

Las dotes de agilidad de la Mach II se pueden apreciar bien en el tráfico urbano.

KAWASAKI MACH II-400

Presentada en el Salón de París del pasado octubre, la Kawasaki Mach II-400 representa la más reciente creación de la siempre activa marca japonesa.

Esta máquina, creada para competir en el mercado internacional de las cada vez más numerosas cilindradas medias, se deriva de las ya conocidas tricilíndricas de Kawasaki, escalonadas desde los 350 a los 750 centímetros cúbicos.

Estéticamente, la semejanza con otros modelos de la marca es evidente. Ciertos particulares, como la instrumentación, los mandos, el sillín, la horquilla delantera y muchos otros, son prácticamente idénticos a los de la 500 Mach III, con la que se emparentan estrechamente el depósito de combustible, la cola del asiento y los guardafangos.

La línea general resulta muy conseguida, y la pintura, granate metalizada con franjas más claras en el depósito, hace agradable el conjunto. Óptimo como de costumbre el acabado, que una vez más viene a demostrar el cuidado y la búsqueda puestos en juego por los japoneses en la resolución de cada problema, tanto funcional como estético.

El arranque por pedal se efectúa siempre rápidamente, en cualquier circunstancia. Únicamente se hace preciso el uso del "starter" durante unos instantes, pero sólo en los arranques en frío.

Una vez en movimiento, el motor gira claro y redondo, respondiendo con un silbido metálico a la más mínima sollicitación del acelerador.

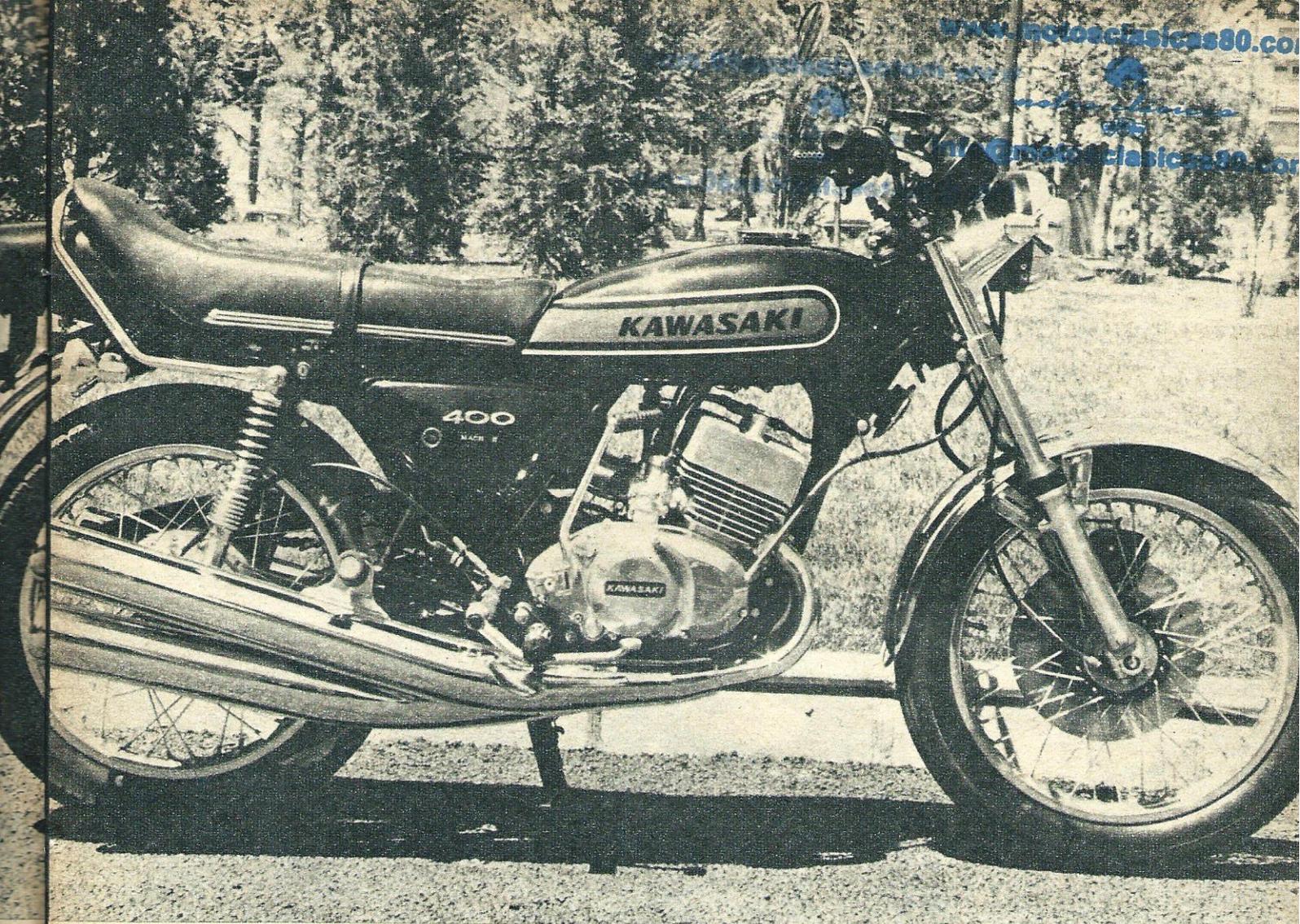
Los ruidos mecánicos son bastante moderados; de timbre metálico el de escape; en conjunto, la ruidosidad es aceptable.

Lo que sorprende en primer término es la absoluta ausencia de vibraciones, debida tanto al motor particularmente bien equilibrado como a la presencia de ciertos silentblocks situados en los anclajes posteriores del propulsor. Es de destacar también la moderación de los humos de escape.

La postura de conducción es muy natural: el manillar no llega a ser tan alto como para comprometer el confort y la penetración en el aire a altas velocidades, y por otra parte permite un excelente control de la máquina en tráfico urbano.

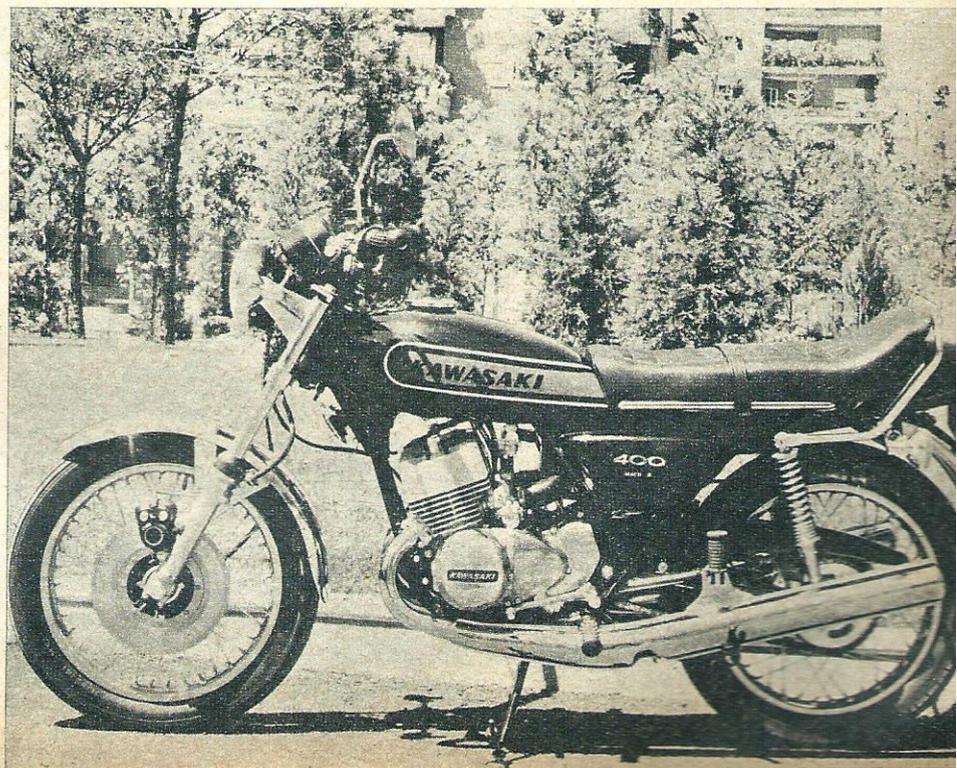
Detalle del costado derecho, en el que "domina" es





La Kawasaki Mach II-400 sigue los cánones técnicos y estilísticos de las otras tricilíndricas de la casa.

Este modelo constituye un óptimo ejemplo de las más recientes tendencias japonesas de producción, la de las cilindradas medias de peso relativamente ligero y dotadas de buenas prestaciones. estéticamente los dos voluminosos tubos de escape.



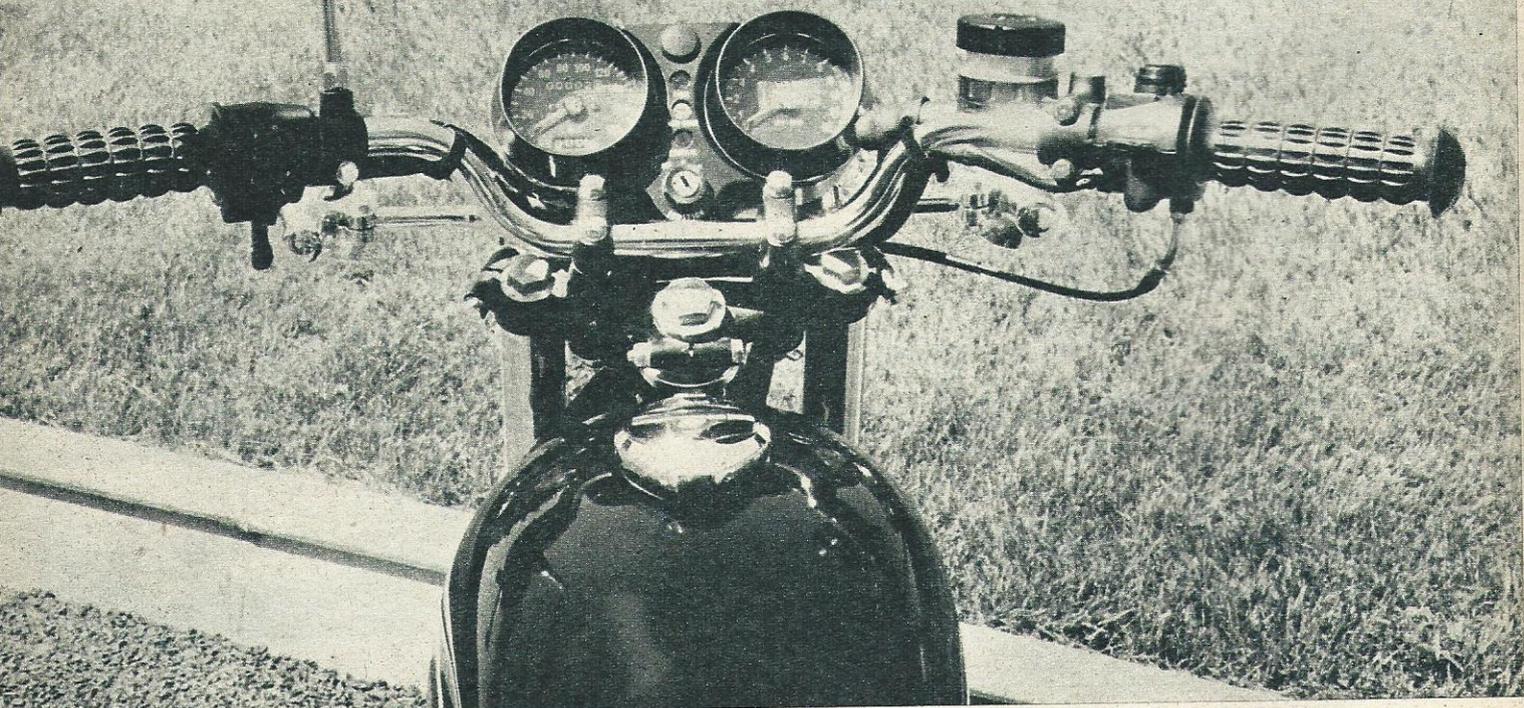
www.motosclasicas80.com

www.motosclasicas80.com

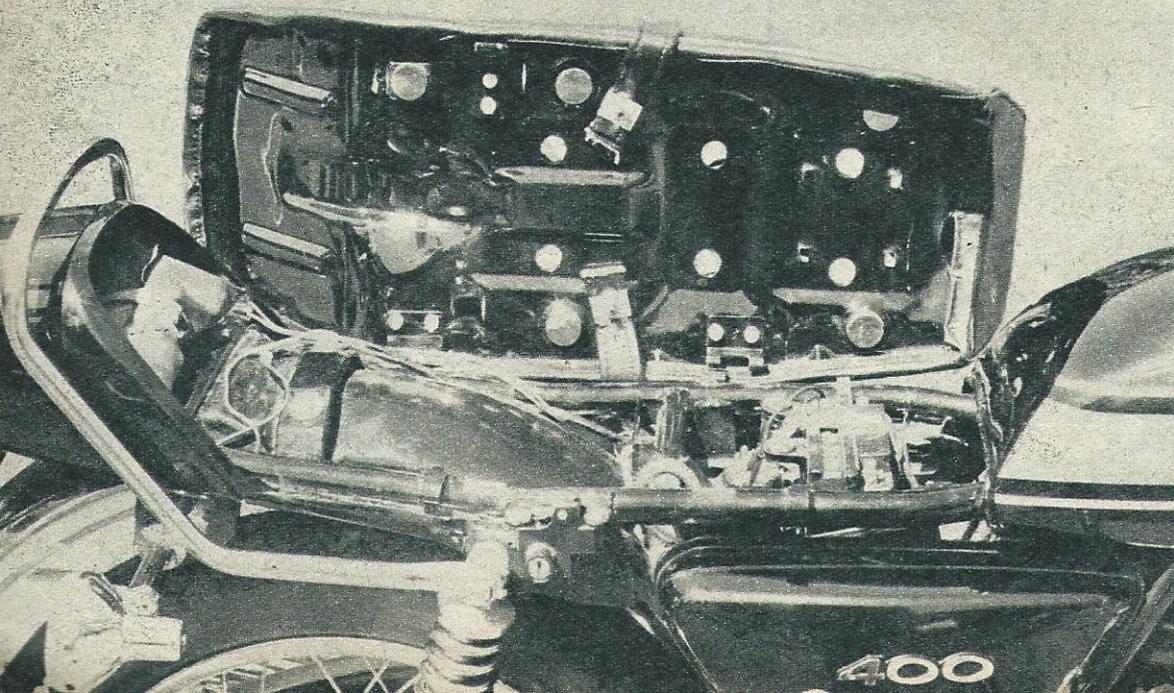


info@motosclasicas80.com

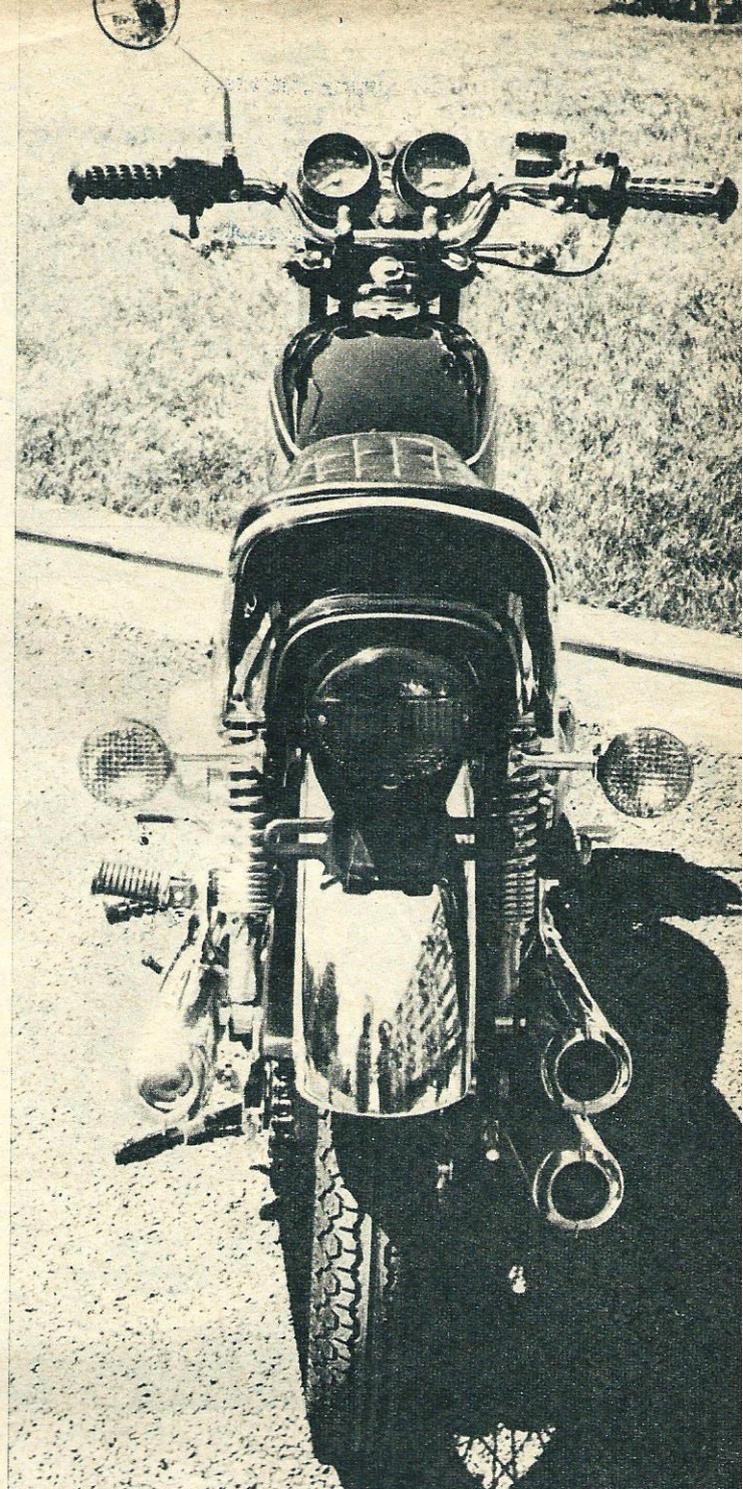
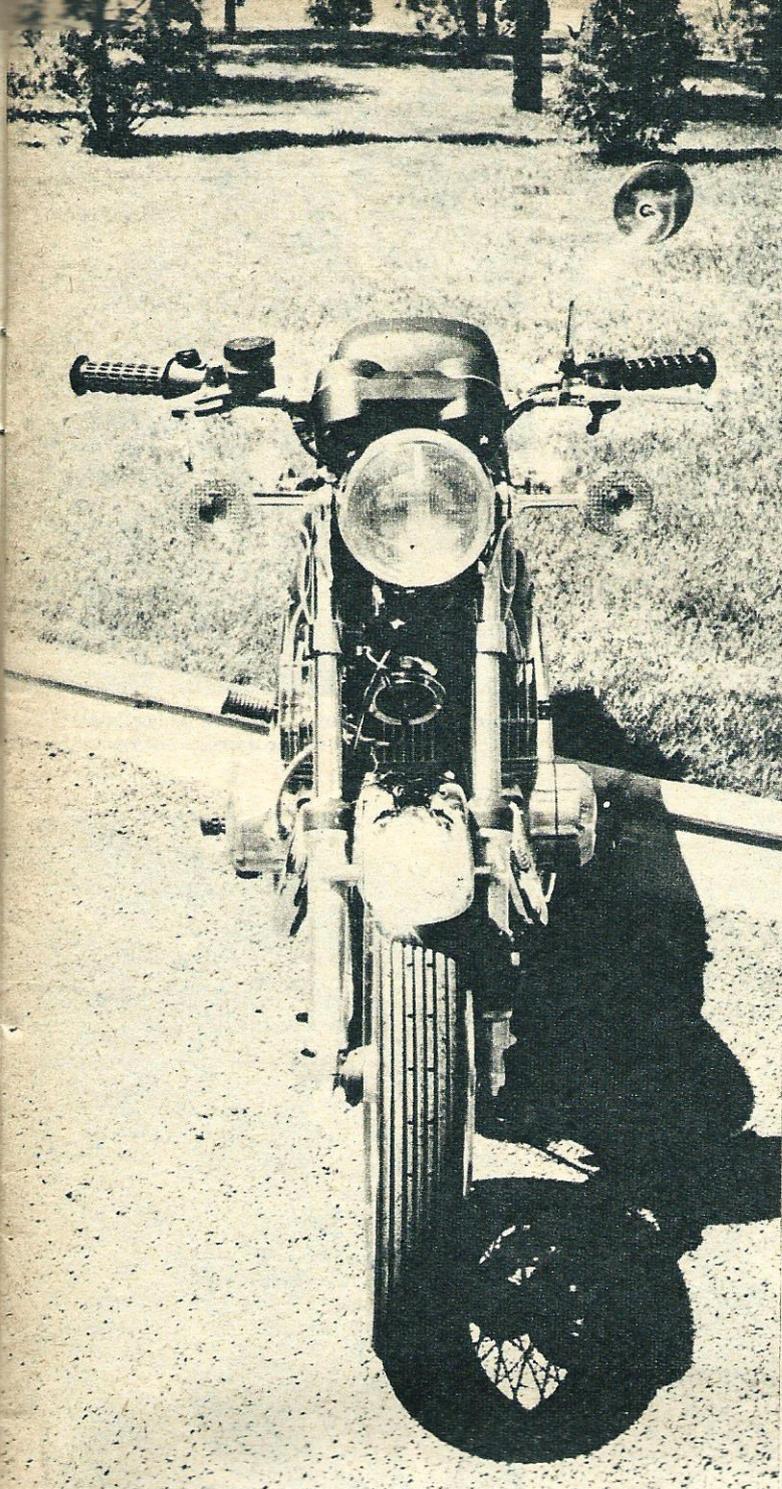
KAWASAKI-400



Muy conseguido el tablero de instrumentación, igual al de la 500 Mach III. También los mandos dispuestos sobre el manillar son iguales a los adoptados en la 500 y 900. Constituyen novedad las breves leyendas en inglés que acompañan a cada interruptor e indicador.



Bajo el sillín articulable encuentran su alojamiento la completa dotación de herramientas, la bujía de repuesto, la batería, el acceso al depósito de aceite e incluso el librito de mantenimiento, todo esto queda cerrado con llave.



La vista desde delante y detrás dan una idea clara del bulto ocupado por las carteres, manillar y escapes, estos últimos, como es lógico, dispuestos asimétricamente.

Todos los mandos están en su justo lugar: el cambio, con el pedal en el lado izquierdo, lleva una disposición tradicional, o sea, con la primera hacia abajo y las otras marchas hacia arriba, y se demuestra preciso en las inserciones de las velocidades y bastante suave de accionar.

Las relaciones están todas bien escalonadas, caracterizándose las desmultiplicaciones por una primera bastante larga con las demás marchas muy próximas entre sí. La manejabilidad de la moto es óptima, gracias también a la distancia entre ejes, discretamente reducida.

En conjunto, la conducción se esta

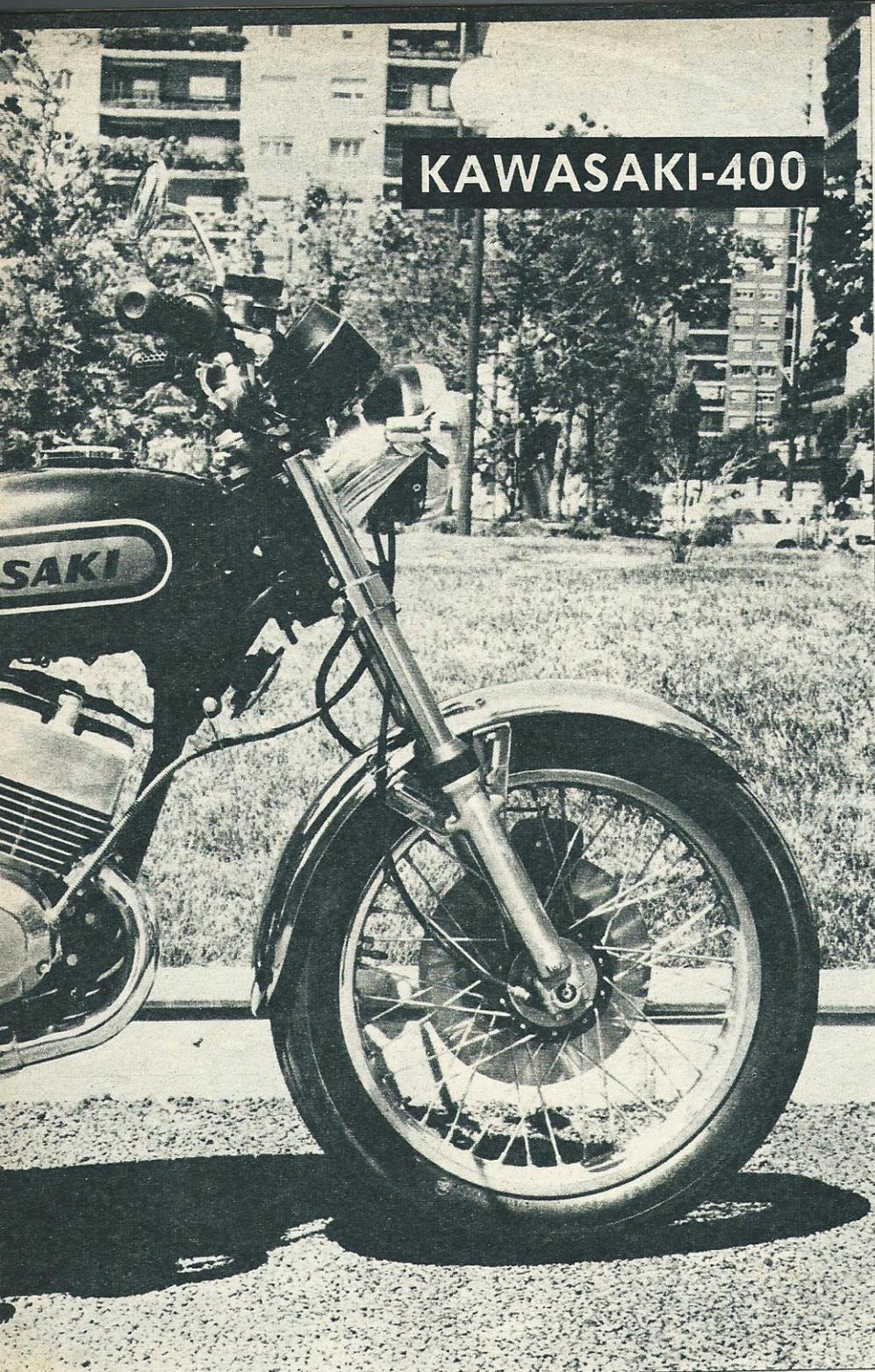
nueva Kawasaki es bastante fácil y divertida, a lo que contribuye la docilidad del motor, que es verdaderamente manejable incluso a los más bajos regímenes, sin por ello resultar intratable en alta, mostrándose una vez más la proverbial flexibilidad de las Kawasaki.

La aceleración es realmente sorprendente, y en el cuentavueeltas la aguja se aproxima en seguida a las 8.000 r. p. m., que se alcanzan con facilidad en todas las marchas, lo que es muy útil para "empalmar" la siguiente marcha a un régimen conveniente, por más que la potencia máxima se desarrolla a las 7.000 vueltas;

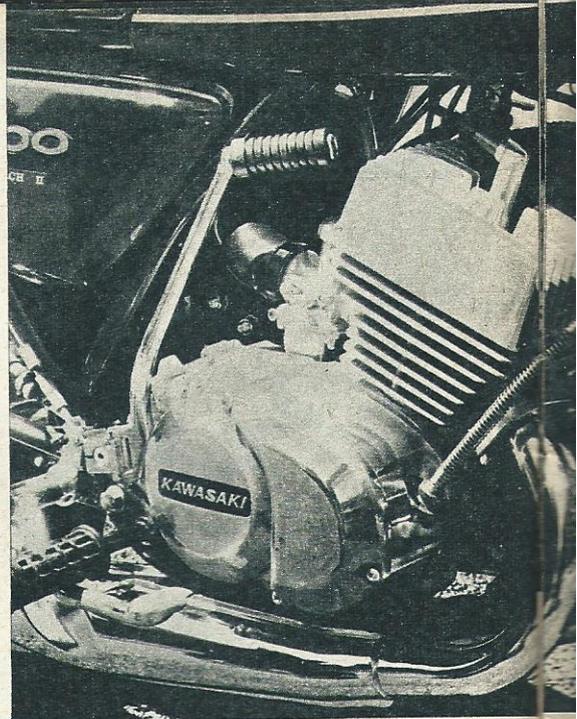
el rendimiento máximo de este motor, con todo, se obtiene entre 6.000 y 7.000 r. p. m., aunque el tirón es ya notable a partir de 4.000.

La Kawasaki 400 ha marcado un registro de 14" 42/100 en aceleración sobre 400 metros; así, la velocidad de salida, al término de la distancia, era de 140 km/hora, mientras que la máxima registrada ha sido de 166.7 km/hora, por supuesto en la posición más baja.

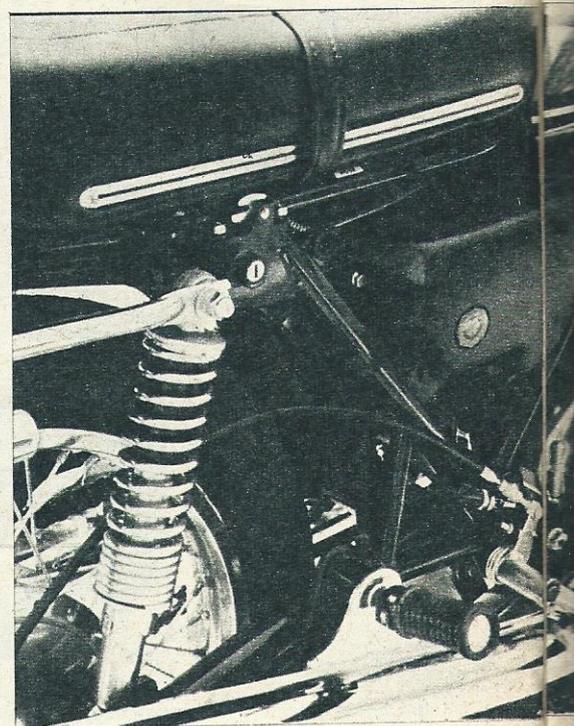
Normal y sin sorpresas la estabilidad, que no plantea problemas de conducción, y que, especialmente en los trazados con buen piso, resulta óptima. El único "pero"



KAWASAKI-400



La nota estética más característica de las Kawasaki de tres ca
bloque motor. Del carter derecho emerge el grueso ca



registrado atañe a la estabilidad de trayectoria sobre pisos desiguales, donde se advierten variaciones de apoyo, aunque nunca peligrosas.

La inclinación posible sobre el lado izquierdo es buena, y no lo es tanto en el derecho, sobre el que, especialmente con conducción deportiva o llevando pasajero, se roza el suelo bastante fácilmente con uno de los escapes.

El amplio asiento, ayudado por las discretas suspensiones y la buena postura de conducción, confiere a la máquina un confort de marcha muy bueno que se aprecia particularmente en los recorridos largos,

en los que la ausencia de vibraciones resulta también un elemento importante.

El sistema frenante es adecuado, con el disco delantero y el tambor posterior, los dos exigen un esfuerzo más bien elevado para su accionamiento, pero una vez tomado el hábito se muestran potentes y seguros, alcanzando el límite de adherencia solamente si se solicitan con fuerza; incluso después de un uso prolongado y violento, ninguno de los dos acusan síntomas de fatiga.

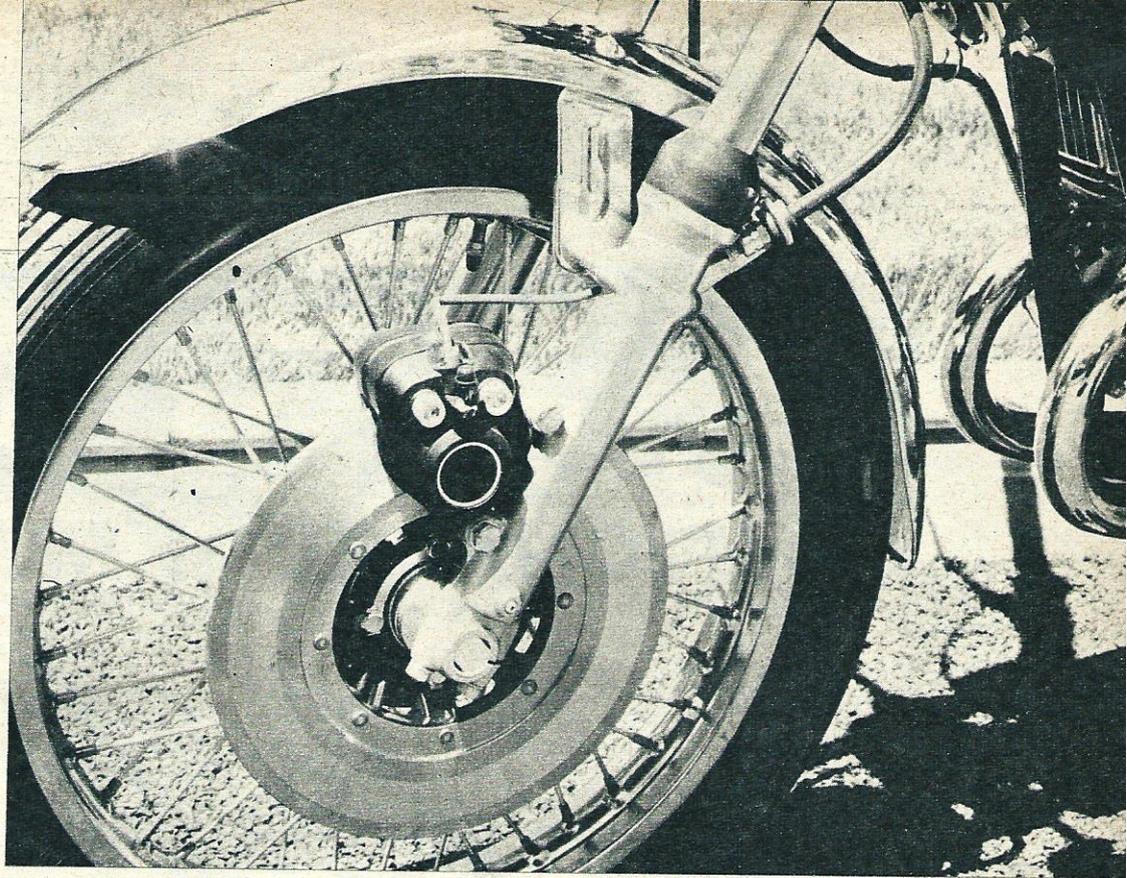
En cuanto al consumo, las cifras de catálogo mencionan 3,2 litros a los 100 kilómetros, pero este valor se trata

simplemente de un resultado en condiciones ideales al que son tan aficionadas las marcas japonesas; en uso normal, el gasto se escalona de 5,5 a 8,5 litros a los 100 kilómetros.

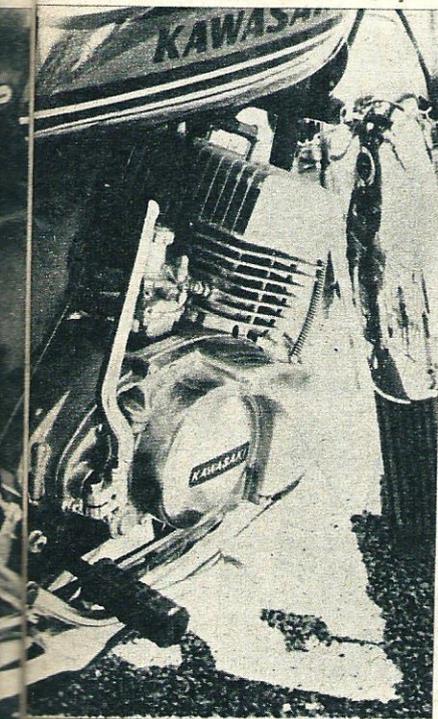
La capacidad del depósito de combustible es normal, con 14 litros de cabida, de los que sólo 1,5 son de reserva. Resulta irrisorio el consumo de aceite (cuyo depósito puede albergar 1,5 litros), que aunque varía bastante según el uso de la moto y el reglaje de la bomba, normalmente no pasa de 1 kilogramo para un recorrido que puede oscilar entre 600 y 900 kilómetros.



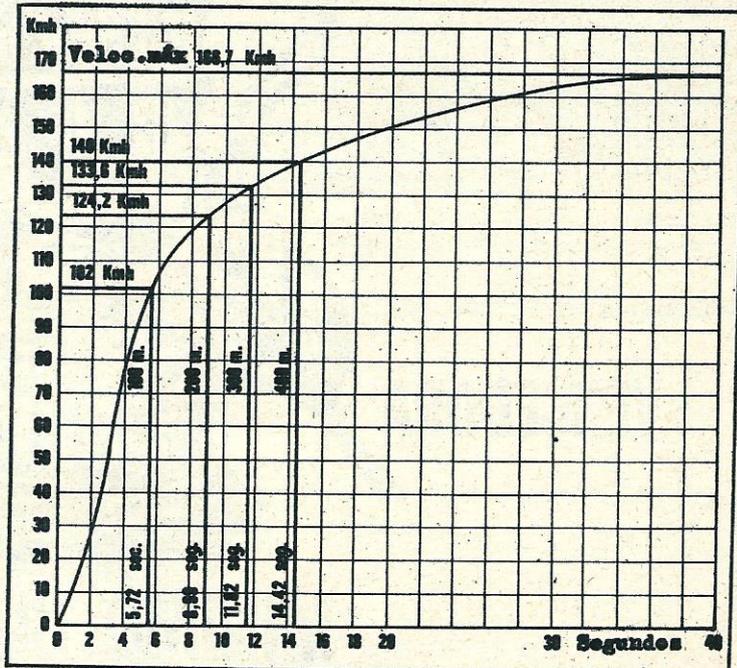
de tres cilindros es, sin duda, su impresionante cable de mando del cuentavueltas.



El freno delantero de disco está equipado con una nueva pinza, similar a la montada en la 900, pero más pequeña. El diámetro del disco es de 277 milímetros



Bajo el embellecedor derecho, de plástico y fijado a presión sobre tres tetones, encontramos el depósito de aceite, con una mirilla transparente para la observación de su nivel.



CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: dos tiempos, tres cilindros; diámetro por carrera: 57 x 52,3 mm.; cilindrada: 400,4 c. c.; relación de compresión: 6,5:1; potencia máxima: 42 CV. a 7.000 r. p. m.; par máximo: 4,32 mkg. a 6.000 r. p. m.; encendido por batería y bobinas con tres ruptores; tres carburadores Mikuni VM 26 SC, de 26 mm. de difusor. Embrague: de discos múltiples en baño de aceite; cambio: cinco velocidades con relaciones 2,86; 1,79; 1,35; 1,12, y 0,96:1; corona de 41 dientes, piñón de salida de 14 dientes.

Suspensiones: delantera horquilla telehidráulica, posterior horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos regulables en tres posiciones. Neumáticos: delantero, 3,25 x 18"; trasero, 3,50 x 18". Freno delantero de disco con mando hidráulico de diámetro, 277 mm.; trasero de tambor de 180 mm. de diámetro. Distancia entre ejes: 1.365 mm.; longitud total: 2.025 mm.; anchura máxima: 820 mm.; altura máxima: 1.130 mm.; peso: 172 kilogramos; velocidad máxima: 167 km/h.