





**Kawasaki Z 400 F-II**

Toma de contacto

# Excitante

La Kawasaki Z 400 F-II, atractiva sport de estilo clásico y tradicional, viene cargada de buenos argumentos y razones como para poder triunfar en la competitiva y popular clase de las 400. Frente a sus tres directas rivales, Yamaha XS 400, Suzuki GS 450 y Honda CB 450 N, todas ellas bicilíndricas, la Kawa ofrece, prácticamente por el mismo precio, la exclusividad de su motor «cuatro» en línea, sus tres discos de freno, terminación y equipamiento de muy alto nivel, con antilock, uni-trak, y el rígido y muy fiable chasis de la veterana deportiva GPZ 550.

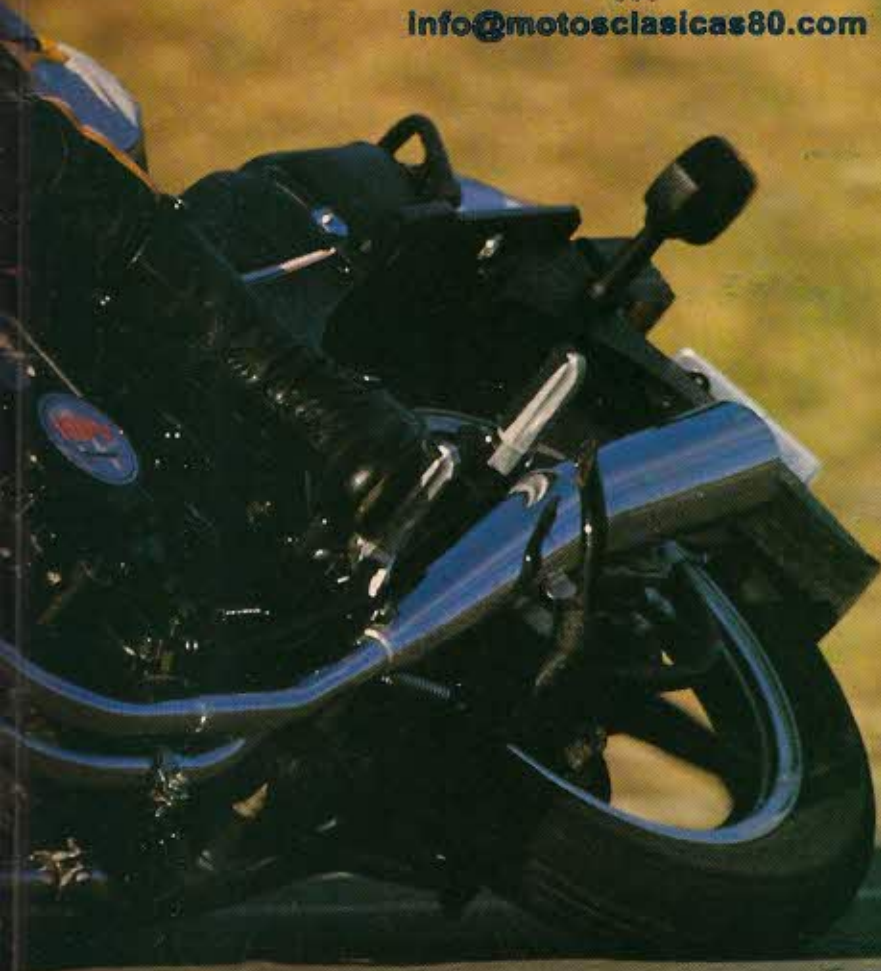
[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



*motos clásicas*



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

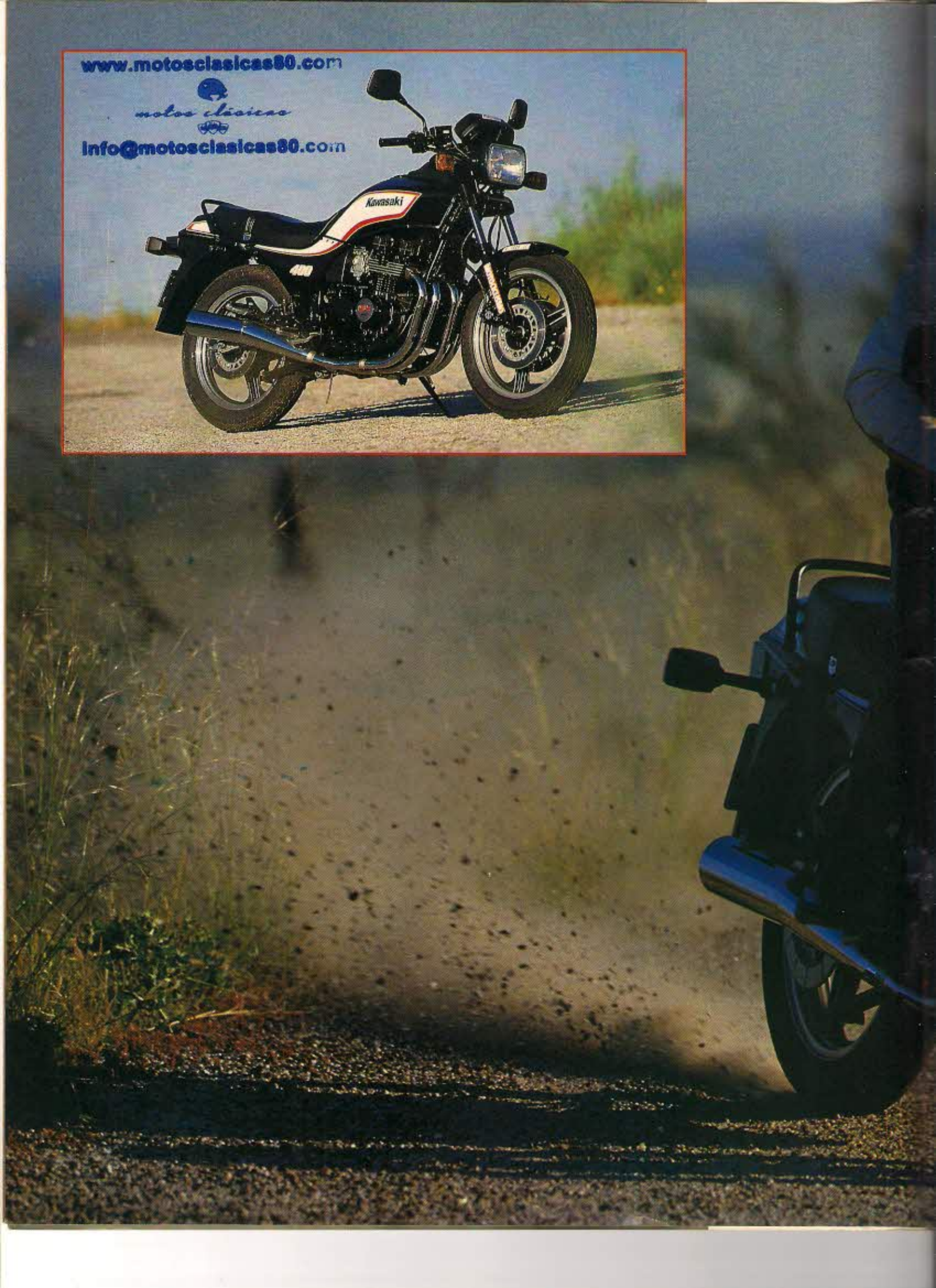




[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
*motos clásicas*  


[Info@motosclasicas80.com](mailto:Info@motosclasicas80.com)







*El avión ZX-10 Tomcat ya está en la calle y a la venta. En estos momentos estamos rodando la unidad de pruebas para poder ofrecerte su ensayo a fondo en carretera la semana próxima. Recordamos tres datos de interés de la super Kawa: Precio, 1.697.000, el más bajo de su categoría, por otro lado, potencia 137 CV, y velocidad máxima 270 km/h., dos cifras a comprobar y que son las más altas ofrecidas hasta la fecha por una mil.*



**C**ONSECUENCIA inmediata de lo anterior es que hoy, muy pocas semanas después de haberse iniciado su comercialización, el cupo inicial de cerca de 100 unidades de Z 400 F-II importadas por Derbi-Kawasaki se ha quedado muy corto, durando en los escaparates de sus concesionarios más o menos lo mismo que un pastel a la puerta de un colegio. Y la comparación es perfectamente válida porque a ojos del buen aficionado, esta «Kawa» se presenta como una auténtica golosina que apetece probar y disfrutar lo antes posible.

### **Máximo y mínimo**

La Z 400 de pruebas, junto con la impresionante ZX-10, la más grande y la más pequeña Kawasaki de este año, nos eran entregadas nuevas y con cero km. en sus marcadores en vísperas del cierre de esta revista y sin tiempo suficiente como para poder hacer un rodaje adecuado que nos permitiese someterlas con la conciencia tranquila a todas nuestras pruebas en carretera, de prestaciones o banco. Mientras escribimos estas líneas las dos viajan sin cesar para poder ofrecerte sus impresiones de conducción y los resultados de sus pruebas lo antes posible.

La ZX-10 se rueda a «punta de gas» a 170/180 km/h. de cruce

(6.000 r.p.m.). Con ella el trabajo cunde muchísimo, tanto que al día siguiente de recibirla la tuvimos que llevar a Speed Moto, taller Kawasaki en Madrid, para pasar la primera revisión de 800 km. y sólo 24 horas después superábamos ya los 1.500 km.

Su primera prueba a fondo en carretera abierta, con la que completaremos la que ya hicimos en circuito, en Jerez, cuando su presentación oficial en diciembre del 87 (MOTOCICLISMO n.º 1.036) promete estar llena de grandes emociones, fuertes sensaciones y... apostamos porque esta super Kawa va a pulverizar anteriores récords absolutos de aceleración (Suzuki GSXR 1100) y de velocidad (Kawa GPZ 1000 RX y Honda CBR 1000 F), pero habrá que esperar y tener paciencia hasta la próxima semana cuando terminemos su rodaje para poder confirmarlo.

De la ZX-10 hemos escrito mucho y aún vamos a seguir escribiendo mucho más. Salones, presentaciones y su propia condición de top-bike la han situado en el centro de atención y admiración de todos. La Z 400 F-II ha llegado, muy al contrario, de forma discreta y sin apenas hacer ruido. Injusto tratamiento, porque además de motos para admirar y soñar, las 400 son ante todo motos para comprar. La Z 400 es una de ellas, cuesta



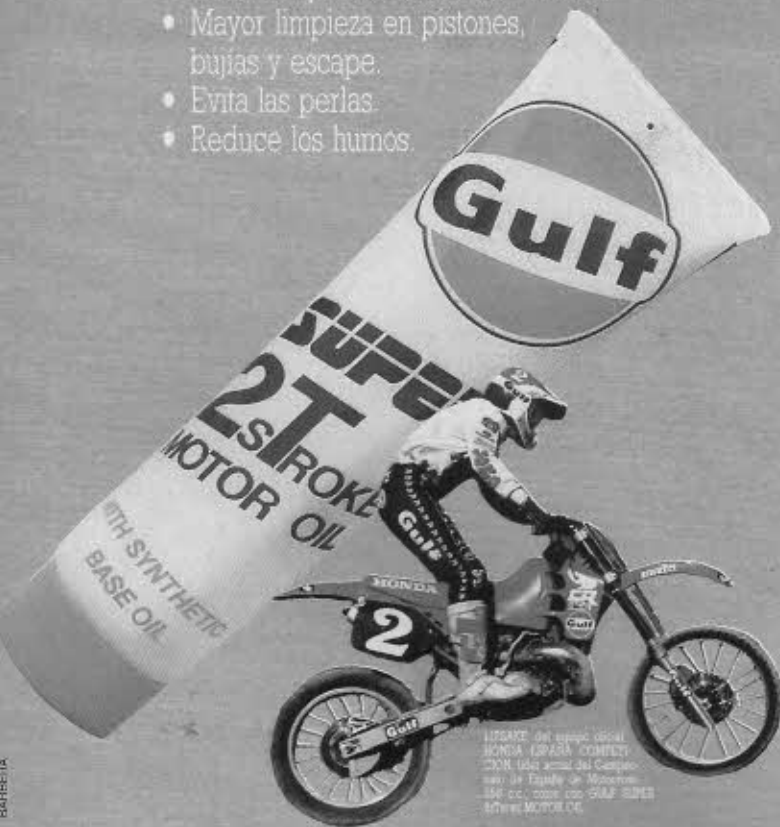
# GRAN PREMIO

## con **SUPER 2<sup>STROKE</sup>** **MOTOR OIL**

Es el súper sintético de GULF.

Para que ganes siempre:

- Más vida para el motor de tu moto.
- Mayor limpieza en pistones, bujías y escape.
- Evita las perlas.
- Reduce los humos.



USUARIO del aceite oficial  
MUNDA ESPARA COMPEX  
CON USO actual del Campeo-  
nato de España de Motocic-  
lismo con aceite GULF SUPER  
2Stroke MOTOR OIL

### EL SUPER CAMPEONATO DE LOS MIL Y UN PREMIOS

Durante este verano (de mayo a septiembre), con cada tubo que pidas de aceite sintético **GULF SUPER 2Stroke**, te entregarán un adhesivo para tu moto, o para que la regales a tus amigos, y **UN BONO** para el SUPER CAMPEONATO GULF, que se celebrará en octubre, ante notario, en Madrid.



Moto HONDA XL 600 V TRANSALP

#### PIDE GULF, PIDE TU BONO, Y GANA...

- 1 MOTO HONDA XL 600 V - TRANSALP\*
- 80 Anoraks
- 75 Cassettes PANASONIC con auriculares
- 125 Cazadoras
- 250 Chandals
- 500 Bolsas de deporte

Uno o varios de estos 1.001 PREMIOS pueden ser tuyos.

\* Y otra HONDA igual para el establecimiento donde compraste el tubo de GULF



GRAN PREMIO **SUPER 2<sup>STROKE</sup>** MOTOR OIL



### Kawa ZX 10

Con dos cilindros más que la competencia, el motor cuatro en línea de la Z-400 tiene pocos bajos pero mucho genio y un excitante temperamento deportivo. La refrigeración es por aire; la culata, con doble árbol de levas y dos válvulas por cilindro. El chasis es el mismo de la GPZ 550. El Uni-trak es de penúltima generación con amortiguador regulable en precarga de muelle y en extensión de hidráulico.

698.500 pesetas, casi exactamente un millón menos que la ZX-10; no vamos a decir por ello que sea «barata», pero al menos su precio no es de ciencia-ficción y parece asequible.

Comparando con sus rivales las diferencias son mínimas. La pionera entre las 400, la Yamaha XS, marca el techo en esta categoría con 700.100 ptas. La recién llegada, Suzuki GS 450, es la más barata con 690.000, y la todavía esperada Honda CB 450 N (importada de Brasil) quedará casi al mismo nivel con 699.000. El punto de partida para la «Kawa» parece ser, como declamamos al principio, muy favorable; hay igualdad entre todas pero... con el doble de cilindros en la Kawa.

que en las 750 y 1100 se utilizaba como soporte de relojes. En esta 400, de muy completa pero distinta instrumentación, tiene una finalidad diferente sirviendo como pequeña caja portaobjetos, pero su capacidad es mínima, no tiene cierre de seguridad, y al final su utilidad práctica es muy dudosa al dificultar la posible instalación de una bolsa de depósito.

Comparando con la única versión de la GPZ 550 que se importó de Estados Unidos y vendió en nuestro país a partir de julio de 1983, hay también importantes puntos de contacto, aunque el diseño exterior y la decoración difieren notablemente, lo mismo que las llantas y la suspensión trasera. En la GPZ 550 del '83 la rueda frontal era de cinco radios y 19"; en la Z 400 es de tres radios y 18". El Uni-trak con brazo superior tipo «cantilever» de aquella GPZ 550 desaparece para dejar paso al más evolucionado y perfeccionado sistema que ya entonces montaba Kawasaki en las GPZ 750 y 1100. El recorrido en la rueda, de 140 mm., se mantiene inalterado. El monoamortiguador es fácilmente regulable en precarga de muelle por medio de un accesible mando a distancia oculto tras la tapa lateral derecha. El hidráulico se puede ajustar en extensión en

### De familia GPZ

Aparecida en el mercado europeo a finales del 1986, la Z 400 F-II (que es una versión modernizada, potenciada y mejorada de una anterior y más sencilla Z 400 F) se inspira directamente en las últimas versiones de las GPZ 550, 750 y 1100. Se trata en realidad de una fiel réplica a escala, y tan exacta se ha querido hacer, que incluso se incorpora el detalle de la pequeña característica consola sobre el depósito

## Kawasaki Z 400 F-II

cuatro posiciones girando una pequeña tuerca moleteada situada en el extremo inferior del amortiguador.

Las más importantes coincidencias GPZ 550/Z 400 F II se encuentran en el chasis, monotubo superior de gran sección con doble cuna inferior, que es común en ambos modelos. En la pipa de dirección y en los dos tubos descendentes del chasis se encuentran soldados y preparados todos los anclajes necesarios para poder montar fácil y rápidamente el amplio semicarenado de la última versión GPZ 550 (mucho más envolvente y efectivo que la pequeña cúpula unida a la dirección que equipaba «nuestra» GPZ del 83).

Los discos y pinzas de frenos trasero y delantero, de simple pistón con pastillas metálicas sinterizadas, y la horquilla de suspensión delantera, son también comunes. Esta última con barras de 35 mm., 175 mm. de recorrido y ajustable por presión de aire, con válvula de llenado sólo en la barra izquierda y tubo de compensación. Se diferencia sin embargo de la utilizada en la GPZ 550 por el sistema de anti-hundimiento de accionamiento hidráulico montado en la parte inferior de la botella derecha.

El completísimo y todavía hoy moderno y atractivo cuadro de relojes de la GPZ 550 se incluye sin apenas modificaciones en la Z 400. Cuenta con indicadores en cristal de cuarzo líquido para cablete lateral extendido, carga de batería, presión de aceite y nivel de gasolina, además de con voltímetro y luz roja de aviso y chequeo de posibles fallos en esta instrumentación. El manillar mantiene dimensiones y posición semideportiva, con manetas de calidad y tacto de embrague y de acelerador tan increíblemente suaves como en la GPZ. El asiento es amplio y bien mullido, y el del pasajero, con asas posteriores y laterales a su disposición y reposapiés bastante bajos, puede encontrar una postura bastante cómoda incluso para largos viajes.

### Divertida

En la estructura general del compacto y estrecho motor, anclado al chasis de forma elástica, con cuatro grandes silent-blocks que anulan casi totalmente cualquier vibración, también hay muchas coincidencias entre la GPZ 550 y esta Z 400. En la culata nos encontramos con la misma distribución doble árbol, con dos válvulas por cilindro y mando por cadena central. La cilindrada se apura hasta 399 c.c. con unas cotas de 52 mm. de diámetro por 47 mm. de carrera.



**Linea clásica, pero todavía muy atractiva. El equipamiento es completísimo, la accesibilidad a la antigua usanza, es decir, inmediata. No hay carenado pero en el chasis, de la última versión GPZ 550 se encuentra previstos todos los anclajes necesarios para su posible instalación.**

La refrigeración es por aire, con cilindros profusamente aleteados. Falta, como en la GPZ, un radiador de aceite, algo que parece aconsejable dada la muy evidente y elevada temperatura que alcanza este propulsor, alimentado por una batería de cuatro carburadores Keihin de 21 mm. (26 mm. en la 550), y siempre obsesivamente ávido de girar muy alto de vueltas.

Desde el primer momento este último destaca como principal característica del motor Z 400. La respuesta en baja es completamente inconsistente y falta de nervio y energía. En nada se parece a los motores bicilíndricos, también nerviosos y muy revolucionados de la Yamaha XS 400 o

Suzuki GSX 400 o GS 450, que a su lado parecen disfrutar de mucho más par, superior elasticidad y mejor capacidad de recuperación en marchas largas.

El motor de la Z 400 está pidiendo siempre guerra para empezar a enseñar su divertido carácter deportivo. Ni siquiera «duro» y falta de rodaje quiere saber nada de girar por debajo de 8.000 r.p.m. Los 54 CV. declarados por Kawasaki a 11.500 r.p.m., 14 más que en la Suzuki GS 450, y que deben ser responsables de una velocidad máxima prometida de alrededor de 180 km/h., sólo empiezan a dar muy leves indicios de estar vivos y despiertos a partir de 9.000 r.p.m. Entre este régimen y las 11.500

r.p.m., donde empieza la zona roja, algo aún no explorado en los primeros kilómetros de rodaje, es donde debe demostrar todo su vehemente y agresivo carácter.

Corta entre ejes, 1.430 mm., baja de asiento, estrecha, ligera y supermanejable, los 203 kg. que declara Kawasaki para la Z 400 parecen ser en la práctica muchos menos. En ciudad, como cualquiera de sus rivales de cilindrada y contando con un amplio ángulo de giro, la Z 400 es de una agilidad y efectividad difícilmente superable, aunque hay que aceptar el handicap o el estímulo, según como se mire, de tener que mantener su motor siempre alto de vueltas, jugando para ello continuamente con su cambio de seis relaciones, preciso pero de recorrido de pedal un poco largo.

En carretera y a lo largo de una primera breve toma de contacto en la Z 400 hemos vuelto a comprobar la excelente rigidez del chasis GPZ, aún más evidente con cerca de 10 CV. menos empujando. Como turismo deportiva, un fallo flagrante es la ausencia de carenado (se ofrecerá como opción, pero el confort es excelente con un blando, confortable, muy bien amortiguado tacto de suspensiones que es determinante de una excelente estabilidad en asfalto en malas condiciones. En trazados muy rápidos de buen piso y con sus neumáticos Dunlop japonesas de origen, puede llegar a flotar muy levemente de dirección, pero siempre de una forma totalmente previsible y nada inquietante. Con dos plazas, esta sensación desaparece y la estabilidad se vuelve impecable.

Su frenada figura ya desde esta primera toma de contacto entre lo mejor de esta «Kawa» y, a falta de probar la Honda 450 N, representa la nueva referencia entre las 400. En espera de su prueba a fondo, donde intentará con muchas posibilidades de éxito convertirse en la más rápida 400 del mercado, de la Z 400 se puede afirmar y demostrar fácilmente que es la más completa y mejor equipada de su clase, situándose incluso al nivel de superbikes de muy superior cilindrada y precio.

Si te gusta su conservadora línea deportiva, si aceptas el agresivo carácter de su excitante motor y si opinas que merece la pena pagar lo mismo por dos cilindros más, la elección entre las 400 puede ser a partir de este momento un problema muy fácil de resolver. Lo difícil vendrá luego, porque son muchos los que ya han opinado de esta manera y muy pocas las Z 400 importadas. □

Augusto M. DE CARLOS  
Fotos: E. JIMÉNEZ

### Ficha técnica

Motor	Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos refrigerado por aire
Distribución	Doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro.
Cilindrada	399 c.c.
Diámetro x carrera	52 x 47 mm.
Potencia (declarada)	54 CV. a 11.000 rpm.
Encendido	Eléctrico
Alimentación	Cuatro carburadores Keihin 21 mm. a depósitos.
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Cambio	Seis velocidades
Transmisión secundaria	Cadena.
Amarrque	Eléctrico
Chasis	Doble cuna en tubo de acero.
Suspensión delantera	Horquilla telescópica, asistida por aire. Recorrido: 175 mm.
Suspensión trasera	Uni Trak. Monoamortiguador regulado en precarga de muelle y en extensión de hidráulico. Recorrido: 140 mm.
Freno delantero	Doble disco. Pinzas simple pistón.
Freno trasero	Disco.
Rueda delantera	103-90 x 18. Dunlop Gold Seal. Llant. 2,15 x 18.
Rueda trasera	110-90 x 18. Dunlop Gold Seal. Llant. 2,50 x 18.
Distancia entre ejes	1.440 mm.
Peso	203 kg.
Capacidad depósito	16 litros.