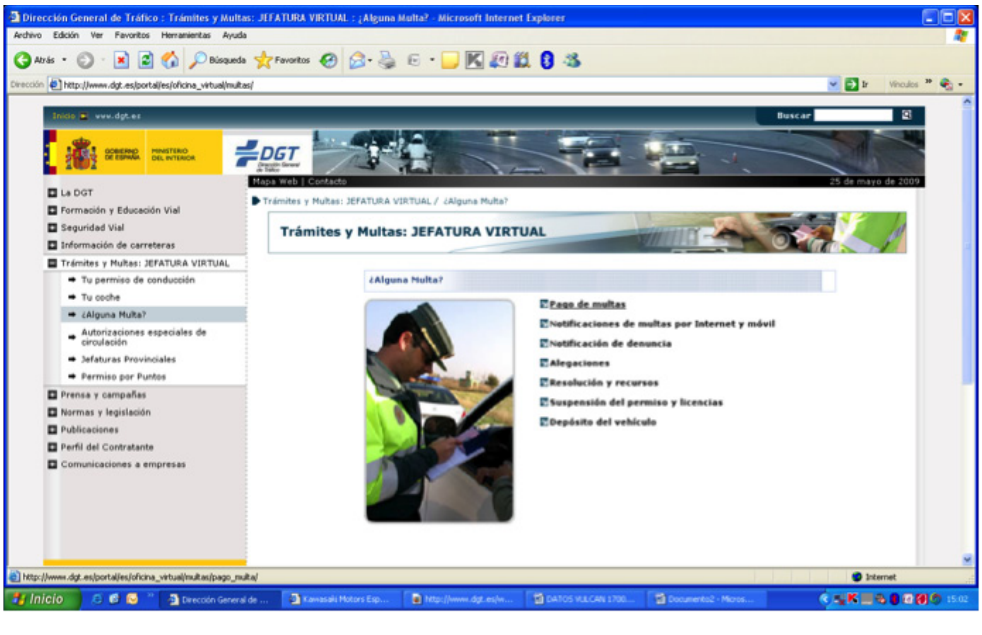
Los hechos fueron puestos en conocimiento de forma verbal ante altos responsables de la DGT. Casi tres meses después la A.M.M. no tiene conocimiento si se ha implementado algún cambio en el sistema y considera que el sistema continúa en las mismas condiciones.

Se hace necesaria una reflexión urgente… ¿realmente los ciudadanos debemos tener claro que el sistema sancionador en materia de tráfico y circulación de vehículos, es puro y ético en sus principios y objetivos?...

Por mi parte y con las posibilidades que me brinda hablar tras el telón, creo que desde hace años nos encontramos ante un grave desencuentro entre la ética, la moral y la honradez que se enfrentan a las constantes estupideces de la administración pública, una administración que sufre una vieja crisis… UNA GRAN CRISIS… UNA CRISIS DE VALORES Y RESPETO A LOS CIUDADANOS… y lo muestra constantemente en materia de seguridad vial.

Primera pantalla de entrada en la WEB de la DGT al pago de denuncias por Internet.

Segunda pantalla de entrada en la WEB de la DGT al pago de denuncias por Internet.



Con el sentimiento profundo de haber sido engañado y el dolor de no ser libre en un país que se le llena la boca y vende libertades y derechos humanos.• **La Dama Negra**

BMW F800 R
Ducati Monster 696
Triumph Street Triple

LA RESISTENCIA

La inmensa mayoría de nosotros nos dejamos arrastrar por la moda imperante en el vestir, por los programas de televisión que hay que ver, por... seguro que tienes mil casos. En motos ocurre algo similar, aunque siempre queda un resquicio para quien quiere ser diferente. Dos lectores nos acompañan para descubrir tres europeas a las que les gusta hacer las cosas a su manera.

R. López
Fotos: Alberto Lessmann
Con la colaboración de Javier L. Minchán y Manuel A. Domínguez

Observa las motos que se congregan en los semáforos de tu ciudad, analiza cuáles son los modelos más numerosos en los parking de los circuitos donde se disputan GG.PP en nuestro país o fíjate cuáles son con las que en más ocasiones te cruzas en ese recorrido habitual de fin de semana por tu zona de curvas favorita. Efectivamente, las naked japonesas entorno a 600 cc de cuatro cilindros en línea se llevan la palma. No obstante, las cifras de ventas demuestran que todavía hay sitio para otra forma de plantearse un principio tan básico como la configuración del motor, lo cual determina gran parte de la filosofía de un modelo. Así queda patente en el caso de los alemanes de BMW con su bicilíndrica en paralelo F800 R, los italianos de Ducati con la V-Twin 696, última representante de la saga Monster, y los británicos de Triumph con su exclusiva "tri" Street Triple, tres opciones cada día más populares con una visión bien diferente de cómo hacer una naked deportiva.

Resumen de la presentación dinámica publicada en el nº 57 (Septiembre) de la revista Fórmula Moto.

AQUÍ ESTÁ TU PRÓXIMA
MÁQUINA

El catálogo más buscado. El mejor especial de Fórmula Moto, con información útil y razonada para conocer, elegir... o soñar tu próxima máquina

A la venta en kioscos y librerías

www.luike.com

LUIKE IBEROAMERICANA DE REVISTAS | LIDER

Si no los encuentras

902 367 434

atlector@luike.com

Kawasaki ZX-6 R 2009 vs. 2008

VERDAD de la buena

Artículo cedido por Fórmula moto de su revista de Agosto 2009

Buena carretera de curvas y las dos últimas versiones de una misma moto, una forma perfecta de despejar la duda: ¿es siempre mejor el último modelo que el anterior?

Hola hermana: Has cambiado tanto que ya no te reconozco. Dicen que eres mucho mejor que yo, pero aún no me lo creo. Explícame cuál ha sido la "fórmula mágica" para adelgazar tanto, ganar potencia y convertirte, según muchos motociclistas, en la "seiscientos" más deseada del momento. Cuéntame la verdad de la buena...

Javier Millán / Fotos: Alberto Lessmann

Hace pocas horas que he aparcado en mi garaje una flamante Kawasaki Ninja ZX6-R negra modelo 2008. Es bella, potente, con un gran carácter y una personalidad fuera de toda duda. He estado rodando todo el día con ella y es una auténtica pasada. Tiene una patada que quita el hipo, unos frenos de escándalo, además de una calidad patente...

Me acuesto y al poco tiempo suena mi teléfono móvil. No, no estoy soñando, maldita sea, ¿por qué no lo habré apagado antes? Al otro lado de la línea, oigo en un perfecto japonés: "¡Ya tenemos la solución!". "¿La solución a qué?", pregunto. "Para nuestra nueva 600; debemos mejorar todo". "¿Estáis locos? Creo que no es necesario. Cambiando algo el reparto de pesos, todo irá mejor; acabo de estar probándola todo el día". "No, te equivocas; en la próxima debemos reducir y repartir mejor los kilos, retocar el centro de gravedad, la aerodinámica, la refrigeración, la respuesta del motor, en fin, de todo un poco. ¿Acaso no viste lo que pasó en la Fórmula 1? Decían que el equipo líder era más rápido porque tenía un motor más potente, pero los demás equipos lo pusieron y nada de nada. Todo siguió igual. Por eso hay que evolucionar todos los elementos. Con sólo poner una nueva horquilla, otro motor o cambiar la estética, no conseguiremos hacer de nuestra nueva 600 la mejor del mundo". Pi, pi, pi... El japonés ha dicho lo que ha dicho y ha debido quedarse a gusto (?).

Y ASÍ FUE

Ese era el objetivo. Desde aquel día han pasado muchos meses de trabajo, de análisis, un

En conjunto, la ZX-6 R 2009 es más deportiva que la edición 2008, pero no deja de ser una moto utilizable fuera de las pistas.

estudio completo para mejorar lo mejorable y donde superar a la competencia sin compasión. El resultado está aquí y tanto ha cambiado, que ahora prácticamente no se parece en nada al modelo que brillaba reluciente en mi garaje. Bueno, sí. La esencia Ninja sigue presente (además de las hendiduras laterales del chasis). Estamos probablemente ante el salto entre generaciones más importante de la historia Ninja. Ahora se puede afirmar que la ZX-6R es una moto enteramente nueva. Y todo ello forzado porque la rivalidad en este segmento es increíble, como ocurre en el mundo de la informática o la electrónica: Te compras el último megaportátil o el MP3 con la mayor capacidad del momento, y a los pocos meses sacan otro con el doble de todo. Kawasaki se ha puesto las pilas en mejorar su supersport, una moto que si antes estaba a la altura de las mejores, ahora, esa altura queda descompensada por "la verde".

MÁS EQUIPADA

Echando un vistazo a lo que ofrecen estas dos ZX-6R, existen algunas diferencias claras. El modelo precedente recurre a una horquilla invertida tradicional si la comparamos con la moderna y evolucionada Showa BPF, de mayores posibilidades de regulación, menor peso y que ofrece una mayor sensibilidad del tren delantero. En cuanto al equipo de frenos, es exactamente el mismo, nada cambia, quizá porque el menor peso del modelo 2009 permita incluso un mejor rendimiento de éstos al estar sometidos a menores inercias.

La aerodinámica ha sido también un punto clave en la evolución. Las líneas curvas dejan paso a unas más afiladas ya estrenadas en la ZX10-R, y los laterales del carenado con mayor número de entradas y salidas de aire permiten un mejor rendimiento al trabajar a una menor temperatura.

El protagonismo se lo lleva la nueva y ligera horquilla Showa BPF (aquí no hay ni cilindro interno ni subpistón), que marca un gran paso adelante en la evolución de estos elementos para las motos de calle y que actualmente sólo incorpora la Suzuki GSX-R 1000. Qué decir con respecto a la "sencilla" del modelo anterior. Como el día y la noche, y eso se nota. Permite una sensibilidad extra, informa exactamente por dónde pisa la rueda delantera con la consiguiente ganancia de confianza. Eso ocurre también con los frenos. Idénticos en ambas, ofrecen un mordiente y potencia envidiables, aunque, claro, el mejor reparto de pesos y la inercia del peso favorecen a la nueva versión.

3 CV más, pero lo importante es la forma de entregar la potencia. Los bajos y, sobre todo, los medios permiten una dulzura increíble en la nueva; parece más una 750. Además, en los cambios de marcha hasta el corte, se siente más patada al subir a una marcha superior.

Todo el diseño ha cambiado enormemente. Siguiendo la evolución de la ZX-10R, ha sido afilada al máximo para ganar en penetración. Los faros se han alargado y la cintura se ha reducido. Aunque parezca lo contrario, la cúpula ofrece una excelente protección, incluso mejor que en la versión precedente.

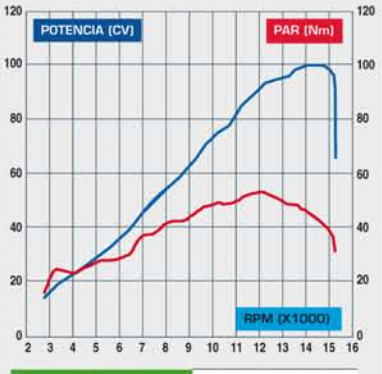
KAWASAKI NINJA ZX-6 R '09

FICHA TÉCNICA

Motor	4t, 4 cil. en línea; agua
Cilindrada	599 cc
Diám. x carrera	67 x 42,5 mm
Rel. compresión	13,3:1
Alimentación	Inyección electrónica
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cil.
Cambio	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Trans. final	Cadena
Chasis	Doble viga aluminio
Susp. del.	Horq. invert., 41 mm
Susp. tras.	Monoamortiguador
Freno del./tras.	2D. 300 mm/D. 220 mm
Neumát. del./tras.	120/70-19//180/55-17
Cap. depósito	17 l.
Peso verif. lleno	186,2 kg
Consumo medio	5,24 l.
Precio	**11.725 € (11.299 € Eco)**

ACELERACIONES	
0–100 m	5,6 seg
0–200 m	8,0 seg
0–100 km/h	4,2 seg
0–150 km/h	6,9 seg

RECUPERACIONES EN 6ª DESDE 50 KM/H	
100 m	5,4 seg/ 86 km/h
200 m	8,9 seg/ 110 km/h



Potencia máx. a la rueda	100,1 CV a 14.550 rpm
Par máximo a la rueda	53,78 Nm a 12.050 rpm
Vel. del pistón a rég. máx.	21,67 m/seg
Relación peso/potencia	1,86 kg/CV
Potencia específica	167,1 CV/l.

La curva de par de la ZX-6R 2009 demuestra un perfil de sutiles irregularidades de las que se recupera una y otra vez. En bajos, es aconsejable no dejarla caer de 4.000 rpm, aunque donde "respira" a gusto es a partir de las 6.750 rpm. Incluso a 13.500 rpm, se resiste a dejar de empujar con un leve incremento que conduce directamente a su cifra de potencia máxima ¡a 14.550 rpm!

Cómo va

EN CIUDAD

La ligereza de la 2009 permite una mejor manejabilidad entre el tráfico; el motor va más lleno en cualquier marcha y se puede rodar sin problemas en 5ª o 6ª sin que desfallezca. Además, la postura carga algo menos las muñecas, en parte por la forma del depósito, más estrecho entre las piernas. El asiento, al ser más mullido, permite llegar mejor al suelo en los semáforos. Otro de los puntos destacables es la refrigeración. En la 2007/08 el carenado no permite una buena ventilación y es fácil que la temperatura se sitúe por encima de los 100° en esta época, cifra que normalmente no veremos en la nueva.

EN CARRETERA

A pesar de que aparentemente el nuevo modelo lleva menos protección aerodinámica, la realidad es que la protección es similar o incluso mejor. La cúpula va más levantada y con menos curvatura. También se notan menos remolinos entre el pecho y ésta.
El zarandeo detrás de los camiones y coches es menor gracias al buen trabajo aerodinámico. Tan sólo los retrovisores nos darán dolor de cabeza; vibran en exceso comparados con los del modelo anterior. En cuanto a las ópticas, éstas ofrecen un haz más alargado y también algo más de anchura.

2009

PRECIO: 11.725 € (9.880 € EN OFERTA)

2007/08

PRECIO: 10.725 € (8.999 € EN OFERTA)

El rendimiento de la 2009 es superior a la 2008 y la diferencia de precio entre ambas es de 1.000 euros. ¿Suficiente para contrarrestarlo? La respuesta entonces depende de ti.

Por su parte, el depósito mantiene prácticamente inalterada su capacidad, pero su diseño varía considerablemente, es más fino entre las piernas, un poco más alto a la altura de nuestro abdomen y lleva una gran rebaja en la parte alta con el fin de acoplar perfectamente nuestro cuerpo si nos agachamos. Tampoco se queda atrás el amortiguador de dirección Öhlins en la versión 2009, un elemento muy aconsejable si nuestras pretensiones son rodar en un circuito.

Ya en las entrañas nos encontramos con un motor que, aunque presenta un esquema casi idéntico, tiene algunos detalles que los diferencian. En la nueva versión se ha inclinado ligeramente hacia atrás, aumentado la potencia en algo más de 3 CV y con una entrega casi eléctrica, sin vacíos a medio régimen. El basculante también es de nueva factura, gana en dimensiones y recuerda mucho a los utilizados en Moto GP.

GRANDES DIFERENCIAS

Sin entrar al detalle de cuántos elementos internos de la mecánica han sido agujereados o aligerados para rebajar unos miligramos el peso total, sumando todos los apartados da como resultado 12 kilos declarados de menos. Además, el motor se ha elevado 16 mm e inclinado ligeramente hacia atrás. Alguno de los elementos principales han sufrido un cambio de ubicación, como es el caso del escape. La salida vuelve a estar en el laterar a diferencia del modelo precedente en el cual se ubicaba debajo del colín. Con ello, también se gana algo de espacio debajo del asiento del acompañante, permitiendo guardar pequeños objetos sin problemas.

Por su parte, el depósito mejora la ergonomía y comodidad de conducción. Su diseño más afilado y alto permite al piloto una postura menos forzada (en la foto inferior, a la izquierda la 2009).

LA ESPECIALIDAD

Es evidente que cualquier motocicleta del segmento de las supersport ofrece una postura de conducción que carga todo el peso en los antebrazos y las muñecas, algo que repercute en el cansancio a la hora de su utilización. El diseño de la posición de todos los elementos es primordial para minimizar esa carga, y por lo visto en esta versión 2009, no se ha dejado de lado este tema. Su hábitat natural, como el de casi todas las RR, son los circuitos, pero en ciudad y carretera se desenvuelve perfectamente. Otra cosa es si llevamos acompañante, normalmente no se piensa mucho en este aspecto. En ambas irá muy elevado, un poco más en la nueva, pero en ésta, gracias a la menor inclinación, ofrece algo más de sujeción en frenadas.

Öhlins regulable de serie, un elemento que muchos instalan como accesorio. Evita los molestos latigazos de la dirección al pasar por las juntas de dilatación o en conducción deportiva.

LA REALIDAD

Algo muy evidente tras subirnos en ambas generaciones Ninja es que el modelo 2007 nació como la evolución natural de una moto de calle que se adaptaba perfectamente a su uso en circuito o competición, mientras que la 2009 ha nacido con el objetivo de ser la base perfecta en competición, a la vez que se deja llevar incluso mejor por la calle. Sin duda, hay que destacar que, a pesar de este nuevo planteamiento, la actual es mucho más cómoda, manejable y menos cansada gracias a una postura más natural, donde las estriberas se han retrasado ligeramente, el depósito es más ergonómico y el mullido del asiento más esponjoso y de mayor agarre. Prácticamente no existen vibraciones procedentes de la mecánica que repercutan en el manillar o las estriberas, algo que sí pasa en la 07/08, y tan solo los retrovisores te incitarán a quitarlos y meterte en circuito, porque la visión se nubla en exceso una vez estemos a velocidad de cru-

Consigue GRATIS la revista oficial KAWASAKI **GREENBOX**. Entra ahora en www.green-box.es y suscríbete.

TE PAGAMOS EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN*

DESCUENTOS DE HASTA 2.300€** CON EL PLAN MOTOE

NO ESPERES MÁS PARA HACERTE CON TU KAWASAKI

OLVÍDATE DE LOS "*QUIZÁS*", "*A LO MEJOR*", "*UN DÍA...*" Y APROVÉCHATE

Si lo que quieres es disfrutar de tu Kawasaki cuanto antes, ahora tienes dos opciones. Si dispones de una motocicleta hasta 250cc de más de 5 años o de cilindrada superior con 7 años de antigüedad, podrás beneficiarte de los descuentos del Plan MotoE. Y si no la tienes, en Kawasaki volvemos a los impuestos que se pagaban en 2008. Infórmate en la red de Concesionarios Oficiales Kawasaki. Promociones no acumulables.

Kawasaki
Let the good times roll.
www.kawasaki.es

(*) Oferta válida para toda la gama Kawasaki. En los modelos con versión ECO2Logic sólo se aplicará la promoción en dichas versiones. Impuesto de Matriculación para toda la gama Kawasaki (0%), excepto los modelos 1400GTR y ZZR1400 (4,75%) y serie VN1700 (14,75%). Promoción válida hasta el 31/08/09.

(**) Descuento máximo sumando las ayudas del Gobierno, la Comunidad Autónoma y Kawasaki dentro del Plan MotoE. Consulta en tu concesionario los descuentos por Comunidad Autónoma (el precio final puede variar) y para cada modelo. Promoción válida hasta el 31/08/09.

Kawasaki CREDIT · Kawasaki FACIL · Kawasaki Garantía PLUS · elf · Assor Seguros motos · ECO2Logic

Recuerda: la carretera No es un juego.

Instrumentación

El color ámbar ha dejado paso a una iluminación verde más visible de noche. Nos quedaríamos con la mezcla de la tipografía digital del velocímetro de la 2007/08 (derecha) y el tacómetro analógico de la 2009. Ambas poseen un cronómetro cuentavueltas muy útil en circuito, o para medir lo que tardas en llegar al trabajo en pleno atasco...

Por supuesto que las carreteras reviradas de montaña son una zona natural para extraer lo mejor de sí de las actuales supersport. Pero la ZX-6R, como sus rivales, sólo puede ofrecer todo su potencial en circuito.

Espectacular estampa de una de las motos más deseadas del momento.

cero. Eso sí, cuidadito con los arrastrones, porque el escape ya no va protegido debajo del colín (las modas imperan), estando otra vez situado en el lateral derecho. Su sonido es ahora más grave y contundente; el salto de tonalidad tan acusado al sobrepasar las 10.000 rpm del modelo anterior ha disminuido, aunque desde fuera suena más a moto de carreras hasta el corte de encendido. Después, otra marcha y otra y otra, siempre con una patada inaudita porque empuja de manera sobrenatural, y es que la nueva edición parece más una 750, aún habiéndose mantenido idénticos desarrollos de cambio con respecto al modelo precedente. Este último mecanismo tam-

bién ha sido mejorado; ahora, la inserción de marchas es más suave, tanto que el punto muerto se encuentra en muchas ocasiones sin quererlo. El accionamiento del embrague es más suave, y mientras que en la 07/08 se va endureciendo a medida que coge temperatura, en la nueva se mantiene con la misma resistencia.

Otro de los puntos donde se diferencian claramente es en los ruidos mecánicos y de transmisión, que se han mitigado en la 2009, sobre todo en reducciones y cuando el embrague antirrobote entra en acción. La ganancia en tacto y eficiencia es considerable, permitiendo unas apuradas con mayor control. Aquí es donde se nota verdaderamente el paso adelante dado por "Kawa" en el control de la situación. Mientras que una te insinúa por dónde va el tren delantero, la otra te manda la información directamente al cerebro, y todo con una agilidad propia de una 125. No quiero que me despierten del sueño...

Otra marcha y otra y otra, siempre con una patada inaudita porque empuja de manera sobrenatural.

LA VERDAD

Cierto es que pocas cosas mantienen en común ambas generaciones. La 2007/08 es una moto excelente, pero la 2009 va un paso más allá con un rendimiento y facilidad de conducción increíbles. Estéticamente te puede gustar más una que otra, quizá el modelo precedente tenga algo más de personalidad, pero lo cierto es que al final te quedas con las sensaciones que te transmiten una vez estás en marcha y, sin duda, la nueva se lleva la palma. Son cerca de las cinco de la madrugada y me apetece llamar a aquel colega japonés que me despertó repentinamente hace unos meses. ¿Sabéis lo que le voy a decir? Que tenía razón; que esta vez han dado en el clavo. Verdad de la buena.