





Ensayo comparativo
KAWASAKI Z 400 versus SANGLAS Y 400
¿TU DECIDES!

	J. ALGUERSUARI J. PORCAR V. MONLLAU
	J. ALGUERSUARI J. PORCAR



www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



Y lo que tenía que pasar pasó.

Por fin, los japoneses «se enfrentan» abiertamente en nuestro país.

Bien es verdad que técnicamente no se trata de una lucha abierta, de poder a poder, sino de una casualidad dentro de una situación de asentamiento de mercado.

Traemos hoy a nuestras páginas comentarios, fotos y datos sobre dos motos de indudable interés: la Kawa KZ 400 y la renovada Sanglas-Yam Y 400.

No se trata de un ensayo comparativo «a la usanza», sino más bien de un muestreo de cifras y opiniones para cumplir con el fin de esta revista: informar.

Pero, de cualquier forma, el pretendido *match* nipón Kawa contra Yamaha sólo lo es a medias.

En primer lugar, seguimos inmersos en un mercado limitado y, por tanto, aún *no* libre. En segundo lugar, la nueva Sanglas Y, «bicicleta» española, corazón japonés, es el último y definitivo paso de «lo que fue» a «lo que será», dado que en

el 83 esta moto se sustituirá definitivamente por el modelo íntegro japonés denominado XS 400. No se escapa tampoco la Kawa 400 de sus respectivos condicionantes.

Presentada al público en el Salón de Tokio de 1973, tiene en sus entrañas la friolera de nueve años, más un *curriculum vitae* lleno de «emociones».

«Búsqueda y captura» y posterior detención de «mil días» (día arriba, día abajo) en la aduana de Bilbao. Tres años «a la sombra» hasta la revisión de la causa que las clausuró.

Por tanto, podéis imaginar que el *match* nipón que hoy os presentamos es más casual que pretendido.

Yamaha ofrece en España como genuino únicamente cuatro modelos: la SR 250, la XV 750 y la XS 1100. La 400, renovada y muy mejorada, es aún herencia industrial de la desaparecida Sanglas (a la postre, fuente y origen de la actual implantación de los japoneses en Hospitalet).

Por su parte, la presencia de

las Kawasaki 400 no tiene otro sentido que el de dar salida a un número determinado de unidades que ayer estaban precintadas y hoy ya no. No se trata, pues, de la aparición formal y estudiada de Kawasaki en nuestro mercado.

Es, pues, ficción ver en este trabajo un enfrentamiento comercial entre dos potentes marcas japonesas. No es así.

Repito que la Sanglas Y no tiene más vida que, a lo sumo, doce meses.

Y, por su parte, la Z 400 de Kawa termina su existencia donde terminen las 500 unidades que el importador Heide- rich ha recuperado «a la justicia».

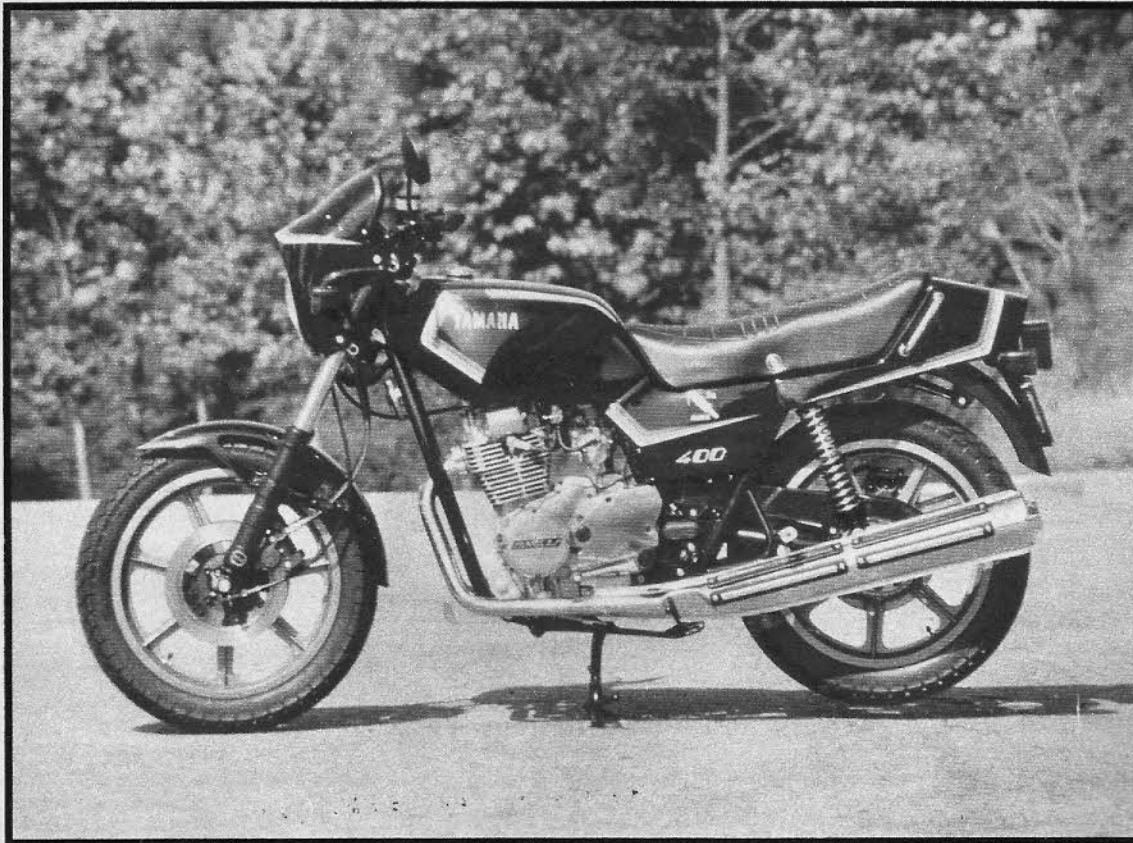
Pero, como diría un castizo, ¡menos da una piedra!

Y, queramos o no, lo cierto es que la Sanglas 400 Y *new line* la firma y rubrica actualmente Semsá-Yamaha, y, por tanto, es un producto hispano-nipón; en tanto que la Z 400 es, a todas luces, íntegramente japonesa, aunque haya sido montada en los Estados Unidos

Dos motos que se ubican por sus características técnicas en un mismo plano; la Sanglas 400 Y y la Kawasaki KZ 400.



Ensayo comparativo



Las constantes variaciones que ha sufrido la Sanglas 400 Y a lo largo de los últimos años se han culminado en esta última versión, donde los carburadores Mikuni sustituyen a los Amal, los mados y levas son Magura y algunos detalles más han dado una nueva juventud a un veterano motor.

(respetando los debidos porcentajes del valor añadido).

Resumiendo, junio de 1982 podría ser recordado como la fecha, primera, donde dos marcas niponas, a pesar de los pesares, mantuvieron su primera lucha de mercado en nuestro país.

Por lo menos, quede el dato para los amantes de la estadística.

¿CUAL COMPRAR?

La semana pasada «nos enamoramos de la Montesa Impala».

Veinte años después descubrimos que hemos estado perdiendo el tiempo miserablemente. ¡Vaya cosas! (Pero te aconsejo que pruebes la Impala, ¿vale?)

Hay conceptos básicos que no pasarán jamás de moda, sino muy al contrario: son el patrón a seguir cuando se pretenden mejorar.

Esta visto que en España la Impala, con sus razones de peso, precio, prestaciones, no fue superada por las posteriores realizaciones.

Algo similar ocurre con la Kawasaki KZ 400 y, ¿por qué no?, la Sanglas Y.

Si bien la primera tiene en su haber nueve años de vida, no es menos verdad que el chasis de la Sanglas tiene por lo menos otros diez, ¿o más?, y el

motor, el XS 400, se extrapola del XS 360, que fue presentado en 1975, dos años después de la Kawasaki.

Digamos que en antigüedad, ¿o, mejor, veteranía?, ambos modelos andan a la par. El primero, de forma pura, y el segundo, mestizado: moto española y motor japonés.

Vemos, pues, que la pretendida vejez de la Kawa no es tal si analizamos paso a paso el árbol genealógico de la Sanglas.

Pero tú, amigo lector, que probablemente estarás interesado en comprar una de estas dos 400 del mercado, deseas saber datos concretos para declinar tu decisión de uno u otro lado.

Bien, vamos a ello.

En primer lugar, asegúrate de que aún quedan Kawas en los concesionarios.

Te repito que cuando se haya vendido la KZ 400 número 530 ó 540, aproximadamente, el inefable Verne Ben Heideriech pondrá el cartel de «no hay papel» o «se acabó lo que se daba».

Una vez comprobado que, por lo menos «la tuya», está disponible en la tienda, te adelanto que no deberás sufrir por problemas de recambios. Casi dos mil de estas motos se vendieron en España en el 76-77, existiendo aún un respetable stock de recambio (sobre todo,

de los elementos de mayor consumo: pistones, válvulas, parte eléctrica en general y termodinámica).

En cuanto a la Sanglas, apúntate que el modelo actual, muy revisado, se ofrece con muchas y notables mejoras.

El acabado general es ahora mejor. La pintura, impecable. El encendido por platinos ha pasado a mejor vida, siendo sustituido por un equipo transistorizado electrónico.

Del mismo modo que los platinos, han terminado los polémicos carburadores Amal. Han vuelto los Mikuni a depresión (entre nosotros, jamás debieron de irse).

Los mandos y comandos, manetas y conmutadores son de impecable factura, firmados por Magura. ¡Bravo!

Por otra parte, no cabe sufrir por agotamiento de la oferta.

Semsa tiene Sanglas «Y» en cantidad para ofertar. Desgraciadamente, no se puede decir lo mismo de los cupos de importación que afectan a la SR 250, la J 650, la XV 750 y la XS 1100, que ya se están agotando por lo que respecta a este año 82 (en especial, los dos primeros).

PRECIO Y CUALIDADES ¿SON COMPARABLES?

Evidentemente, ambas motos están dirigidas al mismo clien-

te. Si bien la Kawa 400 llega avalada por la buena impresión que dejó en la mayoría de los casi dos mil usuarios que la utilizaron, y la utilizan, desde el 76, cuando fueron importadas, no aporta en la actualidad más novedad que el polvo recién sacado de tres años de «sombra» amén de un buen estado de conservación que ha sorprendido hasta «los más viejos del lugar». Yo no hubiera apostado nunca a que 500 Kawa almacenadas en un puerto de mar durante treinta y seis meses iban a «sobrevivir» tan dignamente. Pero la «Z» no puede descubrirnos nada.

Tiendas, talleres, incluso muchos motoristas, la conocen sobradamente.

Ciudadana y buena ruter, acabados japoneses bajo una línea inglesa intemporal. Buena resistencia al tiempo de los elementos exteriores (sobradamente demostrado en su «vía crucis» de Bilbao), un consumo moderado (algo más alto, no obstante, que el de la Sanglas), vibradora a cierto régimen, como es consustancial a un bicilíndrico calado a 360°. Manejable, corta entre ejes, baja (se llega muy bien al suelo con menos de 1,70 de altura), una frenada cumplidora (sin ser notable) y, sobre todo, duradera (son muchos los que han hecho más de 50.000 kilómetros sin atenciones excesivas a la mecánica, salvo el mantenimiento de rigor).

La «Z» es estable y notablemente cómoda.

Con nueve años en su inamovible diseño, la Kawa 400 viene a ser algo así como la Impala del cuatro tiempos: sencillamente van bien.

Es fácil enamorarse de ella.

Por otra parte, se ofrece a un precio algo más bajo que su rival, la Sanglas Y: 344.025 pesetas para la Kawa contra 394.489 para la Sanglas.

A favor de la Sanglas «Y» tenemos un «puñado» de cosas para decir.

En primer lugar, que «los japoneses» han mejorado los puntos negros del anterior modelo (si no todos, los más importantes).

Bien visibles y notables las que hemos mencionado anteriormente. Mejor acabado, más buena pintura, encendido electrónico y carburadores originales Mikuni. Pero hay que añadir que la Sanglas frena mucho mejor que la Kawa.

Son tres frenos de disco de 260 milímetros en la Sanglas, contra un solo disco de 277 milímetros de diámetro y un tambor de 180 mm. en la Kawa.

Aquí dale un diez a la Sanglas.

Exteriormente es más alegre, más joven y vistosa; aunque, en cualquier caso, depende del sentido de la estética que aporte cada cual.

Por lo que respecta a las suspensiones, yo me decantaría a favor de la Sanglas. Su horquilla, Telesco, con barras de 40 milímetros, es una maravilla por lo que respecta a la absorción.

Los amortiguadores traseros, sin ser una maravilla, son, de entrada, superiores a los de la Kawa.

A destacar cierta tendencia al «sheeme» a la máxima velocidad punta, sobre los 160 kilómetros (no existe este problema en la Kawa, por la simple razón de que no llega a igualar a la Sanglas en velocidad máxima).

En cualquier caso, un buen amortiguador de dirección soluciona el problema a los que gustan de apurar el motor en autopista.

En cuanto al tacto, en general, la Sanglas podría seguir llevando cierta ventaja.

El embrague y cambio de la Sanglas (con seis marchas por cinco de la Kawa) es mucho más suave y agradable.

La Kawa peca de algo durillo y ruidoso.

En cuanto al motor en sí, no me extiendo, dado que Vic Monllau hace un comentario particular al respecto.

No obstante, no omito que ambos motores son muy sencillos y simples. Como dice un excelente mecánico catalán, Miguel Pérez, especialista en mecánica japonesa: «Mecánica para tontos».

Todo va indicado, simple y sencillo.

En rendimiento ofrece más potencia el Yamaha que equipa la Sanglas y aún, todavía la aprovecha más, gracias a un cambio de seis marchas y una carrera de cigüeñal más corta.

El motor de la Kawa es algo más elástico, permitiendo «cuarta y quintas apagadas»; es decir, bajas de vueltas sin rechistar; en tanto el Yamaha requiere normalmente una marcha menos para una respuesta aceptable.

En consumos, el motor Yamaha anda siempre un poquillo por debajo del Kawasaki. A noventa por hora reales oscila entre los cuatro para la Sanglas y los 4,16 para la Kawa.

En conducción deportiva, en ningún caso sobrepasan los siete y medio litros.

En velocidad máximo sentado, la Kawa llega bien a los 135 kilómetros por hora, en tanto la Sanglas supera con facilidad los 145.



En la Kawasaki 400 Y apenas se han registrado modificaciones en los últimos cinco años. Siguen las ruedas con radios y su aspecto conservador de hace nueve años.

El máximo aplanado (un dato sin excesivo sentido, dado que normalmente no andamos por ahí, en forma de misil sobre el depósito de nuestra moto), la Kawa apura los 150, mientras la Sanglas es capaz de pasar la barrera de los 160 kilómetros por hora.

En cuanto al peso de ambas motos, se produce un nuevo empate, que las hace aún más similares respecto al público que las solicita.

Las dos están en la franja de los 170 kilos.

Ninguna presenta inconvenientes en las operaciones de mover en parado.

Quizá la Kawa, al ser más baja, facilite la operación a los no muy altos.

Por lo que respecta a la luz, ambas motos equipan batería de 12 voltios. Pueden, por tanto, utilizar lámpara halógena (la Sanglas la equipa en origen, mientras la Kawa no).

Por lo que respecta a las llantas y neumáticos, la ventaja vuelve a ser para la Sanglas. Llantas de aluminio de 18" (recmo), montando neumáticos Pirelli Mandrake 3.25 y 3.50, anterior y posterior.

La Kawa utiliza llantas de radios en 18" (ambas), montando unos nada aconsejables neumáticos Yokohama (¡que para más escarnio de su propietario duran una eternidad!).

PROBLEMAS HABITUALES DE TALLER

Como sea que ambas motos son viejas conocidas de nuestras carreteras, sus «defectillos» no son sorpresa.

Es fácil averiguar cuáles han sido sus defectos más comunes.

Veamos.

En la Kawa se detecta uno principal: la frágil carburación.

Sus dos carburadores Kehin son extremadamente sensibles. Bien sea por las vibraciones, bien por causas desconocidas, lo cierto es que necesita frecuentes visitas al taller para pasar por el vacuómetro.

La carburación idónea suele perderse con rapidez.

También hemos detectado, aunque no podríamos generalizar, ni mucho menos, algunas roturas del piñón de la cadena de equilibrado (pasados veinte mil kilómetros se han encontrado algunos coronados).

Por lo demás, un sobresaliente a la parte eléctrica y acabado general. Duradero y poco problemático, si tenemos las mínimas consideraciones en su cuidado.

Por lo que respecta a la Sanglas, poco hemos de decir.

La nueva versión Y, la que sale actualmente de la factoría Sema, ha limpiado la mayoría de los defectos del modelo original.

El agotamiento prematuro de la batería (antes Tudor) ha sido eliminado utilizando la Yuasa.

La escasa calidad de los conmutadores ha sido eliminada con la utilización de los Magura.

La precaria carburación y el gasto excesivo de los Amal han sido igualmente eliminados con los Mikuni de 34.

Prácticamente, la nueva Sanglas ha pulido uno a uno sus viejos defectos de ayer. Bien es verdad que en el fondo es un modelo en transición.

No durará más de un año en el mercado. Pero los japoneses han querido «terminarlo», de acorde a lo que el consumidor espera de ellos.

Por otra parte, aún no está muy claro que el nuevo modelo 400, el XS, totalmente japonés, que se comercializará en el 83, vaya a ser en términos absolutos muy superior a nuestra vieja y querida Sanglas, por lo que respecta al comportamiento dinámico.

La Sanglas se aguanta, y muy bien, por cierto.

Volviendo a los problemas de taller, quizá podríamos plantear la más que probable circunstancia que las rejillas de los escapes se suelten con las vibraciones. Ignoramos si los japoneses también han previsto esta situación. Por lo demás, el motor de la Sanglas es duro como una piedra.

LA PRECISION DE LAS PIRAMIDES

"UNA DE LAS 7 MARAVILLAS
DEL MUNDO"



Y la
primera
maravilla
en el mundo del casco

Kiwi-7



"CON LA PRECISION SUIZA"

Kiwi

c. Diputación, 52 - Tels. 224 40 47 - 243 74 71
BARCELONA-15



Los recogidos escapes de Kawa
saki contrastan con los excesiva
mente largos brazos de los inter
mitentes que terminan sucumbien
do tarde o temprano. Al contrario
ocurre con la Sanglas, cuyos es



capas, eficaces y silenciosos, son
muy voluminosos. A la izquierda
vemos el cuadro de relojes de la
Sanglas que se manifiesta com
pleto, al igual que el de la Kawa
saki situada a la derecha.



COSAS QUE DEBEN SABERSE SOBRE...

Este "frente a frente" que hemos traído a nuestras páginas entre la Kawa y la Sanglas tiene unas características muy especiales. Son dos productos que en cualquier otro rincón de la Europa occidental no tendrían lugar, pero que en el nuestro se han convertido en los modelos que conforman actualmente la base elemental del "motard" nacional. La Sanglas 400 Y, frente a la Kawasaki KZ 400. Dos bicilíndricos, 4 tiempos, monoárboles, robustos, fiables y de poco entretenimiento. De los dos ejemplares hemos hablado en anteriores ocasiones, pero siempre de forma individual, siempre en solitario, por eso, hoy que las circunstancias han enfrentado comercialmente en el mercado nacional a estas dos máquinas, nosotros hemos querido realizar un frente a frente que no deja de ser un comparativo.

... LA KAWASAKI

Tanto la Kawasaki KZ 400, como la Sanglas 400 Y, forman parte de un tipo de moto típicamente clásica y convencional capaz de contentar a todo un amplio abanico de público. Son las «middle range», es decir, las buenas, resistentes y dulces motos, que son capaces de poder pasar por todo tipo de individuos, sea cual sea su esfera social, sus inclinaciones motorísticas e incluso su poder económico.

Pero siguiendo el orden que marca el alfabeto, empezaremos por analizar la Kawasaki.

Este modelo cumplirá el próximo otoño (nueve años de existencia), que no son pocos. Fue presentado en 1973 en el Salón de Tokio, llegando un año después a Europa.

Pocas modificaciones ha sufrido la unidad que ha llegado a nuestras manos con respecto a aquellas primeras expuestas en Tokio. Los cambios más sustanciales se deben principalmente a los condicionamientos técnicos de su ensamblaje realizado en Estados Unidos, siendo aún y así muy pocos; corona trasera de un diente más, guardabarros trasero más largo, etc...

A pesar de sus años, este modelo de Kawasaki, que delata en sus líneas exteriores un conservadurismo poco propio del producto japonés, tiene todavía un mercado en nuestra península. Recuerdo que cuando Christian Bourgeois realizó en enero de 1979 un comparativo entre todas las motos de 400 c.c. japonesas, donde estaban incluidas, además de la Kawasaki que hoy nos ocupa, la Yamaha XS (cuyo motor es el que actualmente equipa a la Sanglas 400 Y), Honda CB-T y la Suzuki GS, a pesar de que entre ellas la más vetusta era la Kawasaki (tenía casi seis años), ésta era, en conjunto, la que mejores resultados obtuvo consiguiendo la mejor puntuación en el «equipo general», «ruido y molestias» y el segundo lugar en «equipo seguridad», «puesta en marcha», «confort», suavidad», «consumo» y «comportamiento con pasajero», consiguiendo en el balance final un honroso segundo lugar por detrás de la novedad de aquel momento, la Suzuki GS.

La KZ 400 es una especie de «Cid Campeador» que sigue ganando batallas aun después de haber sido eliminada de los catálogos de Kawasaki. Cuando en 1975 uno de los mejores proba-

dores de la época, Jean Claude Bargetzi, en Europa se sorprendió de encontrarse con esta moto tan tranquila, preguntándose si los Samurais se habían cansado de ofrecernos modelos cada vez más sofisticados. Sin duda el nacimiento de la KZ se debe a las exigencias del mercado norteamericano que con sus estrictas normas antipolución de principio de los años setenta, obligaron a un giro total en la tecnología japonesa, basada en su gran parte sobre los motores de dos tiempos.

SISTEMA ANTIVIBRACIONES

En plena época de éxito de las Kawasaki «dos tiempos» esta fábrica lanzaba al mercado inesperadamente la KZ 400, que parecía haber sido diseñada más por un amigo de la fábrica, que por los propios ingenieros de Kawasaki. Está claro que la clientela de este modelo es aquella que no precisa conocer la velocidad punta de la moto para interesarse por ella.

La principal característica técnica de esta moto se encuentra en el cárter motor. Esa voluminosa panza esconde además del cigüeñal, dos ejes con contrapesos situados por delante y por detrás del mismo cigüeñal, que girando en sentido inverso al de éste, consiguen prácticamente anular las fuertes vibraciones de los motores calados a 360°.

En el fondo la KZ 400 es toda una moto inglesa, pero hecha en Japón, o mejor dicho es la moto que probablemente les hubiera gustado fabricar a los ingleses. El motor es robusto, está diseñado de la forma más clásica que un cuatro tiempos puede idearse y posee la ventaja, sobre las motos inglesas, de que apenas consume aceite. El entretenimiento es mínimo, ya que para realizar un reglaje de válvulas se precisa media hora escasa, ya que no es preciso desmontar el depósito y ese reglaje suele ser útil durante muchos kilómetros.

El motor es terriblemente noble y sumiso. Se le puede exigir desde 2.000 r.p.m. sin la menor queja, estando su mejor régimen entre 5.000 y 7.000 r.p.m. que corresponde a 90 y 120 kms/h.

A pesar de su carácter netamente tranquilo, sus prestaciones son realmente dignas, mostrándose muy sensible al efecto del aire. Con el cuerpo en posición turística la 400 KZ alcanza los 135 kms/h., en tanto se pone de manifiesto la sensibilidad al aire cuando con el cuerpo agachado

sobre el depósito la punta aumenta a 152,6 kms/h., ¡más de 17 kilómetros de diferencia!

Con la corona de un diente más, el llegar al régimen máximo, 9.000 revoluciones por minuto resulta ya difícil, cosa que se hace casi imposible con la de un diente menos, como se vendió en el resto de Europa.

En su motor se esconde un cambio muy abierto de cinco marchas, notándose, sobre todo, el salto de 1.500 r.p.m. que existe entre cuarta y quinta. En el motor existe un pequeño inconveniente que no afecta directamente al resultado total del conjunto motriz, pero que conviene saber. La temperatura a que normalmente trabaja el aceite en el interior del motor es algo más elevada a lo habitual, ya que está sometido a una gran agitación, debido no sólo al cigüeñal, sino también a los dos contrapesos antivibraciones que terminan por hacer perder viscosidad al aceite; por ello se aconseja realizar los cambios de aceite con sumo rigor. Por este motivo también en el cárter existen los soportes para montar un posible radiador de aceite.

BUENA PROPORCIÓN ENTRE CHASIS Y MOTOR

En este modelo existe un notable equilibrio entre las pretensiones del motor y las del chasis. El doble cuna tan sólo adolece de unos amortiguadores traseros a los que se les debió olvidar hacer funcionar el hidráulico, pues parece tan sólo existir la acción del muelle.

Pienso que este ejemplar de Kawasaki que estaba en su tiempo englobado dentro de la gama compuesta por la KZ 650 y la KZ 1.000, pasará a la historia como un auténtico clásico de la industria japonesa.

LA SANGLAS

Difícilmente se hubiera podido pensar en construir una moto como la Sanglas 400 Y, mitad europea (mejor dicho española) y mitad japonesa, de no haber sido este modelo el paso intermedio entre el cambio de sociedad de Sanglas a Semsá (Yamaha).

El chasis es por todos conocido, ya que se deriva directamente del utilizado en las monocilíndricas.

El último modelo de 400 Y, nacido justo después de que se constituyera la sociedad Semsá, aporta pequeñas pero importantes mejoras, como lo son los car-

buradores Mikuni de 34 milímetros Ø que sustituyen a los Amal, que creaban dos tipos de problemas: 1.º una difícil carburación y 2.º la rotura de la tobera de goma. Otra modificación ha sido los mandos del manillar, de una soberbia calidad, avalada por la firma Magura. De la firma Magura también es la bomba del freno delantero y las levas.

Este bicilíndrico tiene la particularidad de que tarda bastante tiempo en llegar a la cota de temperatura ideal; ello obliga a mantener durante algunos minutos semiabierto el stárter que está situado en los mismos carburadores.

Si tuviéramos que enfrentar ambos motores de una manera abierta, sería muy difícil escoger el campo de batalla adecuado. ¿Turístico o deportivo? Esta es la duda. Evidentemente las motos tienen un marcado aspecto turístico, sin embargo de entre todos los componentes que las forman, uno se escapa ligeramente de ese concepto: el motor Yamaha. Dócil, ágil, pero realmente brillante para ser de un solo árbol de levas y dos válvulas por cilindro. No podemos olvidar que los japoneses lo crearon para equipar una moto de marcado carácter deportivo, la XS 400. El cambio de seis relaciones muy bien escalonadas y con un selector muy preciso, contrasta con el abierto cambio de la Kawasaki, de gran recorrido e importantes saltos entre marcha y marcha.

A diferencia del Kawasaki, calado en el más puro estilo inglés, 360°, el Yamaha tiene el cigüeñal calado a 180°, por lo que las vibraciones son menores al de la Kawasaki, aun sin utilizar ningún sistema antivibración, salvo los silent-blocks del motor, estriberas y manillar.

Volviendo al tema del cambio, las seis marchas permiten una más corta relación y un tacto más deportivo que su rival. Basta decir que entre quinta y sexta apenas caen 1.000 r.p.m., en tanto en la Kawasaki, utilizando normalmente llegan a caer casi 1.500 revoluciones por minuto.

La adopción de los carburadores de origen Mikuni, va a permitir a todos aquellos amantes de los escapes dos en uno, poder realizar una carburación adecuada, maniobra realmente difícil de lograr con los Amal, evitándose los ya clásicos vacíos a bajas revoluciones y la dificultad de conseguir que la moto mantuviera el ralentí.

Motores a examen:

FILOSOFÍAS GEMELAS MECÁNICAS DIVERSAS

La moda de las «400», disciplina a medio camino entre las clásicas «tres y medio» y las «medio litro» de rigor, cobraría auge a mediados de la década anterior para definir una generación de máquinas eminentemente utilitarias, productos inmediato de la recesión económica del 74, las intrigas de la OPEP, la crisis energética, la psicosis del «petrodólar» y la infrenable escalada verificada en el precio de los crudos.

La expansión de esta nueva raza de motocicletas permanecería presidida sin excepción por un sobrio compendio de racionalismo conceptual y alarde funcional: mediana cilindrada, confort, robustez, parco consumo, mínimo entretenimiento, fácil manejo, poco ruido, respuesta briosa, discreta contaminación y, sobre todo, un precio más que económico, digno, junto con las restantes características enunciadas, de hacer de estas máquinas modelos notablemente accesibles y asequibles para una vastísima gama de usuarios potenciales.

El caballo de batalla de las fábricas japonesas en semejante estratagemas comercial iban a ser, sin duda, los motores. Y tanto el anagrama KAWASAKI como los diapasones YAMAHA se acogerían escrupulosamente a las citadas premisas constructivas bajo el signo de la simplicidad.

FUNDAMENTO IDENTICO. SOLUCIONES DIVERGENTES

Aparecida por vez primera en el Salón de Tokio de 1973 y catalogada en el mercado europeo un año después, la KAWASAKI KZ 400 permanece esencialmente inalterable desde el lanzamiento de la versión original. A diferencia del esquema empleado por YAMAHA, en la KZ 400 las masas del cigüeñal se hallan caladas a 360°, como en los célebres «twin» Norton de la época, con ambos pistones subiendo y bajando a un tiempo y las «explosiones» sucediéndose con una regularidad cíclica soberbia, una cada 360° de giro del cigüeñal, al precio de unas fastidiosas vibraciones y cierto titubeo en la respuesta a pocas vueltas. Fenómenos que KAWASAKI ha tratado de paliar con la sistematización de sendos contrapesos complementarios situados respectivamente por delante y por detrás del árbol motor, arrastrados por la misma cadena de accionamiento desde el centro del cigüeñal y susceptibles de absorber la mayor parte de las vibraciones registradas en el tren alternativo, apreciándose únicamente vibraciones de índole moderada en las solicitudes bruscas desde bajo régimen.

Solución idónea para una bicilíndrica 2T con la misma estructuración motriz, el calado a 180° comporta sobre la SANGLAS 400 Y un equilibrado considerable de las fuerzas de inercia primarias, contrastando con una regularidad cíclica sometida a cadencias irregulares y netamente asimétricas, dados los intervalos de 180° y 440° que en un 4T separan alternativamente las «explosiones».

CADENA CONTRA ENGRANAJES: EL REDITO DE UNA EPOCA

La diferencia fundamental entre ambos propulsores radica de forma contundente en el instante histórico de su concepción y en el grado de incidencia que el prota ha conjugado respectivamente greso de la tecnología motociclista en la evolución del diseño inicial. En este aspecto, la KZ 400 permanece fiel a los esquemas clásicos de una línea industrial ya ampliamente superada en la actualidad, cuyas tendencias básicas quedan perfectamente resumidas con la presencia de un arcaico dispositivo de encendido a base de ruptores, confiándose la transmisión primaria a una vigorosa cadena tipo Morse de factura «Hy-Vo», profusamente difundida en la industria automovilística americana y sujeta a un funcionamiento silencioso, exento de posteriores reajustes de tensión, sin prescindir por ello de la suavidad y progresividad que este tipo de transmisión induce usualmente sobre la tracción.

Por el contrario, en la base YAMAHA, más moderna, la transmisión se realiza mediante engranajes de entalladura recta, con campana de aluminio inyectado y amortiguadores de tracción para el embrague, contándose entre las postreras innovaciones la adopción de un dispositivo electrónico para el encendido, amén de la definitiva incorporación de los MIKUNI de 34 mm. funcionando a depresión, solución ya observada sobre la «KAWA» desde su presentación.

Los carburadores a depresión favorecen un flujo constante de gases, progresivamente en aumento según las estrictas necesidades del propulsor. El despilfarro de carburante queda así minimizado en cualquier circunstancia, garantizándose una relación volumétrica óptima para la mezcla aire-gasolina en función de las depresiones generadas a cualquier régimen por el motor.

HABLEMOS DE «CARRERAS»

En tanto el diseño KAWASAKI contempla unas cotas prácticamente «cuadradas» para los cilindros de su KZ 400 (64 x 62 mm.),

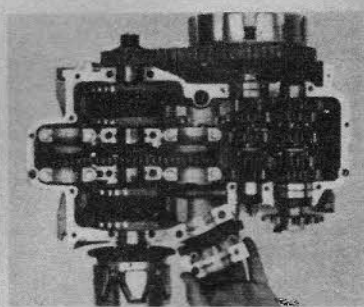
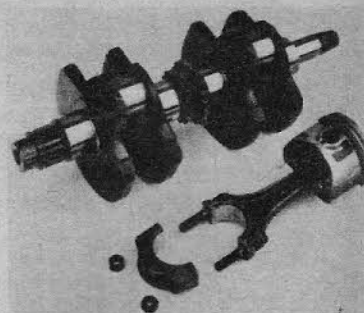
responsables sin duda de su excelente reputación como «tractor», disponiendo de una elástica y sublime curva de par extensible a través de una vasta gama de regímenes de utilización, YAMAHA hace gala de un carácter mucho más excitante y agresivo merced a diseño decididamente «supercuadrado» (69 x 52,4 mm.), consintiendo sin objeción regímenes de utilización usualmente fuera de los márgenes de fiabilidad recomendables para otras bicilíndricas del mismo género.

Con la línea roja iniciándose en las 9.500 r. p. m., una carrera corta propensa a las aceleraciones fulgurantes, una velocidad lineal de pistón no superior a los 16 metros por segundos a regímenes de potencia máxima y un cambio perfectamente sincronizado, no es de extrañar que las inclinaciones deportivas de las S 400 Y indujeran a la factoría de Hospitalet al montaje circunstancial de carburadores convencionales AMAL con difusor de 28 milímetros y mando por campanas, brindando una respuesta más energética en aceleración, y que adicionalmente contribuyeran a incrementar el severo porcentaje no japonés requerido en aquellos momentos por la administración para la viabilidad legal del híbrido hispano-nipón.

Frente a las posibilidades deportivas de la SANGLAS, equiparables a las de no pocas «medio litro» del mercado (sin obviar un consumo siempre discreto y racional) el carácter eminentemente cívico de la KZ 400 queda si cabe sustentado por la presencia del sistema PCV («Positive Crankcase Ventilation») consistente en un conducto oportunamente conectado al filtro de aire y destinado a reciclar positivamente las emanaciones de vapor de aceite exhaladas por el motor, reduciendo así en un 40 por 100 las emisiones de hidrocarburos mal consumidos a la atmósfera.

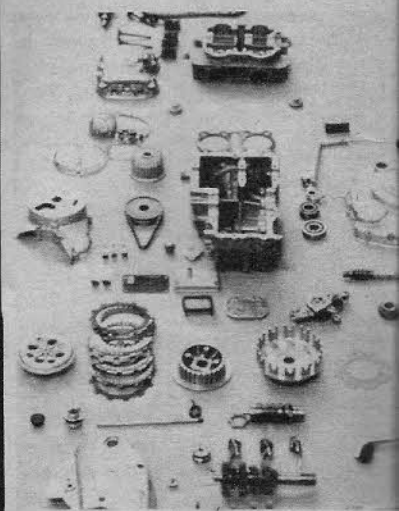
La vaporización del aceite adquiere en el motor KAWASAKI una trascendencia capital a tenor de la nociva incidencia pulverizada del juego de contrapesos sincronizados con el cigüeñal, responsable de una reducción notable en el índice de viscosidad efectiva del lubricante. De ahí la manifiesta tendencia al sobrecalentamiento de este propulsor, con el rendimiento drásticamente vinculado a la diferencia de temperaturas externas e internas operando sobre las funciones de refrigeración en condiciones de funcionamiento adversas, encontrándose previstos sobre la cuna del chasis los anclajes oportunos para la instalación sin trabas de un radiador adicional.

Kawasaki



A. Pistón con tres segmentos, dos de compresión y uno rascador, biela de cabeza desmontable, y cigüeñal de cuatro apoyos forjado en dos bloques unidos por el centro, con las masas caladas a 360°, resaltando en el centro de la bancada los piñones de accionamiento de la distribución y del juego de contrapesos sincronizados.

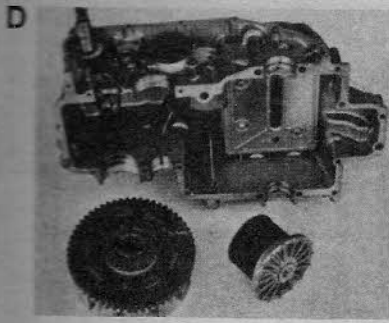
Yamaha 400



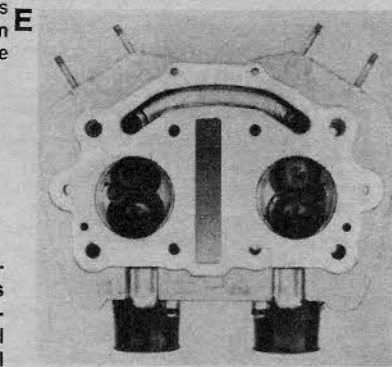
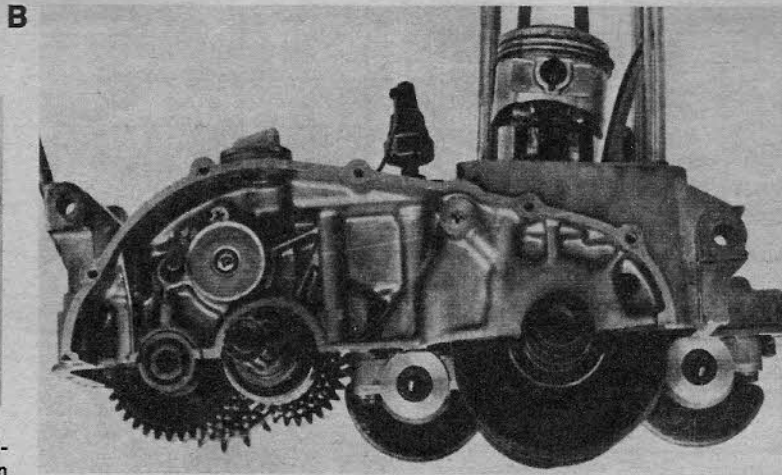
1. Despiece completo del propulsor. Pese a la «ocupación» japonesa, los cárteres siguen conservando el logotipo SANGLAS en sus tapas.

2. Elementos de la distribución: patín tensor, cadena de transmisión con el correspondiente piñón, árbol de levas, balancines, resortes, válvulas, culata y tapa de culata.

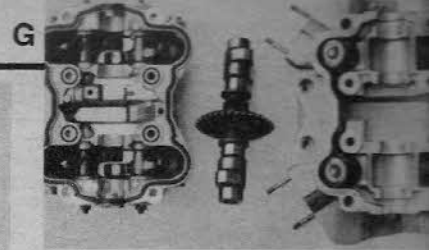
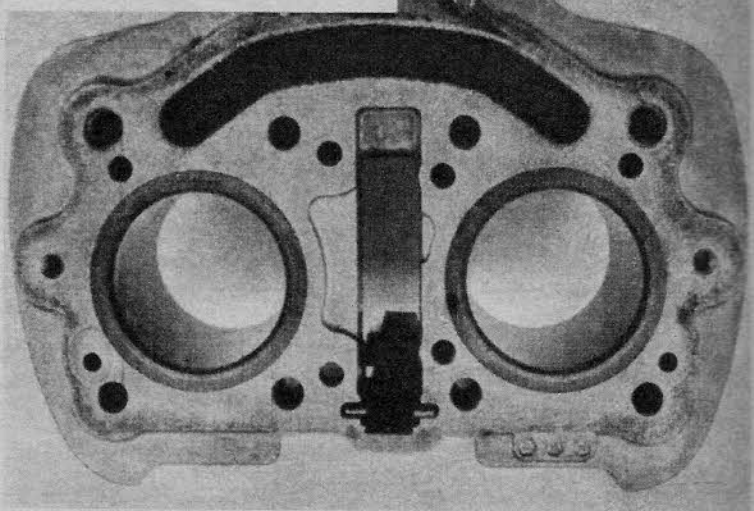
Z 400



D. Semicárter superior, integrando todos los árboles de transmisión y los contrapesos sincronizados (flechas), cuyos ejes de rotación se hallan dispuestos ligeramente más bajos que el árbol motriz.

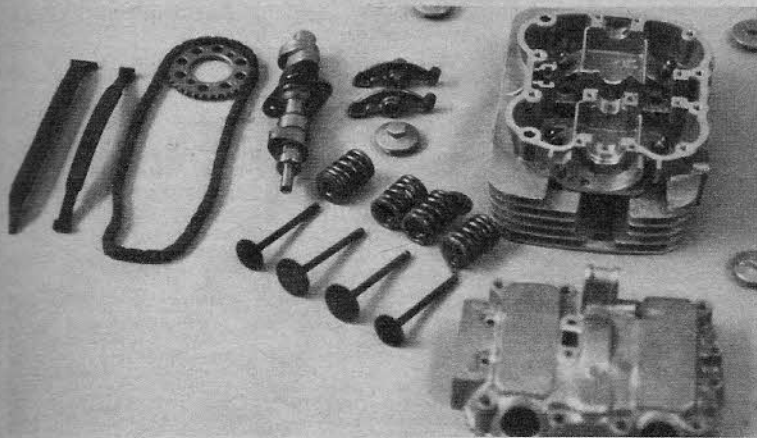


D. El semicárter inferior oficia como receptáculo del fluido lubricante, albergando en su parte inferior el filtro de aceite, en la imagen junto a la campana del embrague.

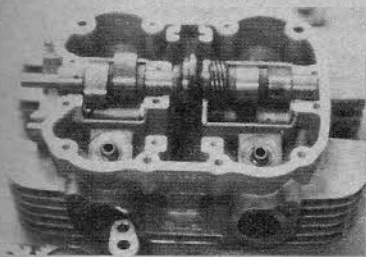


E. F. G. Cilindros y culata observan una fisonomía clásica, destacando como particularidad singular la mecanización de un conducto con perfil de banana comunicando ambos colectores de escape con funciones de compensador de presión.

C. Los apoyos externos del cigüeñal, conteniendo los rodamientos lisos de rigor, se encuentran atornillados al semicárter superior, del mismo modo que los soportes del juego de contrapesos sincronizados. El extremo derecho del cigüeñal imprime movimiento a la imponente cadena «Hy-Vo» de la transmisión primaria, hallándose en el flanco opuesto el alternador.



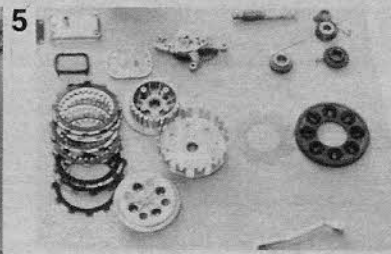
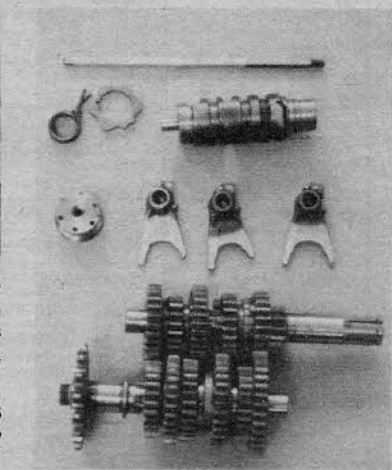
2



3

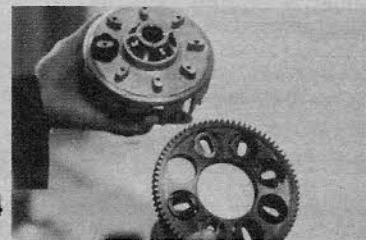
3. El árbol de levas reposa directamente sobre el aluminio de la culata, girando sobre unos apoyos debidamente tratados al efecto.

4. Componentes del cambio de 6 velocidades: ejes, engranajes y mecanismo selector.



5

5. Embrague: campana de aluminio inyectado, 14 discos y amortiguadores de tracción.

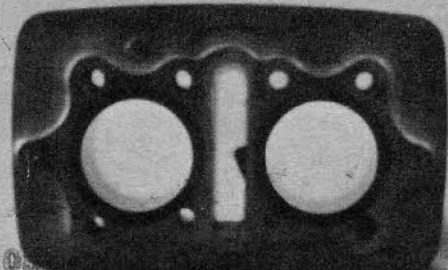


4

6

6. Detalle de los amortiguadores de tracción en la conjunción entre los asientos del plato de arrastre y los tetones de la campana del embrague.

7. Bloque bicilíndrico y pistón de tres segmentos realizado en aleación ligera. Los dos segmentos superiores son de compresión y el restante, rascador, ocupándose este último de homogeneizar la película de aceite que usualmente recubre las paredes del cilindro.



mos.00

mos.00

Ensayo comparativo

DETALLE ECONOMICO	Kawasaki KZ 400	Sanglas 400Y
Precio ff.	269.000	317.230
Impuesto de lujo	58.104	53.618
Impuesto Tráfico de Empresa	2.421	13.641
Transportes	5.000	10.000
Matriculación	9.500	
TOTAL CONTADO	344.025	394.489
Compra a plazos		
Seguro a todo riesgo (con 4.000 pesetas franquicia)	25.000	25.000
Entrega inicial	94.000	94.000
Más 12 letras a	24.167	28.608
Más 24 letras a	13.750	16.144
Más 36 letras a	10.590	11.844

LO QUE TIENE UNA Y NO TIENE LA OTRA

En equipo, las dos motos son bastante parecidas, pero desde luego con algunas diferencias. Hay cosas que tiene una y no tiene la otra, y viceversa. Veamos cuáles son las diferencias principales en equipo.

Qué tiene la Kawasaki que no tenga la Sanglas/Yamaha:

- Sistema antirrobo.
 - Cierre para casco.
 - Totalizador parcial en el cuentakilómetros.
 - Avisador sonoro de los intermitentes.
 - Avisador de stop en el cuadro de mandos.
 - Avisador de desgaste de frenos.
 - Contacto automático de luces.
- Qué tiene la Sanglas/Yamaha que no tenga la Kawasaki:
- Avisador de luz-ciudad.
 - Ráfagas.
 - Retorno automático del cablete.
- «Tú decides...».

Consumos:	Kawasaki	Sanglas
90 Kms/h.	4,16	4
130 kms/h.	5,8	4,7
Capacidad depósito	14 (3r)	16
Autonomía (máx. ren.)	293 km.	340 Km.
Consumo medio	4,98	4,35

CONCLUSIONES: ¡TU DECIDES!

No es nuestra intención dar un veredicto respecto a qué moto es más comprobante y aconsejable de las dos.

Vuelvo a repetir como norma de la casa «que no hay motos buenas ni malas. En todo caso motoristas diferentes...».

Este trabajo está encaminado a ofrecer un máximo de datos para que tú, amigo lector, valores punto por punto aquello que más te pueda interesar.

De todos modos, hay que recordar que de las dos motos puestas frente a frente en este artículo, una, la Kawa, tiene una limitación comercial inapelable.

¡Sólo hay 500 en el mercado!

Al escribir estas líneas, es más que probable que la mitad de ellas, si no más, ya tengan dueño.

Por el contrario la Sanglas Y, un producto mejorado y puesto al día, está en plena efervescencia productiva y existe el número suficiente de unidades para cubrir la demanda de nuestro mercado.

Es un producto nacional, y ahora, de buena calidad.

Los datos están ahí, nosotros ya hemos cumplido. ¡Tú decides!

Estabilidad	Chasis	Neumáticos	Suspensiones
Kawasaki KZ 400	Doble cuna	D.- Yokohama 3,25x18" T.- Yokohama 3,50x18"	D.- Horquilla hidráulica T.- 2 amortiguadores 5 pos.
Sanglas 400 Y	Doble cuna	D.- Pirelli Mandrake 3,25x18" T.- Mandrake 3,50x18"	D.- Horquilla hidráulica Telesco. T.- 2 amortiguadores Betor.

MODELO	KAWASAKI KZ 400	SANGLAS 400 Y
MOTOR		
TIPO	«Twin» 4 T de cilindros paralelos formando un bloque transversal al sentido de la marcha. Refrigerado por aire	
CUBICAJE EXACTO	398,9 c.c.	391,8 c.c.
DIAMETRO X CARRERA	64 x 62 mm. x 2	69 x 52,4 mm. x 2
DISTRIBUCION	Monoárbol de levas en cabeza mandando por cadena central con dos válvulas por cilindro y tensado mecánico de la cadena de transmisión	Monoárbol de levas en cabeza mandado por cadena central con dos válvulas por cilindro y dispositivo de tensado automático
DIAMETRO VALVULAS	Admisión: 32,4 mm. Escape: 37,3 mm.	Admisión: 35,5 mm. Escape: 30 mm.
DIAGRAMA VALVULAS	Avance Apertura Admisión: 36° Retardo Cierre Admisión: 74° Avance Apertura Escape: 64° Retardo Cierre Escape: 40°	A. A. A.: 30° R. C. A.: 70° A. A. E.: 70° R. C. E.: 30°
RELACION VOLUMETRICA	9 : 1	9,2 : 1
CARBURADORES	KEI-HIN CVB 36 a depresión	MIKUNI BS 34 a depresión
POTENCIA MAXIMA	35 CV a 9.000 rpm.	37 CV a 8.800 rpm.
PAR MAXIMO	3,3 mKg a 7.500 rpm.	3,2 mKg a 8.000 rpm.
EMBIELAJE	Cigüeñal forjado en dos piezas separables girando sobre rodamientos lisos con bielas de cabeza desmontable caladas a 360°	Cigüeñal monobloque girando sobre rodamientos lisos, bielas cabeza desmontable caladas a 180°
LUBRICACION	Carter húmedo con bomba trocooidal	
TRANSMISIONES		
PRIMARIA	Cadena «Hy-Vo» Relación: 2,435 (56/23)	Engranajes Relación: 3,250 (78/24)
EMBRAGUE	Multidisco en baño de aceite	
CAJA DE CAMBIOS	Cascada de 5 velocidades en toma constante	Cascada de 6 velocidades en toma constante
RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION	1.ª: 18,36 2.ª: 12,03 3.ª: 9,09 4.ª: 7,43 5.ª: 6,35	1.ª: 18,785 2.ª: 13,352 3.ª: 10,369 4.ª: 8,453 5.ª: 7,221 6.ª: 6,507
SECUNDARIA	Cadena Relación: 2,933 (44/15)	Cadena Relación: 2,312 (37/16)
EQUIPO ELECTRICO		
GENERADOR-ALTERNADOR	Dispositivo NIPPON DENSO con batería YUASA de 12 V y 12 AH.	Dispositivo MOTOPLAT de 15 AH con batería TUDOR de 12 V y 12 AH.
ENCENDIDO	Ruptor con avance automático mediante masas centrifugas.	Transistorizado con dispositivo de avance electrónico
ARRANQUE	Electrónico más Kick Starter	
PROYECTOR	Optica de 160 mm de diámetro	Optica H4 halógena de 170 mm de diámetro
APARTADO CICLISTA		
CUADRO	Doble cuna cerrada en tubo de acero	
DIRECCION	Lanzamiento: 27° Avance: 102 mm.	Lanzamiento: 27° Avance: 80 mm.
SUSPENSION DELANTERA	Horquilla telescópica con 135 mm. de recorrido útil	Horquilla TELESCO con 135 mm. de recorrido útil
SUSPENSION TRASERA	Elementos hidráulicos con 5 posibilidades de reglaje para la dureza inicial y un recorrido útil de 80 mm.	Elementos TELESCO con 5 posibilidades de reglaje para la dureza inicial y un recorrido útil de 95 mm.
FRENOS	Simple disco anterior de 277 mm y tambor trasero de 180 mm	Triple disco BREMBO de 260 mm
NEUMATICOS	Ant: GOODYEAR 3.25X18 Pos: GOODYEAR 3.50X18	Ant: PIRELLI MANDRAKE 3.25X18 Pos: PIRELLI MANDRAKE 3.50X18
DIMENSIONES, PESOS Y CAPACIDADES		
CAPACIDAD TOTAL DEPÓSITO GASOLINA	14 litros	18 litros
RESERVA	3 litros	3,54 litros
CARTER MOTOR	3 litros SAE 10 W 30	2,6 litros SAE 20 W 50
LONGITUD MÁX.	2.080 mm.	2.120 mm.
ANCHURA MAXIMA	810 mm	700 mm
ALTURA MAX.	1.120 mm.	1.170 mm.
ALTURA ASIENTO	650 mm.	800 mm.
DISTANCIA MINIMA AL SUELO	125 mm.	160 mm.
DISTANCIA ENTRE EJES	1.370 mm.	
PESO EN SECO	172 Kg.	177 Kg.