



Como todos sabemos, tras el "golpe del petróleo", el mundo entero pasó una crisis económica de la que poco a poco ha ido reponiéndose. Visto este panorama, las nuevas leyes antipolución que se instauraron en USA

(uno de los mayores mercados de los productos japoneses), etc., etc., las fábricas niponas reaccionaron rápidamente acomodándose a la situación para seguir dominando el mercado mundial de la motocicleta.

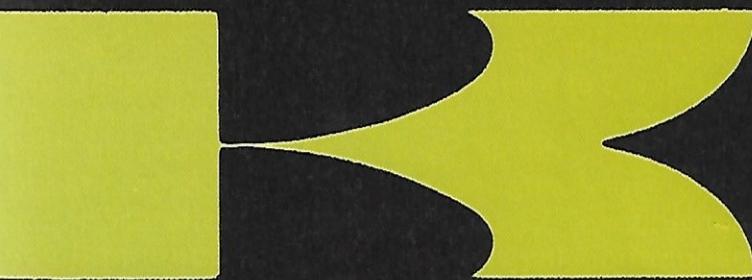
Kawasaki K-Z. 400

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





consumo, silenciosa (y antipolución), fácil manejo, mínimo entretenimiento y unas performances respetables, que fue presentada por primera vez en el Salón de Tokio de 1973.

El éxito no esperó y,

utilizó posteriormente en diferentes raids y, concretamente, en el rallye Côte d'Ivoire-Côte d'Azur consiguiendo un meritorio segundo lugar, demostrando así en sucesivas ocasiones su fiabilidad mecá-



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Kawasaki, con sus famosas tricilíndricas de dos tiempos y la 900 Z1 cuatro tiempos necesitaba, para completar su gama, una motocicleta de cilindrada

media, que se atuviese a las nuevas normas impuestas en la mayoría de los mercados. Fruto de esta necesidad creó la 400 KZ 4 tiempos, barata, de poco

tras una completa campaña publicitaria, la Kawasaki 400 KZ se vendió con gran fluidez. Destinada principalmente al turismo tranquilo y uso cotidiano, se

nica.

Tras la exhaustiva demanda de este modelo sobre todo en América, Kawasaki decidió fabricar la KZ en USA, donde la venta de

motos es muy numerosa y donde este modelo de la Kawasaki se recibió con los brazos abiertos.

La moto no se importaba en España pues como todos sabemos no existen relaciones

hecho la llegada a España.

¡Y AQUÍ LA TENEMOS...!

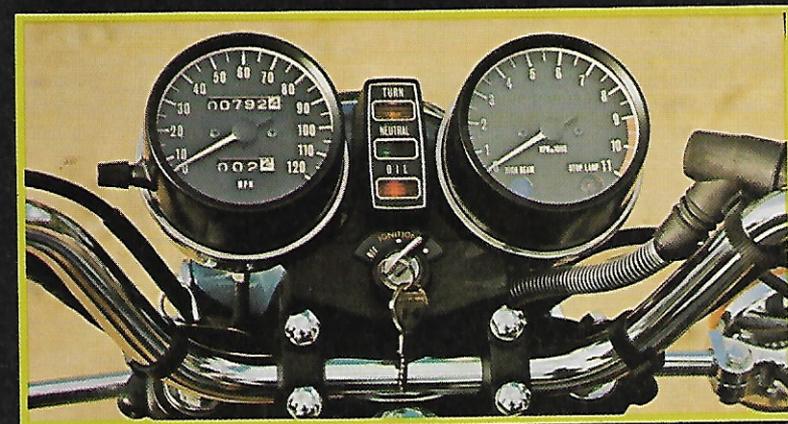
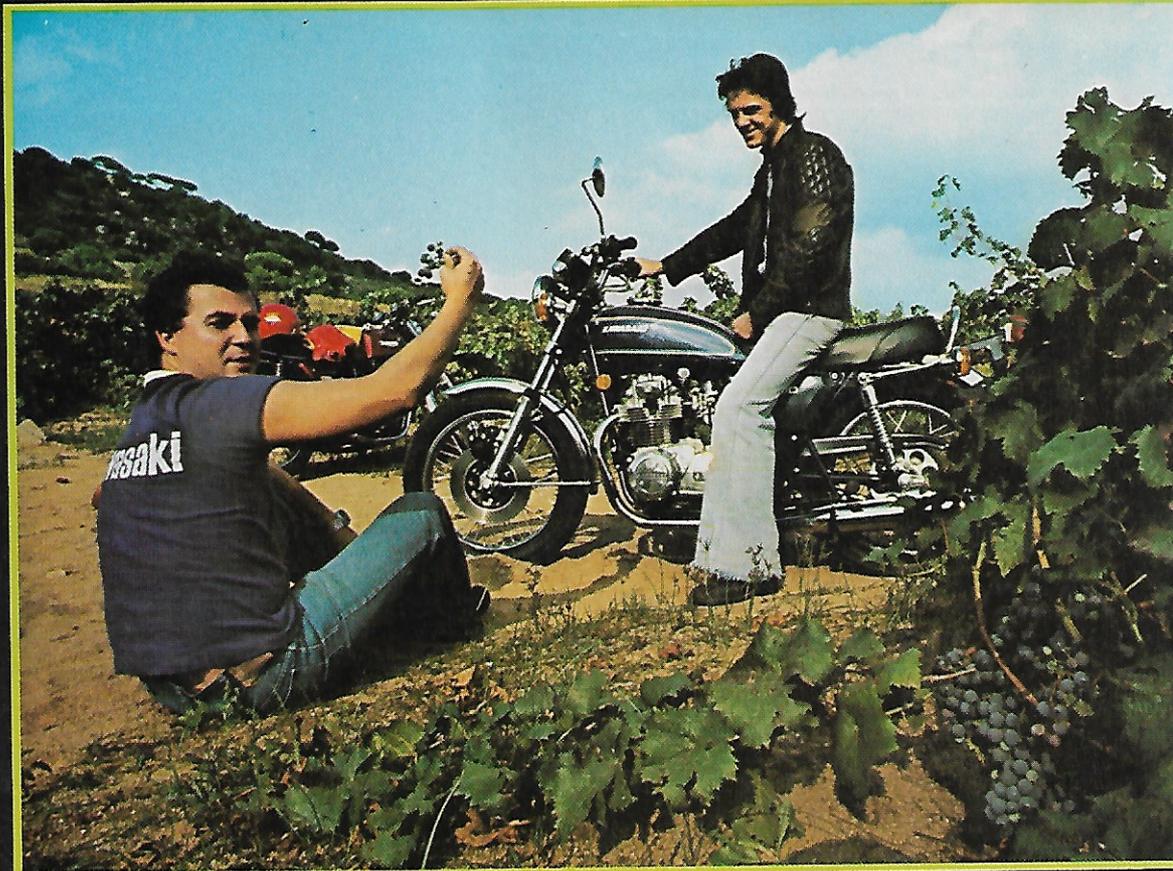
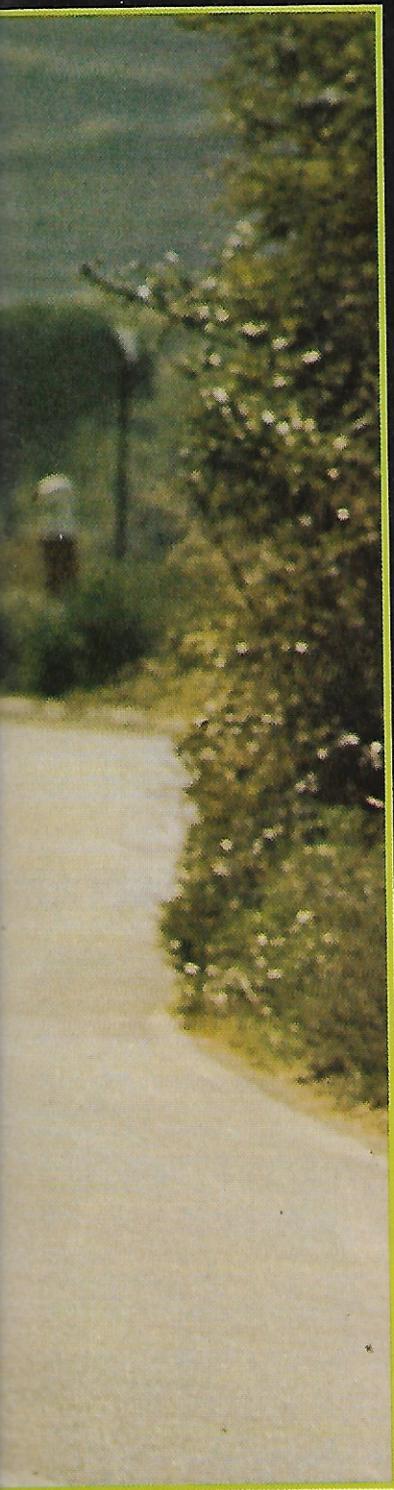
Después de dos años y pico de su aparición, la KZ sigue siendo una moto atractiva, y más

para nosotros que no conocemos "de cerca" las máquinas niponas. No obstante, su diseño no es de los más lanzados, sino que guarda más bien una línea clásica.

Sus novedades están

principalmente en el motor, pues lo restante sigue la trayectoria de la máquina japonesa de cilindrada media.

El propósito que tenía Kawasaki al realizar esta máquina, ha sido ampliamente supe-



Aprovechar un momento de descanso para comerse unas uvas es magnífico... ¡y estaban estupendas! En estas fotos pequeñas podeis ver algunos detalles. Los relojes son bastante precisos y van numerados en millas, disponen de chivato de punto muerto, intermitentes y contacto. En el "cuentavueltas" hay hasta una luz que indica cuando se toca el freno... ¡estos japoneses!

La maneta del freno delantero es suave y el puño de gas aún más, parece el de una monocilíndrica.



comerciales (en el aspecto moto) con el Japón, pero sí enseguida de su producción en Estados Unidos (de ahí sí que se pueden importar motocicletas). Fue un

rado. Sus grandes virtudes de poco coste de venta al público, mínimo entretenimiento, solidez mecánica y consumo moderado, tratándose de una 400 c.c., no se ven perjudicadas de unas mediocres performances debido a sus innovaciones en el motor.

la cadena primaria de tipo "HI-VO" (se utiliza mucho en la industria automovilística americana), que funciona silenciosamente y que no necesita ningún reajuste ni tensado posterior. La 400 KZ es la primera moto del mercado en

Había que probar la velocidad punta de la moto. Bien agachado y pese al voluminoso manillar, se consiguió superar los 150 km/h y aún quedaba algo de gas... En las fotos pequeñas se puede ver una vista general de la moto y otra del freno delantero, un generoso disco de un solo pistón y que se muestra muy efectivo en conducción normal.



EL GRUPO MOTRIZ

En el apartado mecánico es donde precisamente la KZ fue verdadera novedad. Se trata

de un bicilíndrico (199 c.c. por cada cilindro) paralelo con válvulas en cabeza.

La primera de sus innovaciones técnicas es

llevar este tipo de cadena primaria.

Dos contrapesos equilibran el cigüeñal anulando así, casi en su totalidad, las vibracio-

nes de un 400 c.c. bicilíndrico. La bomba de aceite es tipo Eaton, trocoidal, que da una presión media de 4 kg/cm².

Las guías de válvulas son de acero impregnado de aceite y los asientos de válvula están fabricados de tal manera que permiten la utilización de carburante de poco octanaje a pesar de tener una relación de compresión de 9:1. Con

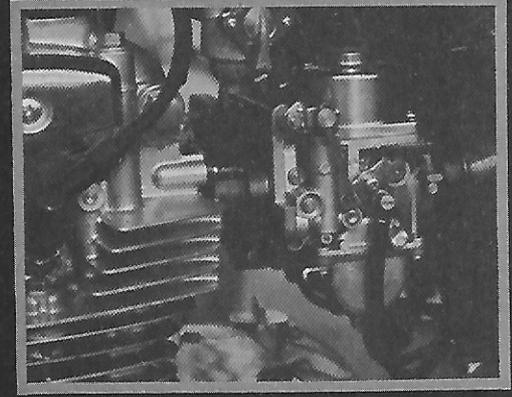
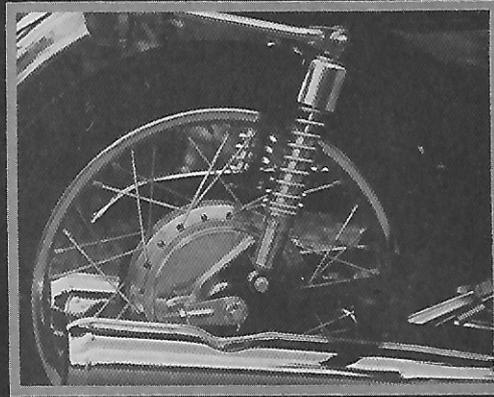
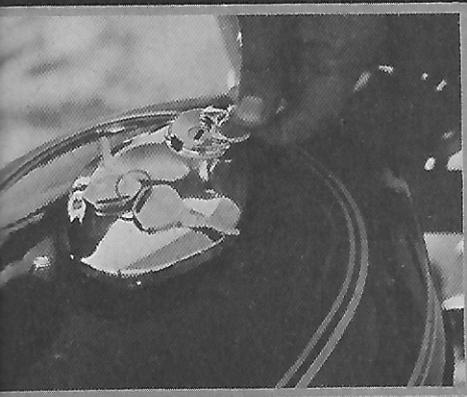
(la primera es hacia abajo, con palanca en el lado izquierdo tal como exigen las normas USA). Como casi todas las motos japonesas, al abrir el cárter, la parte inferior del mismo, contiene todos los piñones del cambio, sin ser ne-

cesario su desmontaje. El embrague es de discos múltiples en baño de aceite.

El encendido va alimentado por un alternador (14-15 voltios) rectificador y regulador. La batería es de 12 V, 12 A. Cada cilindro va provisto de su respecti-

va bobina. La obertura máxima entre platinos es de 0,30-0,45 mm. El arranque eléctrico es marca Mitsuba modelo SM242.

se mostrará apto para conducción urbana pero inadecuado para la carretera. Llegamos fácilmente al suelo y su agilidad en el momento de moverla en parado nos sorprende.



El motor frío el reglaje de válvulas responde a 0,08 la admisión y 0,13 al escape.

Los carburadores son los Keihin CVB a depresión, que proporcionan más aceleración a todos los regímenes. El starter está situado directamente en los carburadores, accionándose por una palanca junto al carburador izquierdo. El filtro de aire es un cartucho recambiable que se encuentra bajo el sillín.

La caja de cambios es de cinco relaciones

cesario su desmontaje.

El aceite del motor se controla a través de un ojo-cristal situado en la parte inferior derecha del cárter.

El tapón de aceite es de suficiente diámetro pero su situación no facilita su llenado.

El cárter alberga 3 litros de aceite SAE 10W40. El filtro de aceite se cambia fácilmente. Basta extraer la tapa colocada en la parte inferior del cárter

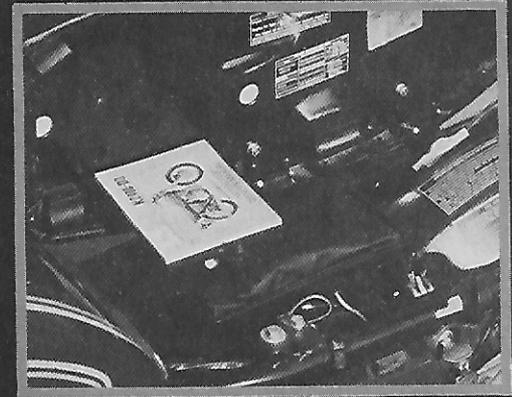
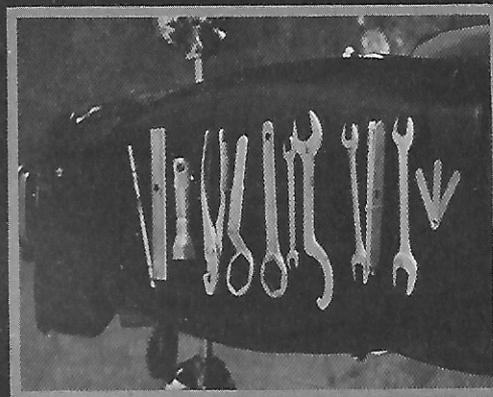
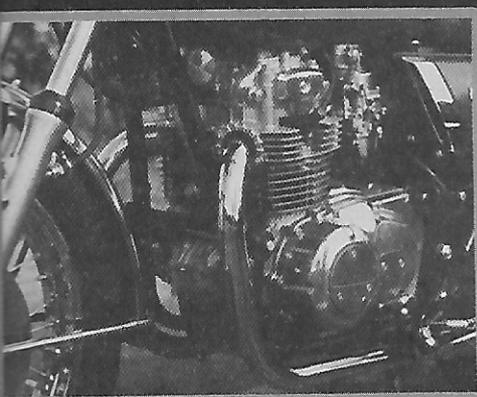
reacción y con un consumo muy aceptable. En la otra se ve el motor al completo, robusto, magnífico y con unas prestaciones muy aceptables. El equipo de herramientas está fuera de todo comentario... tan completo como un taller, casi. Y va oculto bajo el asiento junto al mismo libro de instrucciones.

Después de hablar del grupo motriz comentemos el aspecto exterior y general de la máquina una vez sobre ella.

LA KZ 400 A PRIMERA VISTA

Al sentarse, la posición turística de conducción que imaginábamos se hace realidad. El manillar es a nuestro juicio demasiado alto,

maría a través de todo el ensayo. El sillín es confortable tanto para conducción individual como para dúo. Para levantarlo hace falta el uso de una cerradura expresamente puesta para los amigos de lo ajeno. Debajo se encuentra la caja de herramientas, muy bien surtida, y la batería. Muchos consejos e instrucciones están escritos cuidadosamente sobre el guardabarros trasero y parte inferior del sillín, aunque no obstante en el mismo sillín va guar-



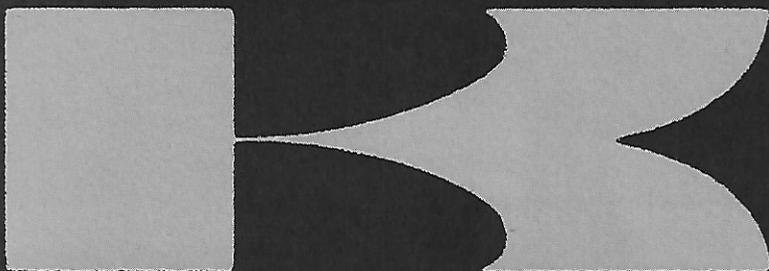
El tapón de la gasolina con llave... ¡así da gusto! Los amortiguadores traseros y escape son un punto importante de la moto. Los primeros, muy blandos en conducción rápida, son excelentes en la turística. Los escapes silenciosos y eficaces. Los carburadores van dotados de un mando de aire directo, son rápidos de

reacción y con un consumo muy aceptable. En la otra se ve el motor al completo, robusto, magnífico y con unas prestaciones muy aceptables. El equipo de herramientas está fuera de todo comentario... tan completo como un taller, casi. Y va oculto bajo el asiento junto al mismo libro de instrucciones.

Al sentarse, la posición turística de conducción que imaginábamos se hace realidad. El manillar es a nuestro juicio demasiado alto,

dado un completo libro de entretenimiento para la conducción de la moto (en inglés).

Bajo las tapas laterales, que van fijadas a



revoluciones indican el funcionamiento de la luz de stop y de la larga.

En el mismo tablero está el contacto. Al dar contacto (ponemos la llave en primera posición) se conecta la luz. En la segunda posición, sigue el contacto pero

Los conmutadores de luces son perfectos incorporando larga corta, intermitentes y bocina en el lado izquierdo y botón de arranque y desconector de urgencia (desconecta todo el circuito eléctrico) en la derecha.

El acelerador es suave, del que parte un sólo cable para los dos carburadores.

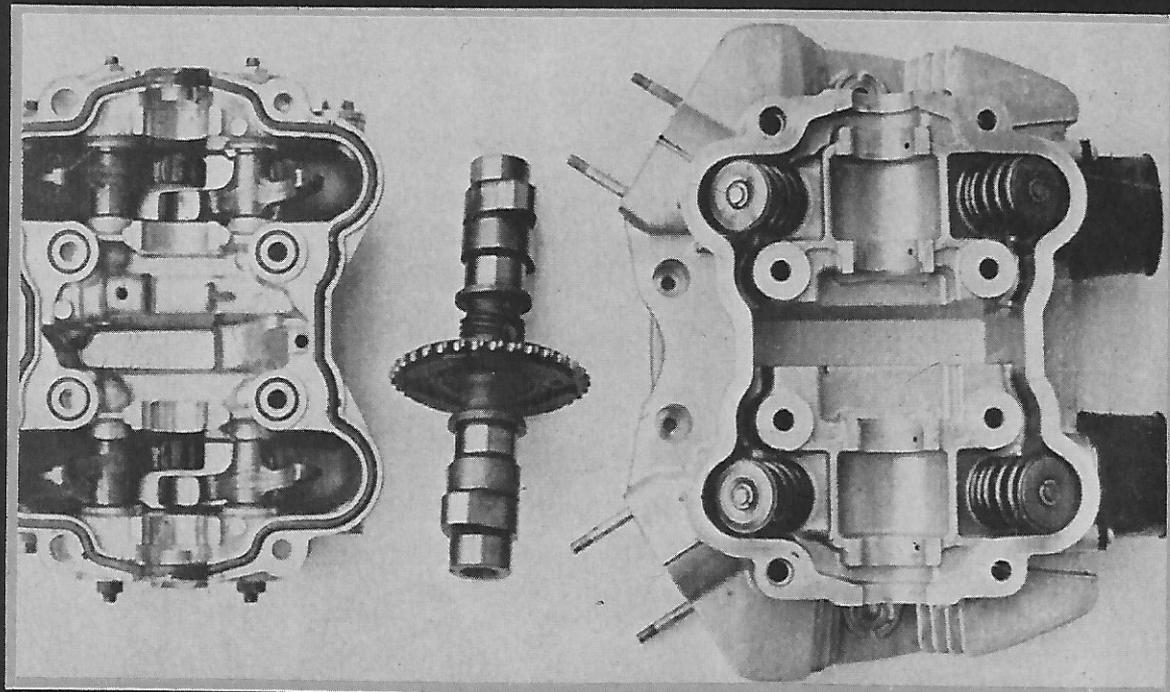
En lo que respecta al apartado iluminación todo es muy vistoso. El faro delantero ilumina intensamente, y el stop trasero e intermitentes están colocados con la única pretensión de ser fácilmente vistos. Grandes y luminosos.

Los reposapiés son abatibles tanto del conductor como del pasajero. La palanca de cambio y de freno trasero caen adecuadamente. No obstante se ha de ir con cuidado en no mover la de arranque produciendo un ruido que puede ser perjudicial para la mecánica.

La puesta en marcha es sencillísima. Dar contacto, apretar un botón y el motor ya ronronea suavemente, muy suavemente. Va equipada con kick por si se tuvieran problemas con el arranque eléctrico.

Una vez en marcha te acomodas a ella rápidamente. Al ser bajita y manejable enseguida te confías en la conducción de la KZ.

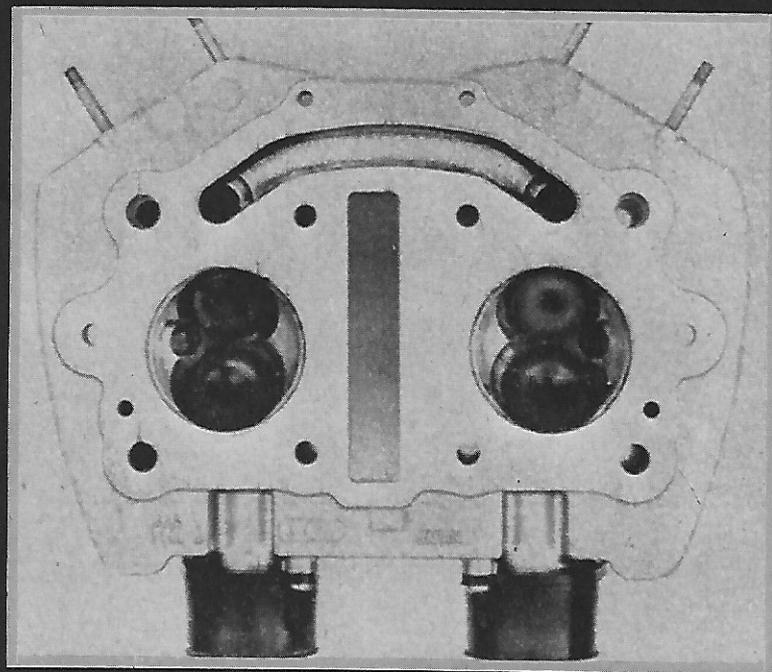
Muy cómoda y confortable, de conducción tranquila, turística. Pero posteriormente te arrepentirás de lo primero. Como todas las máquinas japonesas, el problema son las suspen-



presión, se encuentra todo el sistema eléctrico. Un fusible bien protegido asegura el no quemar la instalación eléctrica por un falso contacto.

El depósito tiene una capacidad de 14 litros, 3 de reserva. El tapón lleva una práctica cerradura. Rodando de 100 a 120 km/h gasta 6 litros los 100 km, lo que le permite una autonomía de alrededor de 220 km. No obstante estas cifras siempre dependen del uso del cambio y del tipo de conducción efectuada.

Tanto los mandos como los relojes son característicamente japoneses. El tablero de mandos es completo. Velocímetro con cuenta-kilómetros total y parcial, cuenta-revoluciones, empezan-



do la zona roja en 9000 r.p.m. Unos chivatos centrales indican la presión del aceite, el punto neutral de la caja de cambios y el funcionamiento de los intermitentes, que a la vez son sonoros. Dos chivatos en el cuenta-

la luz ya no funciona. Se ha colocado en este orden puesto que las nuevas normas que se van imponiendo cada vez en más países obligan a llevar la luz corta encendida día y noche para mayor seguridad del motorista.

siones. El cuadro, doble cuna realizado en tubo de acero, parece no tener la culpa. Todo indica que las suspensiones, mayoritariamente los amortiguadores traseros son blandos, demasiado blandos. En conducción rápida la moto se balancea a la mínima irregularidad del pavimento. Al frenar, la moto se amorra demasiado por delante.

Los neumáticos, Good Year, al ser nuevos, no nos dieron confianza hasta bien adentrado el ensayo, pero posteriormente se mostraron correctos.

Los frenos, más que aptos para los 35 CV que anuncia el fabricante y los 170 kg de peso.

LA KZ 400, IDEAL PARA CIUDAD

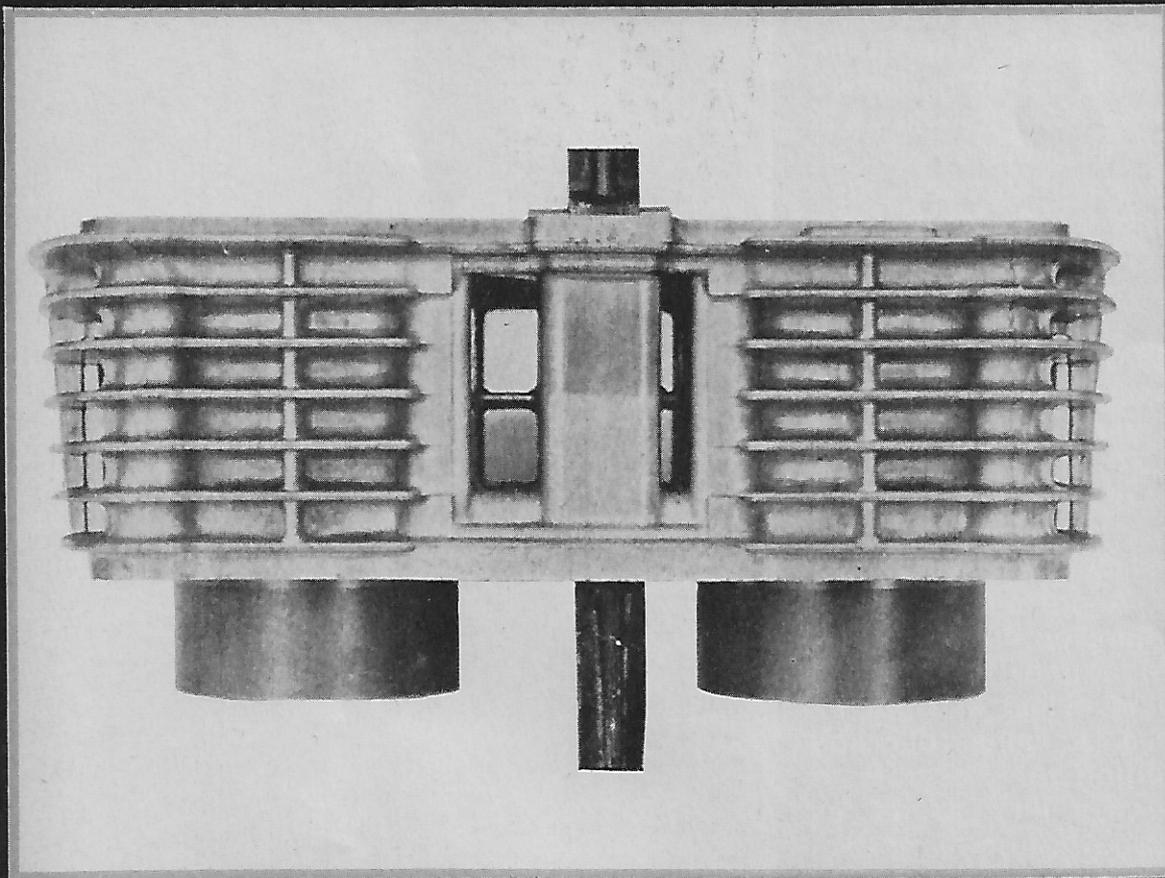
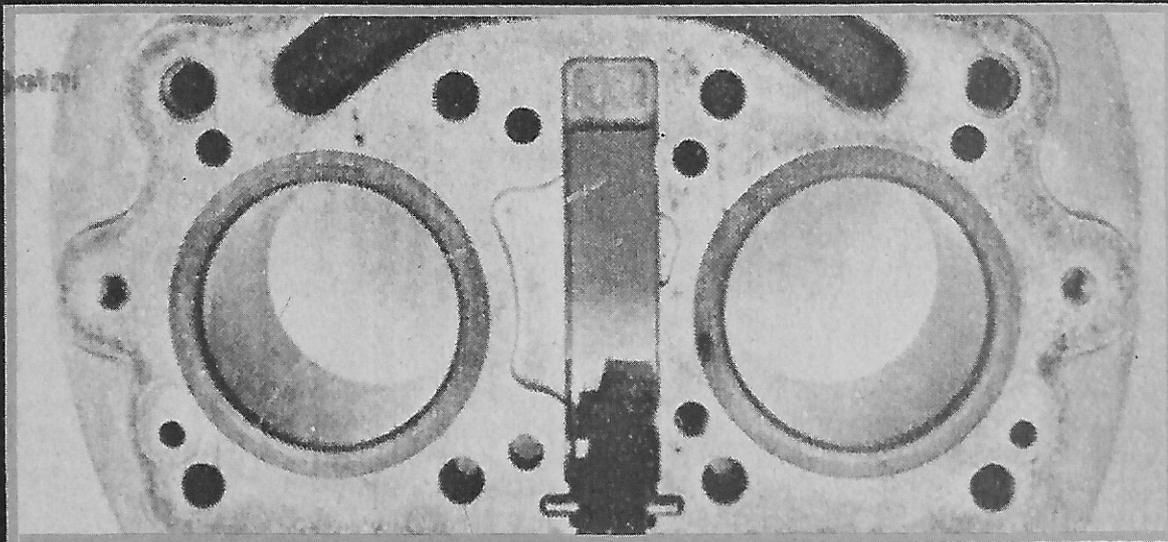
Al tratarse de cilindrada media de inigualable suavidad, la KZ se defiende por la ciudad como si se tratase de una bicicleta.

Se muestra muy ágil

can a la 400 KZ en vanguardia de la conducción ciudadana, las blandas suspensiones, que al no circular al límite se muestran cómodas y correctas. El motor silencioso y muy elástico, reemprende bien a bajos regímenes.

¿Y EN CARRETERA?

Desde el primer momento que nos montamos sobre esta Kawasaki sabíamos que era una moto que competía en el mercado, no precisamente por sus performances sino por unas



El delantero, es un disco de pistón simple de 277 mm de diámetro. El trasero, un tambor de leva simple, que más que nada complementa y ayuda la frenada del disco delantero.

y descansada de conducir. El manillar, la buena colocación de los mandos y el poco peso que parece tener esta bicilíndrica ayudan a todo esto. Pero además, hay otros factores que colo-

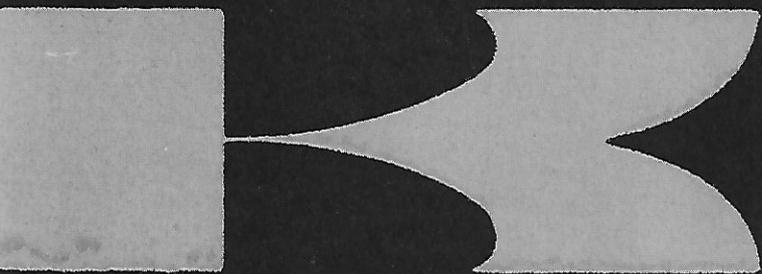
El embrague no se fatiga y en un semáforo la moto casi ni se oye. El ralentí se mantiene alrededor de 1.000 r.p.m. La ausencia de vibraciones facilita su descansada conducción.

cualidades ya mencionadas en este ensayo.

No obstante nos sorprendió la respuesta del motor a altos regímenes. La mayor y mejor utilización del motor se obtiene de 5.000 a 7.000 r.p.m., que representa en quinta relación una velocidad entre 90, a 5.000 r.p.m., y 120 km/h a 7.000 r.p.m. crono.

En la autopista, comprobamos que la velocidad máxima sentado en posición recta, era de 135 km/h. Aplanado registramos un tope de 152 km/h a 8.300 r.p.m., vueltas en las que el motor desarrolla prácticamente "todo lo que lleva dentro". Pasar de estas r.p.m. es difícil a pesar que la zona roja del cuenta-revoluciones comienza a 9.000 vueltas hasta 11.000 r.p.m.

A estas velocidades las vibraciones son ínfimas y la dirección no hace ningún extraño.



Pero la moto marcha y muy bien. No muestra fatiga y a una velocidad de crucero de 120 km/h se puede dar por asegurada la longevidad del motor. Representan 7.000 r.p.m. que para un bicilíndrico cuatro tiempos que puede llegar a 9.000 r.p.m., garantizan la integridad del motor.

Pronto nos adentramos en carretera sinuosa y mal pavimentada. No pretendemos una conducción racing, pero el manillar tan alto nos incomoda en el momento de tomar un viraje. Las irregularidades del asfalto son casi imperceptibles, pero en el momento de inclinar la dulzura de las suspensiones se hace notar. Unos amortiguadores traseros más duros y aceite más denso en las horquillas solucionaría el problema sin privar de esta confortabilidad que posee.

La Kawasaki KZ 400 se muestra la moto de cilindrada media ideal para una conducción tranquila, turística. Para recorrer en un día largos trayectos a velocidades de crucero de 110-120 km/h, gran suavidad, ausente de vibraciones y consumo restringido.

Los silenciosos, prácticamente insonoros una vez en marcha, la elasticidad del motor y su ínfimo sonido (única-

mente se oye un ligero tac, tac de válvulas) ayudan a una conducción infatigable sobre una moto infatigable ante largas distancias.

EL PROBLEMA DE LA KZ 400

La KZ 400 se fabricó bajo unas características que tenían que complacer al futuro comprador. Mediana cilindrada, de poco consumo, mínimo entretenimiento, silenciosa, con escapes antipolución, de fácil y comfortable manejo, una moto con la que se pudiese ir cada día al trabajo y a la vez se pudiesen recorrer largas distancias. Pero sobre todo, ante todo, como principal atrayente del público, su precio.

El precio, aquí en España, es el único problema que tiene la esperada Kawasaki 400 KZ. 280.000 pesetas para una 400 c.c., por muy japonesa que sea, es mucho dinero.

Ahora sólo queda la intención y voluntad de cada uno, la sofisticación, el lujo, el capricho, allá las ganas de cada motorista. Pagar este precio en España es pagar mucha moto, aunque estoy seguro que para muchos la Kawasaki 400 KZ vale esto y mucho más.

**Texto: BRUNO GORINA
EDUARDO RUBIO
Fotos: JOSE MARIA AL-
GUERSUARI**

FICHA TECNICA

MOTOR

Número de cilindros: 2 frente al orden de marcha.
Ciclo: 4 tiempos.
Distribución: Simple árbol de levas en cabeza, mandado por cadena.
Refrigeración: Aire.
Diámetro: 64 mm.
Carrera: 62 mm.
Cilindrada: 398 c.c.
Relación de compresión: 9:1.
Potencia: 35 CV.
Régimen: 9.000 r.p.m.
Par máxima potencia: 8.3000 r.p.m.
Encendido: Batería-bobina.
Fuente de energía: Alternador Nippon Denso.
Batería: 12 V, 12 Amperios.
Lubricación: Bajo presión, con filtro de aceite (cartucho) intercambiable, indicador de presión de aceite.
Carburadores: Keihin CVB 36.
Arranque: Arranque eléctrico y kick.

www.motoclasicas80.com


info@motoclasicas80.com

TRANSMISION

En el bloque motor, caja de cinco relaciones; embrague de discos múltiples en baño de aceite.
Transmisión primaria: Cadena Hy-VO.
Relación de desmultiplicación primaria: 2,435 a 1 (56/23 dientes).
Transmisión secundaria: Cadena.
Relación de desmultiplicación secundaria: 2,933 a 1 (44/15 dientes).

DESMULTIPLICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS

	Dientes	%		Relación final
I	2,571	36/14	34,6	18,36
II	1,684	32/19	52,8	12,03
III	1,273	28/22	69,8	9,09
IV	1,040	26/25	85,5	7,43
V	0,889	24/27	100,00	6,35

CUADRO Y SUSPENSIONES:

Cuadro: Tubular, doble cuna.
Angulo de la columna de dirección: 63 grados.
Angulo de giro: 41 grados a cada lado.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Oscilante con elementos telescópicos separados.
Reglaje de dureza: 5 posiciones.

FRENOS:

Delantero: Simple disco con mando hidráulico.
Diámetro del disco: 277 mm.
Trasero: Tambor, con mando mecánico simple leva.
Diámetro del tambor: 180 mm.

RUEDAS:

Llantas: Acero 18".
Neumáticos: Good Year, delantero 3,25-18; trasero 3,50-18

DIMENSIONES PRINCIPALES:

Longitud total: 2.075 mm.
Anchura máxima: 775 mm.
Altura máxima: 1.050 mm.
Altura cárter-suelo: 125 mm.
Peso en vacío: 170 kg.

CAPACIDAD:

Depósito: 14 litros, 3 de reserva.
Cárter motor: 3 litros de SAE 10W30 (con cartucho de filtro de aceite).