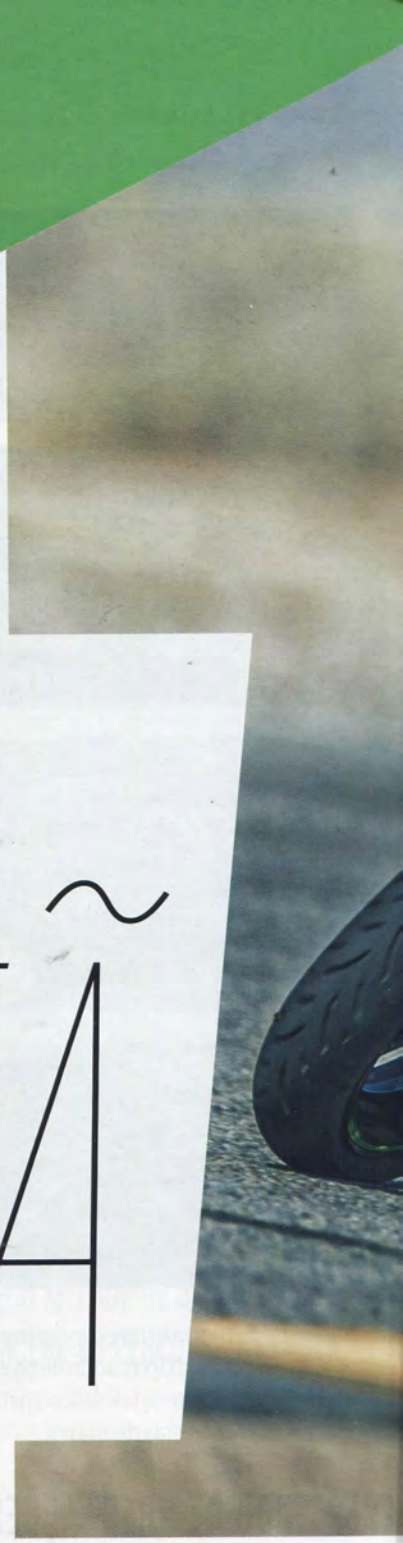
MOTO

RIDE

KAWASAKI NINJA 400 KRT

GENES DE CAMPEÃ



COM O CRESCENTE INTERESSE NA CLASSE SUPERSPORT 300, A KAWASAKI FEZ UMA REVISÃO PROFUNDA À NINJA 300, DANDO ORIGEM A ESTA NOVA VERSÃO 400 CC. DESDE QUE FOI INTRODUZIDA NA COMPETIÇÃO, COLECCIONA VITÓRIAS E NO MUNDIAL, OCUPA SEIS DOS PRIMEIROS 10 LUGARES NA TABELA CLASSIFICATIVA!

Texto — Domingos Janeiro

Fotos — Kawasaki

As "pequenas" Ninja começaram a fazer história em 2008, altura em que foi lançada a 250R. O sucesso destes modelos desportivos de pequena cilindrada foi tanto, que deu origem a uma nova classe a nível mundial, a Supersport300, que acompanha as rondas europeias do campeonato do mundo de SBK. Os argumentos da mais "nova" das irmãs Ninja continuam a ser a



estética desportiva e agressiva, em paralelo com prestações muito interessantes, facilidade de condução e muita diversão na condução, quer em cidade, como estrada ou em kartódromos. A cilindrada evoluiu posteriormente para os 300 cc, até que com a "febre" das Supersport300, a Kawasaki decidiu que estava na hora de romper por completo com o que tinha na gama e fez evoluir a "caçula" das Ninja, para os 400 cc. Nova ciclistica, novo motor, estética mais desportiva, jovem e imponente foi o resultado final e que está a deixar a concorrência, no mundial de Supersport300 à beira de um ataque de nervos, pois no top 10 do mundial, seis motos são Ninja 400.

O que atrai de imediato é, naturalmente, o aspecto estético da Ninja 400, que não deixa dúvidas quanto às suas origens. O ADN desportivo corre-lhe pelas veias e quem se cruza connosco não lhe fica indiferente.

A mistura entre ZX-10 e H2 assenta-lhe muito bem e o desenho das carenagens transmitem-lhe um aspecto robusto, que poderia muito bem ser uma 600 cc. Esta robustez é bem-vinda pois permite receber o maior número de



estaturas possível, sem que os utilizadores mais altos se sintam apertados. Quando nos montamos nesta nova 400 cc sentimo-nos confortáveis, com espaço e acima de tudo, com uma posição de condução que mesmo sendo desportiva não é extremista e é mesmo uma das melhores do segmento, com o guiador colocado numa boa posição, mais elevada que o normal e os avanços, além de estarem agora um pouco mais fechados em relação aos da 300 e 250 cc, conseguem estar mais abertos em relação aos modelos rivais. A boa colocação dos pousa-pés e o assento (que passou dos 50 mm de espessura para os 90 mm) bem dimensionado completam a boa geometria da Ninja 400 que é muito confortável. O assento para o passageiro é ajustado às necessidades mas estes não contam com pegas para sua segurança. Cresceu em altura, mas a redução de 30 mm no assento permite-lhe ser muito acessível e chegarmos sem problemas com ambos os pés ao chão.

CICLÍSTICA

Temos a sensação de que estamos sentados numa bicicleta, tal é a leveza do conjunto (com o depósito de combustível cheio e com todos os líquidos no nível correcto pesa 168 kg). As suspensões, a cargo de uma forquilha telescópica com bainhas de 41 mm (antes 37 mm) na frente e um amortecedor traseiro mostram-se demasiado permissivas, ideais para utilizar em cidade e em viagens. Surpreendeu-nos nos mais de 700 km que fizemos a viajar pela ausência de fadiga, mesmo a velocidades mais elevadas e sem a necessidade de nos recolhermos atrás do ecrã dianteiro. Sentimos leves vibrações nas mãos e pés, mas sem causarem desconforto. Apenas quando exigimos um comportamento mais desportivo é que sentimos a falta da afinação na forquilha e mais possibilidades





de ajuste na traseira, além da pré-carga da mola que já nos é possível alterar. A travagem apresentou-se suficiente, mas o tacto do travão dianteiro pode ser melhorado, pois nas travagens mais fortes esgota o curso da manete. No entanto, o disco dianteiro de 310 mm com pinça de dois êmbolos e o traseiro de 220 mm também com pinça de dois êmbolos funcionam muito bem por culpa do equilibrado sistema de ABS que monta de série. O novo quadro em tubos de aço é semelhante ao usado na H2, capaz de assegurar uma grande rigidez e leveza, em simultâneo. A distância entre eixos foi reduzida (dos 1.405 para os 1.370 mm), traduzindo-se em maior agilidade.

Se adoptarmos uma postura de condução mais desportiva, vamos notar que temos dificuldades em colocar bem o pé do lado direito, devido à colocação do silenciador. Para rodar na cidade, entre os carros, requer um cuidado redobrado com os retrovisores, que estão ao nível dos dos automóveis!

ALMA DE CAMPEÃ

É impressionante a sensação de leveza que sentimos quer na embraiagem deslizante, quer nas passagens de caixa! Funciona tudo de forma tão suave que ficamos pasmados. No entanto, devido ao binário cheio nos baixos regimes, passamos de caixa muito cedo, parecendo que a caixa de seis velocidades é curta. Na realidade não é, e se esticarmos as mudanças temos a prova disso. Sem ser

BASE PERFEITA

Como já referimos anteriormente, esta Kawasaki Ninja 400 pode não ser extraordinária mas é das melhores bases para a competição, como aliás, podemos observar no renhido e combativo campeonato do mundo de Supersport300, onde a Kawasaki lidera a tabela classificativa pela mão da espanhola Ana Carrasco, com 16 pontos de vantagem sobre o segundo classificado. Nesta temporada, até agora, a Ninja 400 é a moto com mais vitórias no campeonato, numa luta directa com a KTM e a Yamaha. Quando rodamos aos comandos deste novo modelo da marca japonesa, ficamos com a nítida sensação de que a margem de evolução é brutal em todos os aspectos, desde a ciclística ao motor. No entanto é bom não esquecer de que, só por si, o carácter e os genes vencedores já estão todos lá...



um exemplo na subida de regime, este bicilindrico alonga bem, com a entrada do "red line" a fazer-se às 12.000 rpm. Este motor de dois cilindros é o "upgrade" do antigo 300 cc, tendo não só ganho mais 100 cc (agora 399 cc), como também mais 9,5 cv de potência, fixando-se agora nuns interessantes 45 cv e com um binário de 38 Nm. O pico de binário às 8.000 rpm e a potência máxima (cavalos) às 10.000 rpm só vêm confirmar o que sentimos: a faixa onde o motor apresenta melhor funcionamento é precisamente a mais elevada, a partir das 7.000 rpm. É por esta altura que notamos que as recuperações se tornam mais fortes e decididas, sem hesitações ou contemplações. No entanto, os baixos regimes também são encorpados e apenas a faixa média de rotação é que se pode considerar mais tímida. No entanto, este carácter do motor não é inocente, pois permite-nos rodar em cidade de forma económica e desenvolta, em estrada aberta a fazer o menor consumo possível e, quando necessário, umas voltas em kartódromo a puxar pelos regimes mais elevados. Contem com uma velocidade de ponta largamente superior ao permitido por lei e se andarem de forma despreocupada com o punho do acelerador, podem fazer contas a um consumo de 23 km por litro o que equivale dizer que fizemos uma média final de 4,3 litros aos 100 quilómetros. Importa referir que a Ninja 400 que utilizámos neste teste estava em rodagem e que é possível fazermos um consumo mais moderado, abaixo dos 4 litros se respeitarmos a indicação "eco" que nos é apresentada no painel e que nos ajuda a fazer uma condução mais económica.

Sem ser extraordinária, a nova Ninja 400 é a desportiva mais equilibrada do segmento, já está em comercialização, disponível em duas cores: preto (6.390€) e decoração KRT (6.540€), igual à que vos apresentamos nestas páginas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
4T, dois cilindros em linha, refrigeração líquida, DOHC, 4 válvulas
CILINDRADA
399 cc
(70 mm de diâmetro x 51,8 mm de curso)
POTÊNCIA MÁXIMA (cv/rpm)
45 cv / 10.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO (Nm/rpm)
38 Nm / 8.000 rpm
ALIMENTAÇÃO
Injeção eletrónica
TRANSMISSÃO
6 velocidades, transmissão final por corrente
QUADRO
Tipo treliça, em tubos de aço
SUSPENSÃO
Forquilha telescópica, Ø41 mm; monoamortecedor, ajustável na pré-carga da mola (traseira)
TRAVAGEM
Disco Ø310 mm (dianteira), disco Ø220 mm (traseira), com ABS
DIMENSÕES
Comprimento 1.990 mm
Largura 710 mm
Altura 785 mm
Distância entre eixos 1.370 mm
Altura do assento 785 mm
CAPACIDADE DO DEPÓSITO
14 litros
DIMENSÕES DOS PNEUS
110/70-17"; 150/60-17"
PESO (KG)
168 kg (ordem de marcha)
CORES
Preto ou KRT (verde)
PREÇO
6.540€ IVA incluído