



www.motoclasicas80.com

motoclasicas


info@motoclasicas80.com

Kawasaki Z 400 F-II

Prueba a fondo

Revoltosa

Llega tarde y, encima, montando bulla. Su presencia fresca y atractiva, junto con sus aires de suficiencia, la convierten inmediatamente en el centro de la fiesta. Todos quieren bailar con ella pero sólo unos pocos están apuntados en su tarjeta. Es la envidia de las demás, que esperando a que alguien, aburrido, se acuerde de ellas.

PERO la fiesta se acaba, están a punto de dar las doce, y como Cenicienta, nuestra invitada tiene que desaparecer. Sólo unos escogidos han podido disfrutar de su compañía. Quizá, después del verano, aparezca de nuevo por sorpresa, sin avisar, premiando a aquellos que han sabido y podido esperar.

Rompiendo con la atonía y la apagada sensación que cubre el antaño animado juego de las 400, llega, por fin, la tan esperada Kawasaki Z-400 F-II, largo nombre que no tardará en convertirse en un más popular GPZ 400. No en vano esta moto, en su estructura básica, es un desarrollo de la mítica GPZ 550, que en contadas unidades, llegó a nuestro mercado hace ahora cinco años, y que, a pesar de su elevado precio, casi el mis-

mo en pesetas del '88 que esta 400, desapareció de los escaparates antes de que cogiera una sola mota de polvo.

Si en aquellos tiempos, la GPZ 550 era la punta de lanza de la categoría con las mejores prestaciones y los más completos accesorios, y sólo amenazada por una recién aparecida Suzuki GSX 550, en estos momentos la Z-400 no pasa por ser más que una cómoda y sencilla moto apta para todo uso e ideal para iniciarse en el mundo de las dos ruedas, como paso completamente necesario antes de dar el definitivo a una superbike de 1.000 c.c. e incluso de 600.

Las 400 en Europa nunca han tenido una aceptación excesiva y las pocas unidades llegadas se justificaban por los buenos precios motivados por

los excedentes de «stocks» del mercado interior japonés, donde sí cuentan con una buena y obligada clientela.

En España, como siempre, se ha dado el fenómeno contrario. Primero fue la Sanglas-Yamaha con el veterano motor de la XS 400, que un año más tarde dio paso a la XS 400 de nueva generación, totalmente japonesa y con motor de doble árbol; con la que muchos han aprendido a manejarse e incluso a hacer sus pinitos en las carreras. Representó toda una época en la que el motorista con menos recursos soñaba hacerse con una.

Dos años más tarde apareció la Suzuki GSX 400, con motor más deportivo y potente que la Yamaha, y acompañado por unas suspensiones

y comportamiento más equilibrado, y un chasis más noble. Esta última ha sido extrapolada últimamente a 450 c.c., buscando algo más de par, pero manteniendo prácticamente invariables los valores de potencia y prestaciones.

Destacada

Pero las prestaciones puras de la Z 400 están mucho más cercanas a las de una RD 350 que a las de las bicilíndricas de cuatro tiempos. Su motor de cuatro cilindros, ocho válvulas y cuatro carburadores, ofrece unas prestaciones muy superiores y la par con las de la deportiva bicilíndrica de dos tiempos.





Si nos referimos a los valores de velocidad máxima vemos cómo los 182 km/h. igualan la marca conseguida por la humeante dos tiempos y se sitúan muy por encima de los 170 km/h. de la GS y todavía más lejanos de los 165 km/h. de la XS.

En los valores de aceleración, esta diferencia disminuye bastante, achacándose esto al pernicioso efecto de la anchura del motor sobre la aerodinámica, lo que deja vía libre al rabioso motor de la RD para que se despegue de nuestra protagonista.

Si en la aceleración el dos tiempos sale victorioso, en el consumo pierde la batalla de forma contundente, con unos registros que se disparan hasta más allá de los diez litros, cuando, con la Z 400, por mucho que la apretamos, nunca superaremos los ocho

litros, algo más que sus rivales de ciclo y cilindrada, pero ofreciendo todavía mucha potencia cuando las otras dos ya hace tiempo que han rendido el alma.

Otros atractivos

Peró no nos debemos cegar por las prestaciones puras y los números fríos. La Kawasaki Z 400 tiene muchos y buenos atractivos para convertirse en la mejor de su clase, casi podíamos decir que abre una nueva categoría desconocida para nosotros.

Mirándola fríamente junto con la Suzuki GS 450 y la Yamaha XS 400, estas dos últimas no parecen com-

partir mucho de lo que hace a la Kawa una moto que te gustaría tener. Alejándonos de su conocido motor, un veterano de muchas batallas, con más de una década a sus espaldas pero que todavía goza de una envidiable salud, nuestros ojos se dirigen a ese fenomenal conjunto de tres discos, a la soberbia horquilla con antídive hidráulico que nada tiene que ver con la endeble de la GPZ 550, a la suspensión trasera «unitrak» con amortiguador regulable y basculante de aluminio, y por qué no, a ese pequeño toque de distinción que pone el precioso cuadro de instrumentos.

Los acabados siguen la línea de toda la producción Kawa, que se precian de ser los mejores entre las japonesas. Cada pequeña pieza está finamente diseñada para cumplir su

cometido sin concesiones supertuas a la estética pero guardando un tono perfectamente armónico, tradicional de toda la generación GPZ.

¡Por favor, un carenado!

Es bonito pasear a menos de cien, con la visera del casco levantada y respirar los aromas del campo en esta época del año, disfrutar del paisaje e incluso charlar con nuestra compañía, pero, para hacer esto, con un ciclomotor nos vale.

Si en nuestras manos tenemos una moto que es capaz de viajar a 150 km/h. durante el tiempo que queramos sin quejarse; no vamos a ser no-

sotros los primeros que nos cansamos. El azote del viento a estas velocidades es brutal, aplasta nuestro casco contra las mejillas, el pecho se nos hunde casi sin permitirnos respirar, el cuello aguanta como puede el huracán que sopla a esas velocidades. Consecuencias: conducción insegura e incómoda, peligro evidente de cruzarte en el vuelo de algún «bichito» y lo que casi es peor cuando se vuela, la necesidad imperiosa de reducir la marcha o de parar por agotamiento.

La posición sobre la GPZ 400, aun siendo deportiva, es algo erguida, por lo que el posible efecto derivativos del cuadro de instrumentos se ve prácticamente reducido a cero si no nos tumbamos. El pequeño cupolino de la GPZ 550 es ahora, unos años más tarde, cuando demuestra su verdadera eficacia, que tampoco era mucha.

La mejor solución está en el carenado que equipaba la versión '84, ya anclado al chasis, y que cubría perfectamente su función. No creemos que las firmas especializadas tarden mucho en ofrecer esta versión, mucho más justificada que en sus rivales de cilindrada que no llegan a asomarse a los límites donde puede llegar esta Kawa. Incluso es posible montar un carenado integral, pero es mejor utilizar los anclajes destinados a tal efecto a montar unas defensas para el motor, imprescindibles si no se quiere romper el alternador o in-

En la versión '84, desconocida en nuestro país, tal problema dicen que se solucionó con la adopción de una rueda de 18", más convencional, y barras más gruesas en la horquilla. Ahora podemos decir que, incluso con menos potencia, hemos podido detectar idénticas reacciones en el tren delantero.

Es, sobre todo, en autopista y negociando curvas a más de 150 km/h., cuando se pone más de manifiesto este pequeño meneo, que provoca sensibles oscilaciones del manillar, que si no tienes la sangre muy fría, te asustan y te hacen cortar gas. La reacción lógica es seguir dando al acelerador y aguantar más el manillar, la trayectoria entonces se mantiene, y a pesar de que el movimiento continúa, las oscilaciones no aumentan ni en frecuencia ni en intensidad.

Fuera de esto, el chasis de la GPZ no presenta ningún otro problema en cualquier tipo de trazado. La manejabilidad es superlativa cuando se trata de enlazar curvas de montaña y el chasis no se ve afectado por las fuertes frenadas y frenéticas reducciones. La moto en todo momento va hacia donde tú la ordenas, aunque no conviene perder la concentración en lo que se hace, a pesar del soberbio conjunto de frenos, muy dimensionado para las prestaciones de la moto y que son suficientes para detener instantáneamente los casi 200 kg. del aparato.



Motor agresivo, deportivo, el más rápido de la categoría en nuestro país. Cuatro cilindros, ocho válvulas, 50 CV. y 182 km/h. de velocidad punta.

cluso doblar el cigüeñal en una pequeña caída.

Problema congénito

Por nuestra toma de contacto publicada hace dos semanas conoceréis ya que el chasis que lleva esta GPZ 400 es idéntico al de la GPZ 550. Aquella moto gozaba de una buena fama en cuanto a estabilidad y manejabilidad; pero tenía graves problemas para trazar las curvas rápidas con la precisión necesaria. Por aquel entonces se achacaba tal circunstancia a la rueda delantera de 19" y a la nefasta horquilla que montaba.

Por tacto y potencia, los dos discos delanteros se comportan al borde de la perfección. El antídoto, que comparte circuito con los frenos, no merma tacto en la maneta, si tomamos como referencia la 550; aunque también es verdad que su efecto tampoco se deja sentir en la horquilla, que tiene un funcionamiento intachable más por sus propias virtudes que por el antídoto. Lleva una única válvula para el aire de las botellas. Prácticamente nunca hay que tocarlo salvo que se vaya a circular fuerte o con carga.

Todo el conjunto de amortiguación trasera ha mejorado mucho, no sólo por el nuevo basculante de aluminio que sustituye al pesado y superrefor-

Al detalle

Antimobo. Central, con la misma llave del contacto, bloqueándose girando a la izquierda. Parece bastante seguro. No hay posibilidad de dejarse las luces encendidas.

Llaves. Sólo una para el contacto, el depósito de gasolina y la apertura del asiento y seguros de los cascos.

Retrovisores. Clásicos y, aunque de extraña forma, efectivos. No vibran, ofrecen perfecta visibilidad y están un poco curvados para dar más campo, aunque hacen más pequeña la imagen. El cristal está ahumado.

Caballote. Es muy fácil de accionar gracias a las asas traseras. No roza, al igual que la pata de cabra por mucho que inclines. Esta última posee un avisador en el tablero de que está extendida.

Asiento. Muy cómodo tanto para el piloto como para el pasajero, con generoso espumado, formas redondeadas y amplia superficie. Se desmonta completamente por un sencillo sistema de palancas.

Accesibilidad. En esto sí que las modernas motos carenadas han dado un paso atrás. En esta Kawa todo está al alcance de la mano y a la vista, aunque muchas operaciones requieren mano de obra especializada y herramientas especiales, como el reglaje de válvulas.

Filtro de aire. De cartucho de papel en seco, está situado bajo el asiento, se desmonta con toda facilidad quitando la tapa lateral izquierda.

Gasolina. Típica llave de tiempos pretéritos pero de idéntico funcionamiento a las actuales. Tiene posiciones de ON (abierto), RES (reserva) y PRI (gravedad). El tapón es totalmente estanco y se cierra sin necesidad de la llave, quedando sujeto al depósito. Al igual que el de la Tomcat, silba cuando la gasolina se vaporiza en el interior. El indicador digital del cuadro funciona muy bien aunque empieza a avisar demasiado pronto, aproximadamente cinco litros antes de que entre la reserva. Los 18 litros del depósito, con tres de ellos de reserva, dan a esta 400 una buena autonomía.

Instrumentación. El conjunto de instrumentos es una de las piezas heredadas directamente de la añorada GPZ 550. Al velocímetro y tacómetro, ambos de precisión ejemplar, se unen justo en el centro a un indicador de nivel de gasolina con avisadores de pata de cabra extendida, nivel de agua en la batería y nivel de aceite del motor. Al poner el contacto realiza un chequeo previo de todos los sistemas. Cuenta con chivatos de intermitencias, punto muerto, luces cortas y largas y uno libre para accesorios. Como

en todas las Kawa de la penúltima generación, la aguja del cuentavuelvas funciona también de voltímetro apretando un pequeño botón simétrico al de la puesta a cero del contador parcial. Quizá lo único que se echa de menos es un termómetro de aceite, ya que a tantas vueltas y sin radiador debe ir bastante calentito.

Conmutadores. Aunque son de apariencia moderna, su diseño data de un buen montón de años, no destacan por su cómoda accesibilidad y correcto funcionamiento. En la piña derecha se integra el botón de arranque y el interruptor general de alumbrado, que queda muy lejos del pulgar. Ya en la izquierda encontramos el interruptor de cortas/largas, también difícil de accionar, el cursor de intermitencias, de funcionamiento rudo e impreciso y el doble pulsador de bocina/ráfagas del que ya hacemos mención en otro apartado. Ha desaparecido el «warning» de la 550.

Manetas. Ambas son de aluminio, muy largas y cómodas para los dedos. La de embrague cuenta con un simple tensor no pudiéndose regular su distancia al manillar. No es difícil romperlas en una pequeña caída.

Nivel de aceite. Es muy fácil de comprobar mirando a través de una mirilla colocada bajo la tapa del embrague. Conviene colocar la moto en posición horizontal y dejarla reposar unos minutos. En los primeros kilómetros de nuestra prueba consumió casi medio litro de los tres que caben en el cárter. El tapón de llenado, que se maneja con la mano, tiene su lugar encima justo del embrague.

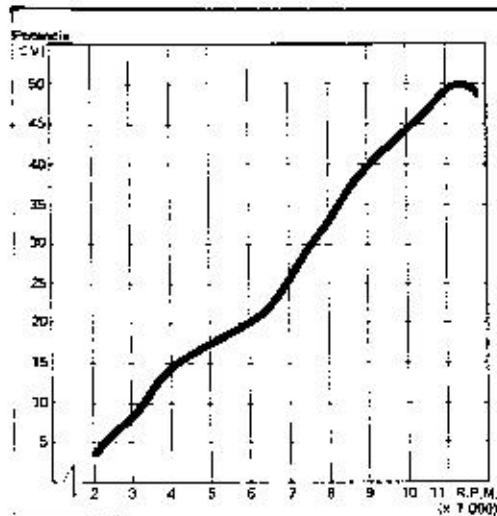
Puño de gas. Suave pero de recorrido excesivamente largo para el carácter del motor. Posee tensores en el mismo puño y en el mando único de los cuatro carburadores.

Reposapiés. En aluminio forjado, con goma atomillada y muelle de retorno. Nada que objetar salvo el que no tienen bolita avisadora, con el que es el aluminio el encargado de comerse el asfalto en curvas salvajes.

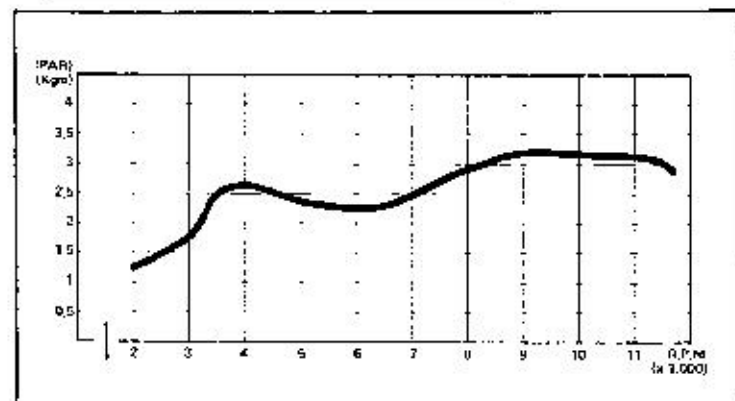
Asa para el pasajero. Mejor que asa, asas. Tenemos dos en los laterales del asiento que sólo serán utilizables por los «brazilargos» y una trasera muy amplia y cómoda incluso si se llevan guantes gruesos.

Equipajes. El no llevar carenado es una ventaja a la hora de colocar una bolsa sobredepósito, aunque siempre el tapón de gasolina será un poco incordio. En el mercado existen soportes y maletas especiales para esta moto, así como transportines traseros muy útiles para los pequeños bultos de todos los días. Hay mil sitios donde llevar el antirrobo y enganchar unos pulpos.

BANCO de POTENCIA MOTOCICLISTO



Kawasaki Z 400 F II		
Revoluciones	Potencia (CV)	Par motor (kgm.)
2.000	3,5	1,26
3.000	7,0	1,67
4.000	14,8	2,66
5.000	17,3	2,47
6.000	18,2	2,31
7.000	24,4	2,49
8.000	33,4	2,98
9.000	40,2	3,21
10.000	44,6	3,19
11.000	49,1	3,20
12.000	—	—



Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS M2 10 MOTORCICLISTO

	Kawasaki Z 400 F II
Potencia máxima a la rueda 6DIN 70 200	40,0 CV.
Potencia máxima al embrague	50,0 CV.
Régimen de potencia máxima	11.770 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	2,71 kgm.
Par motor máximo al embrague	3,21 kgm.
Régimen de par motor máximo	9.214 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	18,4 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	24,9%
Relación peso/potencia (rueda)	5,07 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	100,4 CV/l.
Temperatura ambiente	21,0° C
Presión atmosférica	932,0 mb.

La interpretación de las curvas de par y potencia no puede ser otra que las propias conclusiones que hemos obtenido en la prueba dinámica. Además de registrar los más altos valores de potencia y par de la categoría, el pequeño motor de la Kawa tiene un comportamiento ejemplar en la zona alta del cuentavueitas, con una escalada de potencia casi lineal desde las 7.000 r.p.m. hasta más allá de las 11.000, lo que equivale en la práctica a una amplia zona de utilización de 2.000 r.p.m. en la que el par se mantiene en una meseta con valores siempre cercanos al máximo.

La curva de par presenta un serio bache entre las 4.000 y 7.000 r.p.m., una zona por tanto a evitar y que se pone de manifiesto en conducción ciudadana.

La velocidad lineal media del pistón, con un valor de 18,4 m/s. está muy por debajo de lo que podía considerarse peligroso, así que no debe haber problemas para pistones, bieletas y cigüeñal con el motor girando siempre al máximo. Las pérdidas por fricción, cifradas en un 24,9% se sitúan en valores normales, a caballo entre los de una gran superbike y los exagerados de una 125. El carácter «tranquilo» del motor queda reflejado en el valor de la potencia específica, medido a la rueda, que con poco más de 100 CV/l. está muy debajo del resto de motos deportivas.

Télex de la prueba

Ciudad. Como moto ciudadana y callejera, la GPZ 400 en cuanto a chasis y manejabilidad es casi perfecta y al nivel de un scooter. El que ya no ayuda tanto es su motor, que no aguanta bien el circular constantemente por debajo de las 5.000 r.p.m. y pide siempre más guerra. El peso no se deja sentir, y la anchura del manillar permite pasar incluso por donde muchos ciclomotores no pueden hacerlo. Como moto para todos los días es igualmente válida, a lo que colabora un consumo realmente reducido.

Carretera. El viento será nuestro mayor enemigo en los viajes. La ausencia del carenado se deja notar y tras un centenar de kilómetros a 150 nuestro cuello se quejará. La estabilidad en trazados de todo tipo es perfecta, al igual que los frenos y las suspensiones. La ausencia de vibraciones se agradece cuando llevamos un buen rato sobre ella, así como la cómoda posición de conducción a caballo entre lo deportivo y lo turístico.

Autopista. Es aquí donde el chasis de la GPZ da más problemas, nada que no se pueda arreglar con aplomo y serenidad, agarrando bien el manillar para aguantar los pequeños meneos que se producen en curvas rápidas. Como sprinter, la GPZ es fenomenal. Su motor, por encima de las 8.000 r.p.m., tiene una respuesta inmediata y contundente que permite maniobras reservadas exclusivamente a las 600 y superiores.

Sport. Los aliados más fieles de que te servirás para tus escapadas a la montaña serán los frenos y el cambio. Los primeros, para contener en el momento preciso toda la caballería que desarrolla este motor, y el segundo, para sacar de él todo el partido que está dispuesto a ofrecer. La rueda trasera no provoca reacciones raras en las salidas de curvas ni en las frenadas y sólo deberás tener un poco de cuidado con las contundentes reacciones de los discos delanteros.

zudo de acero, sino por la calidad del amortiguador, ahora de regulación más cómoda, ya que antes se dejaba uno las manos y una mañana en el empeño. Los Dunlop Gold Seal se han comportado mejor de lo que en principio nos esperábamos, incluso en las frecuentes tormentas de esta mojada primavera. No podemos poner quejas por tanto a estas gomas japonesas que, sin destacar especialmente, tampoco nos han dado sustos y reacciones extrañas. Con un poco más de 3.000 km. en el marcador el trasero está prácticamente muerto, lo que equivale a unos 5.000 km. de vida normal, si tenemos en cuenta las pruebas de aceleración, banco y sesiones de autopista y con-

ducción al límite que configuran una prueba a fondo, castigan fuertemente las gomas.

Altos vuelos

En ocho y doce caballos supera, respectivamente, a la GS y a la XS la potencia de la GPZ. Esto se traduce, como hemos comentado al principio, en una diferencia de prestaciones realmente espectacular. Pero mientras en las bicilíndricas ésta se produce a un régimen de 9.000 y 8.500 r.p.m., en la GPZ tenemos que subir hasta las 11.700 r.p.m. para sacar todo el jugo al motor. Este dato cam-

bia radicalmente el comportamiento a todo régimen. Hasta las 8.000 r.p.m. se disfruta de un propulsor suave y tranquilo, ideal para ir enlazando marchas sin pretensión alguna, la conducción ideal para la ciudad. En sexta a 5.000 r.p.m. ya vamos a poco más de cien.

A partir de las 6.000 r.p.m. el motor pasa por un serio bache del que interesa salir cuanto antes. La respuesta a la apertura del acelerador desde este régimen es totalmente decepcionante. Conviene entonces reducir un par de marchas y subir la aguja hasta las 8.000 r.p.m. Ahí es donde realmente los cuatro cilindros despiertan a la vez ofreciendo una interesante estridida hasta más allá de las 11.000

r.p.m. No temas por la mecánica. La corta carrera del motor impide altas velocidades lineales medias del pistón.

Los escapes emiten a ese régimen un zumbido por el que muchos directamente ya cambiarían sus dos cilindros por esta GPZ. Pero el carácter alegre del motor no sería nada si no estuviera acompañado por un cambio en condiciones, como el de esta Kawa. Salvo un sonoro y sentido «clonck» al meter la primera, todas las demás velocidades entran con gran suavidad siendo completamente imposible localizar un falso punto muerto gracias al PNF (Positive Neutral Finder) que lo impide, al igual que hace imposible estando en primera y

En punto muerto

● La **cajita de plástico** que lleva encima el depósito es muy útil para guardar monedas, billetes e incluso algún pañuelo para limpiar el casco cuando se viaja. A lo largo de nuestra prueba se ha mostrado muy hermética y segura, por lo que no hay que temer por su contenido.

● El «**check control**» es un buen y caro detalle que pocas motos, incluso de superior categoría, incorporan. Al poner el contacto se encienden todos los segmentos y la señal roja luminosa que nos indica que algún sistema, ya sea eléctrico, de lubricación o la pata de cabra, no están como deberían.

● El **cromado de los escapes** en apariencia es de buena calidad, pero con el uso pudimos apreciar picados en algunos puntos y una coloración amarillenta demasiado prematura en los codos y la parte de unión con los silenciadores. Por cierto, las soldaduras están chapucadamente rematadas con pintura metálica. En la parte trasera también pudimos apreciar algo de óxido. La fábrica recomienda tapar los escapes cuando se lava la moto para que

no entre agua en su interior.
● El **cambio de aceite** y del filtro no puede ser más sencillo, al no montar de serie esta Kawa carenado integral. Con un par de llaves y algo de fuerza lo puedes hacer en tu garaje. El reglaje del ralenti es igual de sencillo. Lo que ya no es tanto es poner de acuerdo a tanto carburador. Se impone el uso de vacuómetros.

● **Siguiendo con el mantenimiento**, una operación bastante frecuente a realizar, debe ser rellenar de agua la batería. Tanto esto, como comprobar su nivel, es bastante difícil, al impedirlo un travesaño del chasis. Lo más fácil casi es desmontar la batería.

● **Tras la batería** se ha situado un pequeño compartimento que da cabida a una bolsa de plástico con las herramientas habituales en cualquier moto japonesa: pocas y de mediocre calidad y utilidad. En la 550 éstas tenían su sitio bajo el colín, lugar que ahora es ocupado por la documentación, e incluso algún chubasquero.

● **Como en su prima americana**, la GPZ 550, tiene un problema

congénito a este motor, un detalle sin importancia; pero algo antiestético. En los primeros kilómetros aparece una fuga en la junta de la culata con el bloque de cilindros que tras ensuciar un poco las aletas, no pasa de ahí y así se mantiene durante toda la vida de la moto. No hay por tanto que preocuparse.

● **La misma cerradura** que sirve para levantar el asiento sirve también para abrir un pequeño seguro para el casco. En el lado derecho hay otro colocado en posición simétrica, como simétricas son las asas para poner la moto sobre el caballote. En Kawasaki han pensado hasta en los zurdos.

● **Nadie gana a los japoneses** a copiones. Por copiar, han imitado hasta el sonido patentado de la bocina de Mercedes, que es el que emite esta pequeña Kawasaki. Suficiente para dejarse oír e incluso pegar algún susto. Comparte interruptor con las ráfagas, lo que no está muy conseguido, ya que justo cuando lo necesitas tiendes a hacer todo lo contrario de lo que quieres, aunque puedes montar una buena feria con tanto ruido y luces.

en reposo el introducir otra cosa que no sea el punto muerto, lo que hace automática su inserción... La palanca y sus reenvíos tienen un funcionamiento correcto aunque acusan algo de holgura.

El embrague, el mismo de la 550, no dio muestras en ningún momento de desfallecer; pero tuvimos que tensarlo varias veces. Su tacto es muy bueno, sin saltos, con un funcionamiento y progresividad envidiables.

Larga espera

Quizá no sea este el momento más conveniente para publicar una prueba de la GPZ 400, cuando todas las motos han desaparecido de las tiendas, adquiridas por motoristas ansiosos, que fiándose de datos de catálogo y de lejanas referencias, han comprado la moto a ciegas antes de verla.

Sus razones tenían y no se equivocaban. Llevar las letras GPZ de apellido es toda una garantía de que no saldremos defraudados, ya sea con 400, como con 600 o 900 centímetros cúbicos.

Los parajosos tendrán que esperar mucho para que llegue una segunda remesa. Se habla de septiembre, pero la realidad es que el cupo de este año se ha agotado y, como pronto, hasta enero del año que viene no estarán aquí de nuevo.

Atendiendo exclusivamente a razones de precio, la elección está bien clara, y la GPZ 400 en 698.000 pts. era un regalo frente a los precios de la competencia y sólo comparable, en oportunidad, con las 714.000 pts. de la RD 350, con motor de dos tiempos, arranque a pedal y carenado integral. Pero al igual que la RD tiene sus problemas, como el alto consumo tanto de gasolina como de aceite, la GPZ presenta los suyos si la comparamos con las «económicas» bicilíndricas.

De entrada tendremos que multiplicar por dos la mano de obra de carburación y reglaje de válvulas, operaciones bastante frecuentes en un motor de este tipo. Las pastillas de freno semimetálicas de los tres discos superan con mucho en precio al de unas pastillas normales y unos foros para las zapatas del tambor. Sólo en estos apartados ya tenemos un buen argumento para decidirnos. La GPZ es una 400 con mantenimiento similar al de una 600.

Sólo queda por ver cómo se comporta la brasileña Honda CB 450 N, de la que sólo podemos tener una idea por la desaparecida CB 450 S, aunque muchos nos tememos que el cambio va a ser a peor. Así, pues, podemos afirmar que la GPZ 400 se convierte en la nueva referencia de la clase, una clase, por otra parte, poco animada, cuando debía ser el escalón perfecto para los que suben desde una 125 o un scooter.

Carlos FECEJ
Fotos: Emilio JIMÉNEZ

Motor

Motor	Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos refrigerado por aire.
Distribución	Doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro.
Cilindrada	399 cc
Diámetro x carrera	52 x 17 mm.
Potencia (declarada)	54 CV a 11.500 r.p.m.
Encendido	F Electrónico
Alimentación	Cuatro carburadores Keihin 21 mm. a depresión.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Cambio	Seis velocidades
Transmisión secundaria	Cadena.
Arranque	Eléctrico.
Chasis	Doble cruce en tubo de acero.
Suspensión delantera	Horquilla telescópica, asistida por aire. Recorrido: 175 mm.
Suspensión trasera	Uni Trak. Monomortiguador regulable en precarga de muelle y en extensión de hidráulico. Recorrido: 140 mm.
Freno delantero	Doble disco. Pinzas simple pistón.
Freno trasero	Disco.
Rueda delantera	100-90 x 18. Dunlop Gold Seal. Llanta: 2,15 x 18.
Rueda trasera	110-90 x 18. Dunlop Gold Seal. Llanta: 2,50 x 18.
Distancia entre ejes	1.440 mm.
Peso	203 kg.
Capacidad depósito	18 litros.

Protección

Aceleración	
400 m.	13,95 seg.
1.000 m.	26,38 seg.
Velocidad máxima	
Sofo tumbado	182 km/h.
Sofo sentado	170 km/h.
Das personas	157 km/h.
Velocidad máx. efectiva en cada marcha (a 11.500 r.p.m.)	
1.ª	57, 2.ª 85
3.ª	109, 4.ª 134
5.ª	159, 6.ª 135
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva	100/97, 120/120 140/138, 160/157 180/170
Consumos	
Mínimo	3,79
Medio	6,13
Máximo (autopista)	7,98
Ciudad	6,65
C. Deportiva	7,12
Capacidad depósitos	183
Autonomía media (res. incluida)	230

Las 400 frente a frente

Modelo	Cilindrada (D x C)	Potencia máx.	Velocidad máx.	Ref./Arr.	Frenos	Peso	Precio	Prueba MOTOICLISMO
Yamaha XS 400	399 (69 x 53,4)	26,6-3.500	165	A/E	D/T	167	677.960	949
Honda CB 450 S	447 (75 x 50)	—	—	A/E	DD/T	—	699.000	—
Suzuki GS 450	448 (71 x 56,6)	41,7-3.300	170	A/E	D/T	189	—	1.051
Kawasaki GPZ 400	399 (52 x 47)	50-11.770	182	A/E	DD/D	203	698.500	1.061
Yamaha RD 350	347 (64 x 54)	40,5-9.500	182	L/P	DD/D	177	674.860	938