

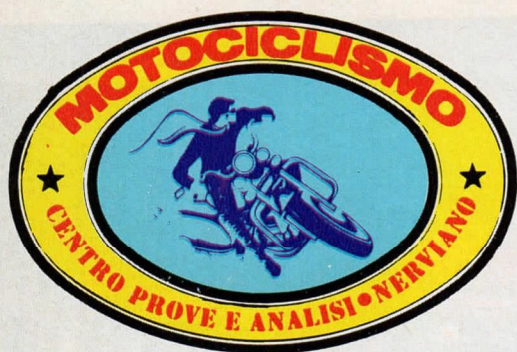
MOTOCICLISMO

**Come consumare meno La stangata
dell'assicurazione I prezzi delle moto usate**



1981
MAGGIO
ANNO 67
LIRE 1.500

**Prove: Kawasaki Z 400 J
Suzuki DR400 S
Yamaha TR 1 1000**



La **KAWASAKI** **Z400 J** è la sola della sua categoria ma



Prove: **Marco Riccardi e Riccardo Selicorni**
Rilevamenti e grafici: **Piergiorgio Padoan**
Organizzazione e foto: **Carlo Perelli**
Testo: **Riccardo Selicorni**

PELLICOLE 3M FILM

quattro cilindri è solo così così

E' una bialbero
sei marce
derivata dalla
brillante 500 della
stessa Casa.
Si distingue per
estetica, tenuta
di strada e
comodità. Accusa
però uno
sfavorevole
rapporto
peso-potenza,
inoltre consuma
ed in città
si rivela poco
maneggevole.
Esaltante
il crescendo
del suo motore.

*La piega e l'attimo della partenza
allo sprint per i 400 metri
da fermo sono due punti salienti
della nostra prova.*





Nel fotocolor grande in alto, la bella linea della Z 400 J, in cui spiccano le contrastanti colorazioni chiare delle sovrastrutture con quelle nere del motore e ruote. Nelle foto accanto, a sinistra il nostro specialista di gran premi Paolo Beltramo (in tenuta da G.P. di Finlandia) col nostro Riccardo Selicorni che a destra vediamo tutto lanciato.

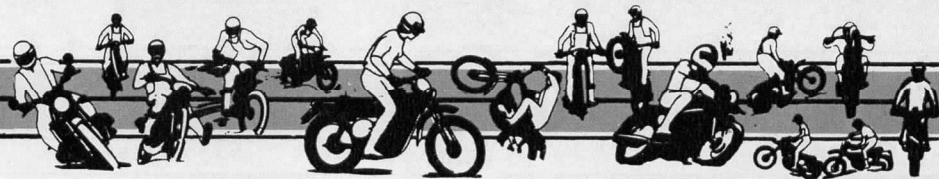
■ Il settore delle 400 stradali, che in questi ultimi tempi era andato via via sguarnendosi, si è recentemente arricchito della Kawasaki Z 400 J, l'unica quattro cilindri di questa cubatura attualmente proposta ai nostri appassionati.

Le origini di questa « media » risalgono alla 500 presentata nel 1979 e da noi provata sul fascicolo 1-1980. Ricordiamo che questa « mezzo litro » nipponica l'anno scorso è stata la più venduta nella sua categoria sul nostro mercato non solo per le brillanti prestazioni ma anche per l'equilibrata « fisionomia » generale.

La riduzione a 400 è stata operata cambiando le dimensioni di alesaggio e corsa da 55 x 52,4 a 52 x 47 mm, ciò che naturalmente ha comportato anche il ridimensionamento dell'imbiellaggio, sempre all'insegna della robustezza. Altri cambiamenti degni di nota sono stati apportati nel reparto frenatura: infatti l'avantreno è stato privato di un disco mentre il retrotreno è passato dal disco al tamburo centrale.

Risultato di queste modifiche, un modesto alleggerimento (esattamente da 197 a 191 kg) e un buon 20% di potenza in meno, il tutto secondo i rilievi del nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano. Il rapporto peso-potenza di questa Z 400 J non è quindi dei più favorevoli, venendone così a penalizzare anche la capacità frenante e il consumo.

Vediamo ora le note positive. Abbiamo già accennato all'esclusività dell'essere l'unica quattro cilindri (e per giunta bialbero sei



marce) disponibile sul nostro mercato, ad un prezzo ancora ragionevole nonostante le considerazioni esposte nel riquadro riassuntivo di pagina 105. Aggiungiamo che la Z 400 J si presenta molto bene, con una linea aggressiva che tuttavia non eccede in sportività, vanta delle ottime sospensioni (forcella ad aria, ammortizzatori ultraregolabili) e che quando la si fa galoppare forte risponde con una tenuta di strada irreprensibile, in tutto simile a quella tanto apprezzata della consorella di 500. Da non sottovalutare (specialmente trattandosi di una media cilindrata) anche la confortevole ospitalità offerta al passeggero, che può assumere una posizione perfettamente naturale, senza invadere lo spazio del guidatore e quindi senza interferire in alcun modo con le sue manovre, guastandogli un poco il piacere della guida.

Prendendo il discorso dalla fine, eccoci così arrivati a parlare della posizione di guida, di cui non si può che dir bene, salvo l'eccessiva larghezza della punta del sellone che costringe a divaricare un po' troppo le gambe per mettere i piedi al suolo e quindi fa mancare un po' l'appoggio più saldo alle persone di statura medio-inferiore. Ma questo è un rilievo riguardante la staticità; nella dinamica invece — torniamo a ripeterlo — tutto OK sia per il guidatore sia per il passeggero.

La distribuzione dei pesi è piuttosto spostata verso l'avanti e questo contribuisce alla già lodata stabilità del mezzo che conserva sempre la massima saldezza di sterzo. D'altra parte però questa caratteristica rende un po' più faticose le manovre a basse velocità, per cui non si può certo dire che nel traffico cittadino la Z 400 J sia una bicicletta, nonostante l'inclinazione del can-

notto di sterzo sia stata contenuta in valori quasi « trialistici » proprio per favorire la maneggevolezza.

Il motore è entusiasmante per la rapidità nel prendere i giri, per la capacità di operare instancabilmente a regimi elevati e per la sibilante tonalità di scarico. A questa coreografia non corrispondono però prestazioni velocistiche altrettanto esaltanti: i risultati delle nostre prove strumentali e la tabella coi confronti di pagina 105 lo confermano. La colpa è del già biasimato rapporto peso-potenza.

Il regime di rotazione più godurioso comincia attorno ai 6500 giri: col classico colpo di frusta si raggiungono in un attimo i 9500-10.000 giri. Quasi inavvertibili le vibrazioni, che fanno timida e fugace comparsa attorno ai 5000 giri: percepibili invece una certa rumorosità di meccanica e di aspirazione. Sotto tiro il motore reagisce abbastanza bene, salvo un fastidioso buco tra i 2500 ed i 4000 giri, avvertibile soprattutto col cambio nella marcia più alta. Non mancano, infine, quegli strappi di trasmissione in ripresa e in staccata che in maggiore o minor misura caratterizzano tutti i motori di architettura simile.

Il reparto frenatura è adeguato all'impiego normale del mezzo, anche col passeggero. Tuttavia il comando dell'impianto anteriore è un po' duro e poco graduabile. Andando di fretta gli « stopper » mostrano invece la corda, soprattutto a causa dell'elevato peso del mezzo. Si potrebbe rimediare con un secondo disco all'avantreno ma purtroppo la forcella reca gli attacchi su di un solo stelo quindi la faccenda si complica.

Cambio e frizione. Innesti impeccabili, rapportatura appropriata, massima soddisfazione nella manovra. Unico appunto, un

IN SINTESI

Le qualità più spiccate

- ★ comodità anche sulle lunghe distanze e col passeggero
- ★ efficienza sospensioni
- ★ tenuta di strada sul veloce
- ★ validità estetica

Considerazioni sul prezzo

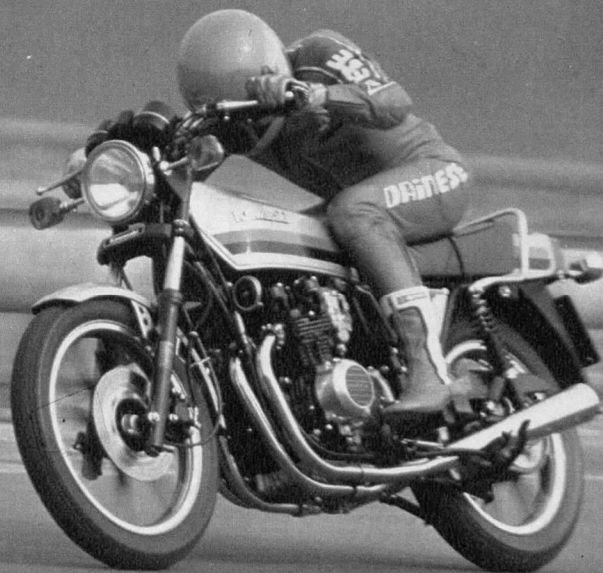
Unica 400 quattro cilindri attualmente in vendita sul nostro mercato, costa non molto di più delle 400 bicilindriche ma non è sufficientemente staccata dalle quotazioni delle 550 quattro cilindri.

Possibili miglioramenti

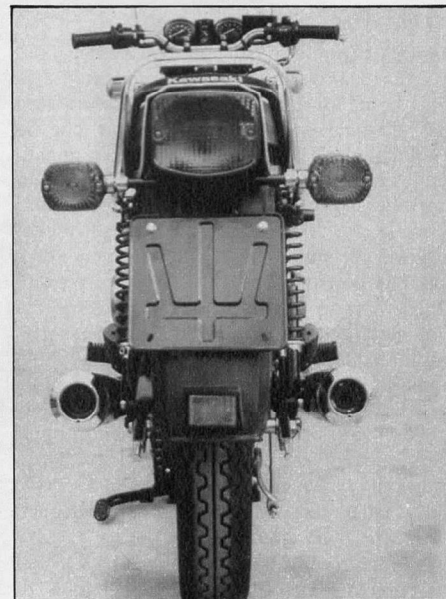
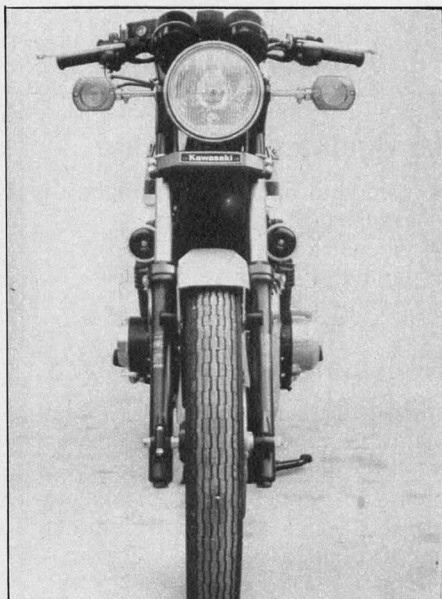
- ★ diminuzione peso
- ★ diminuzione consumo
- ★ aumento prestazioni
- ★ applicazione secondo disco per il freno anteriore
- ★ aumento maneggevolezza in città

certo rigonfiamento della frizione dopo le più lunghe tirate.

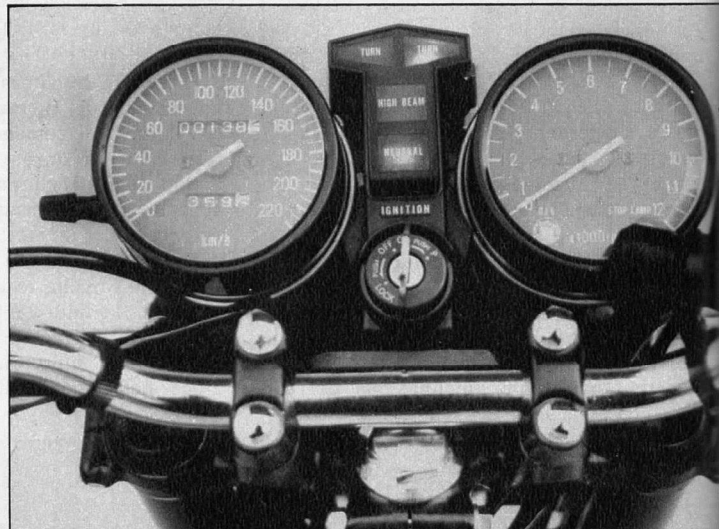
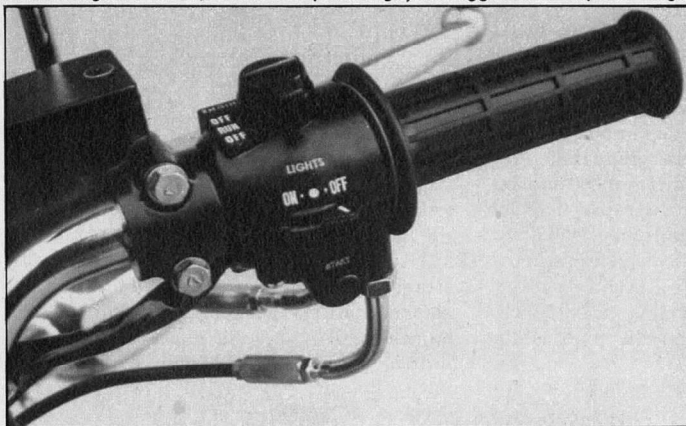
Il consumo non è certamente a livelli turistici ma d'altra parte la Z 400 J non si propone certo ai macinatori di chilometri: nonostante il peso resta una vivace pluricilindrica di moderne soluzioni e di fascino innegabile.



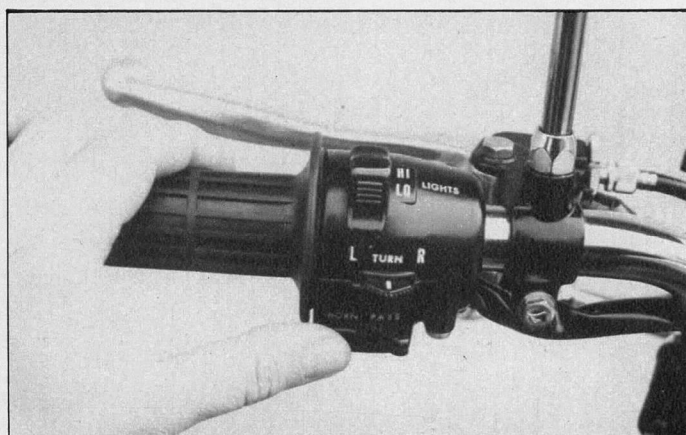
KAWASAKI Z400J



Nella vista frontale si evidenziano il manubrio sportivo, la limitata larghezza del blocco motore e i due claxon. Nella vista dall'alto fa spicco l'ampio sellone che assicura un elevato confort anche al passeggero ma che dà un po' fastidio quando si devono poggiare i piedi a terra perché è largo in punta. Nella vista da tergo si notano il comodo maniglione per il passeggero, il grosso gruppo ottico (integrato da un catarifrangente all'estremità del parafrangente) e l'aggressivo aspetto degli scarichi.

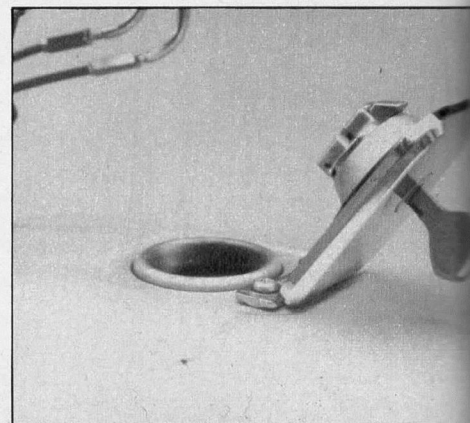


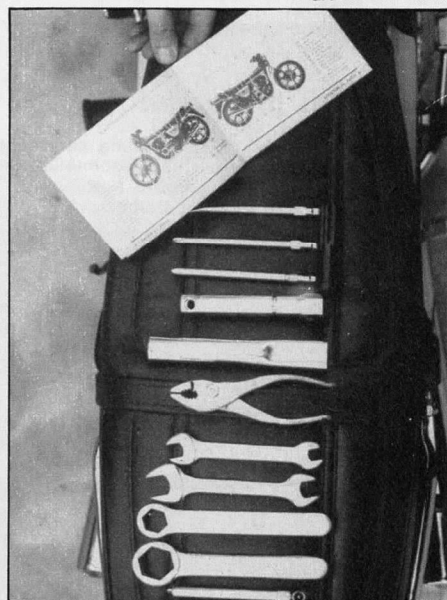
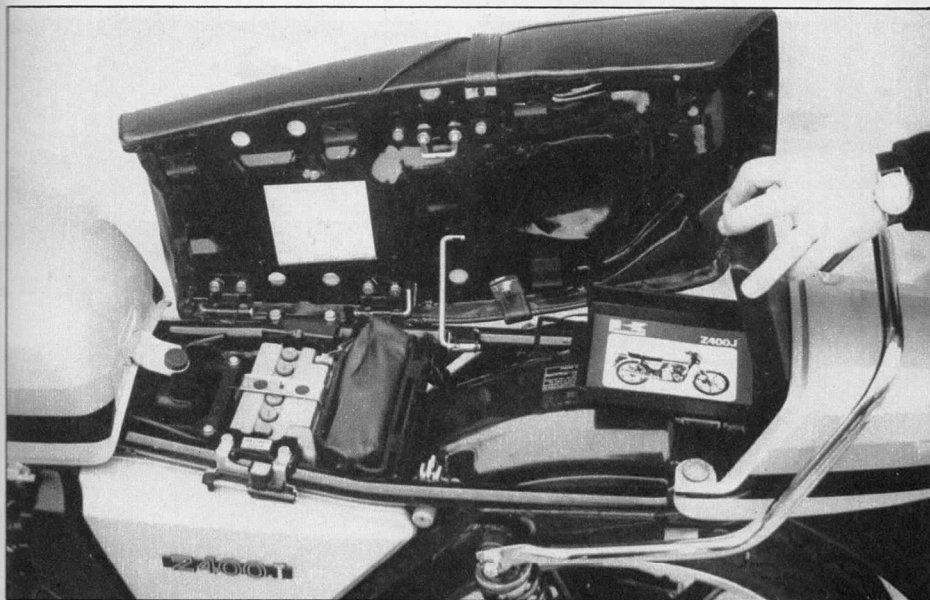
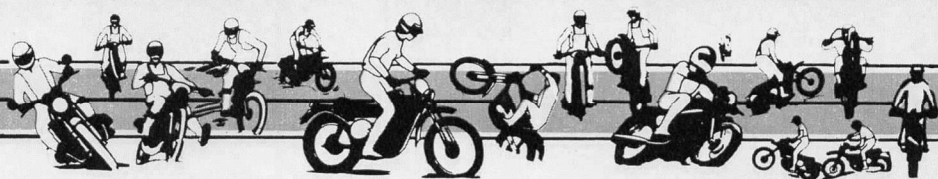
Ottima anche la strumentazione. Le lancette del contagiri e del tachimetro non accusano alcuna oscillazione e i quadranti sono ben visibili anche di notte perché appropriatamente illuminati. La chiave di contatto innesta anche l'antifurto a bloccasterzo. Il contagiri, abbastanza preciso, con la zona rossa da 10 a 12.000 giri, reca la spia dell'olio e quella dello stop sia per il freno anteriore come per quello posteriore.



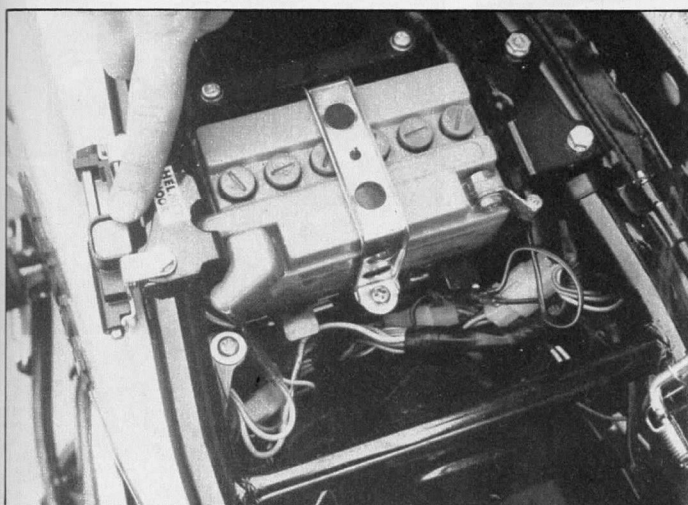
Belli e funzionali, come ormai consuetudine per i giapponesi, i comandi sul manubrio: quello del gas è desmodromico, cioè ha un cavo per l'apertura e uno per la chiusura. L'indice è posato sul pulsante del claxon che essendo doppio emette un suono di tonalità molto alta, particolarmente apprezzabile in autostrada o comunque quando si viaggia forte.

Il tappo ben appiattito tiene perfettamente col pieno ed è provvisto di una serratura che di questi tempi non guasta mai.

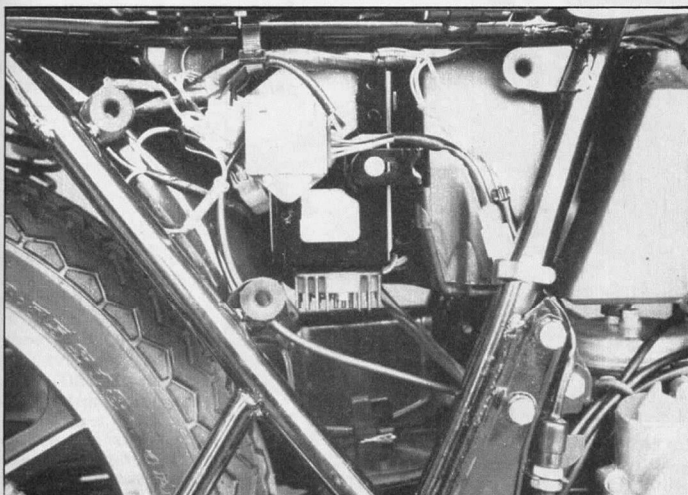




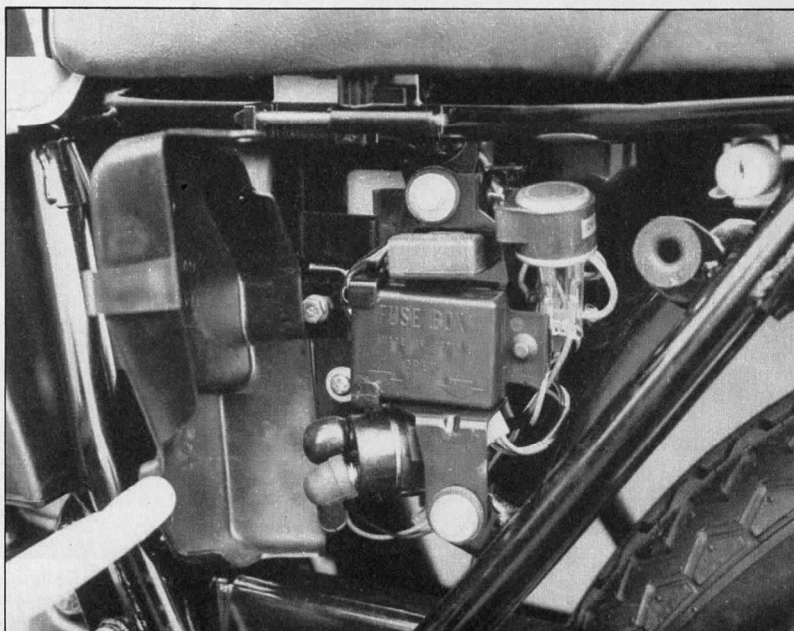
Ribaltata la sella si vedono, da sinistra, il bocchettone della presa d'aria, la batteria e la scatola per gli attrezzi. Nel codino c'è posto per i documenti ed altri piccoli oggetti. Ben fatto il libretto di uso e manutenzione (che però è disponibile solo in inglese); buona la dotazione attrezzi nella quale figura — primo a sinistra — un manometro per la pressione della forcella ad aria e naturalmente delle gomme.



Accanto alla batteria, il gancio per il casco, con azionamento di nuovo tipo, a scatto.



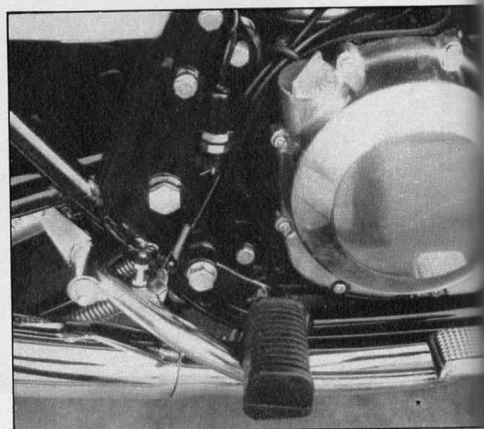
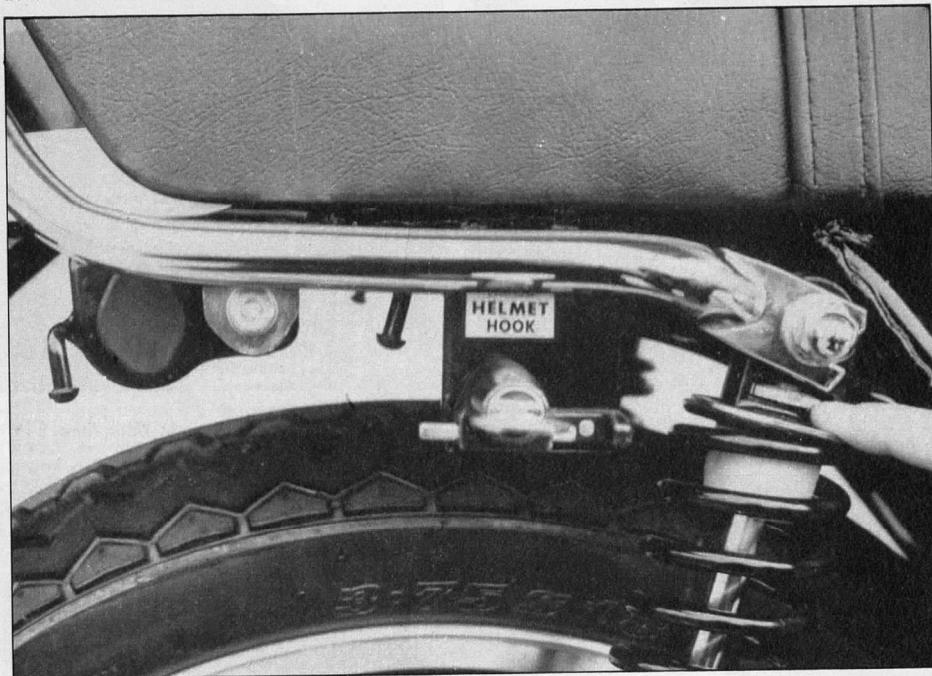
Alcuni organi dell'impianto elettrico solitamente alloggiati dietro le fiancattine sono protetti anche da un coperchio di plastica.



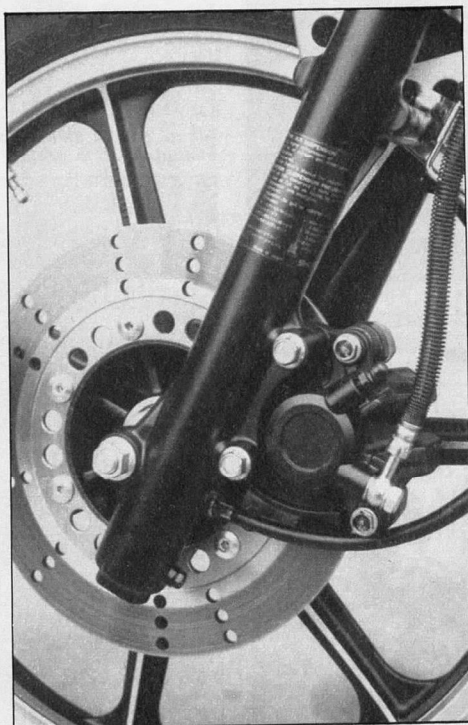
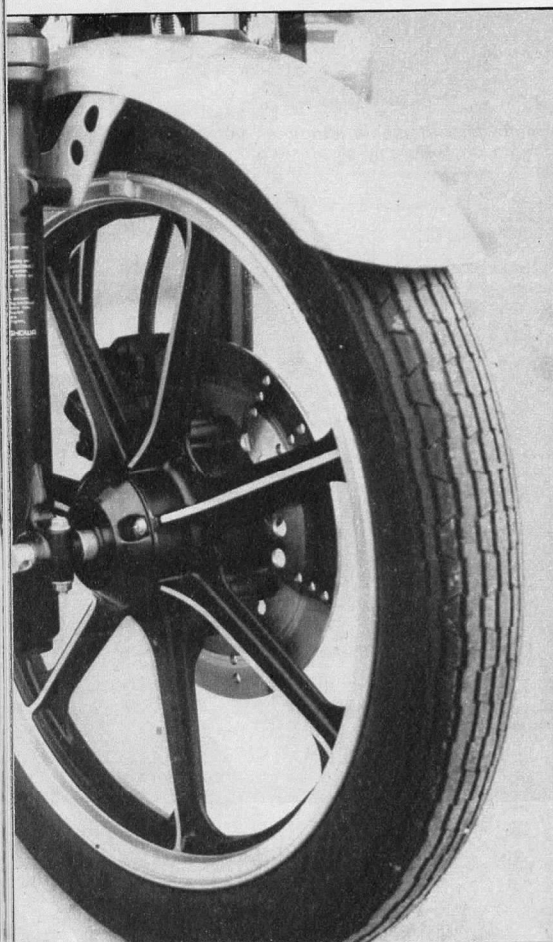
KAWASAKI Z400J

I chiodini misteriosi

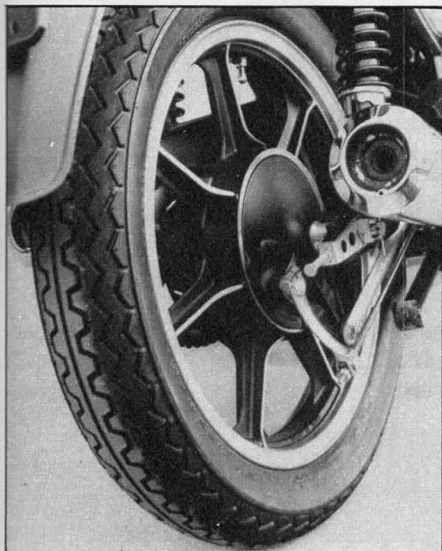
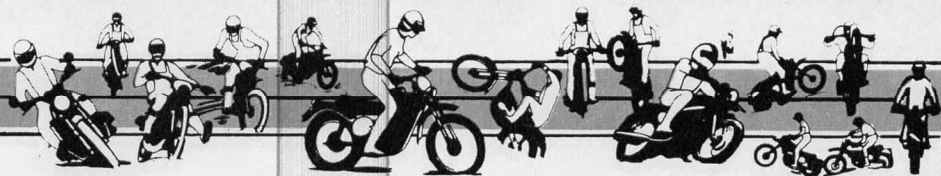
Indicata dal dito, la ghiera zigrinata per regolare la gradualità del ritorno degli ammortizzatori. I «chiodini» accanto al secondo gancio a scatto per il casco servono presumibilmente per gli elastici dei bagagli. Abbiamo scritto presumibilmente perché neppure vari tecnici della Kawasaki hanno saputo spiegare a noi e agli importatori italiani a che cosa servano esattamente questi «chiodini», applicati anche ad altri modelli Kawasaki da strada.



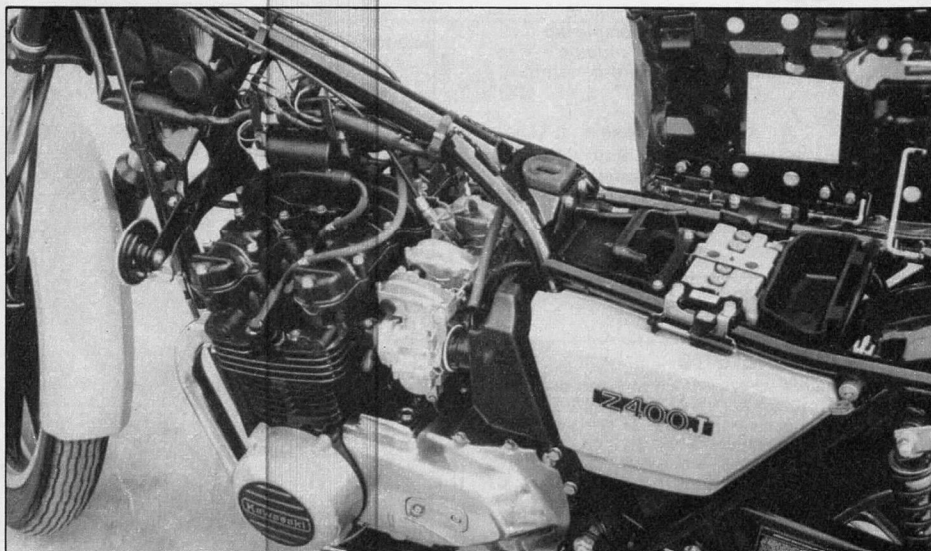
Bene i comandi a pedale salvo la stampella laterale, sprovvista di ritorno automatico. Indicata dalla freccia, la spia trasparente per il livello dell'olio nel carter.



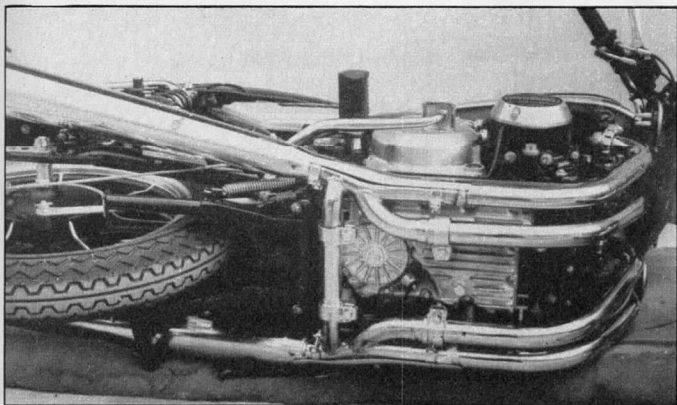
Molto aggressive le ruote in lega sia per il disegno sia per il contrasto bianco/lucido-nero/opaco. La Kawasaki è stata la prima a dotare le sue moto di pastiglie sinterizzate per i freni a disco, in modo da offrire maggior sicurezza funzionale sia sul bagnato sia ad alta velocità. Più sicurezza anche dal pneumatico, che è un Dunlop (giapponese) tubeless.



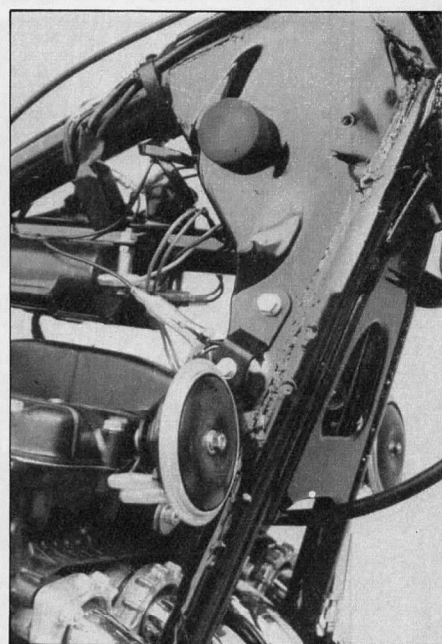
Bello anche il disegno della ruota posteriore, dotata di freno a tamburo centrale anziché a disco come l'anteriore. Il disegno del pneumatico Dunlop ricorda nella zona centrale quello del nuovo K 181. Il perno della leva apriganasce reca l'ormai consueto indicatore del consumo delle guarnizioni.



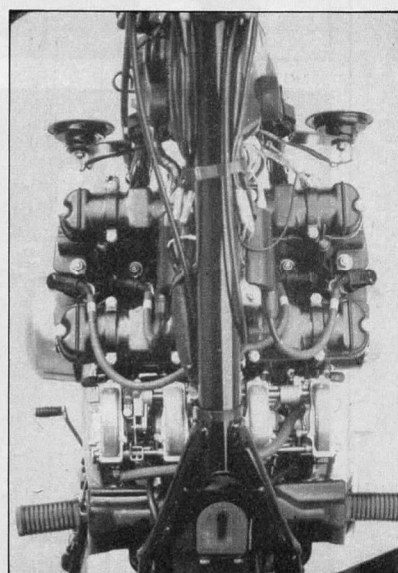
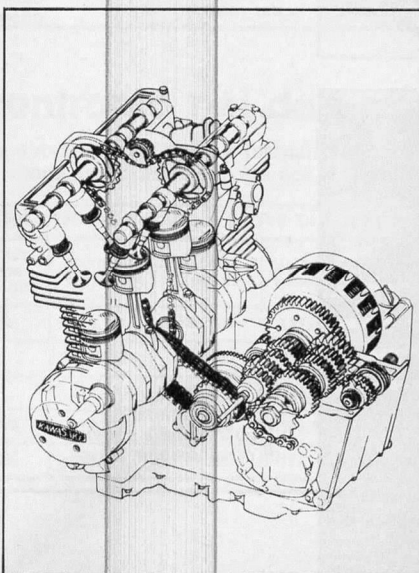
Il telaio è un classico doppia culla in tubi, estremamente rinforzato come si vede nel particolare dietro e sotto il canotto di sterzo. In evidenza i due claxon, raramente applicati in coppia ad una moto di questa cilindrata.



Nella vista da sotto, in evidenza il sistema di scarico « quattro in due » con tubo di compensazione e il coperchio smontabile dell'ampia cartuccia per l'olio con accanto il bulbo per la spia sul cruscotto. Non manca il tappo per lo scarico dell'olio quando non si deve sostituire la cartuccia.



Due viste esterne del blocco motore e un disegno della struttura interna che pone in evidenza, fra l'altro, il sistema misto adottato per la trasmissione primaria dapprima a catena centrale e successivamente ad ingranaggi sulla destra.

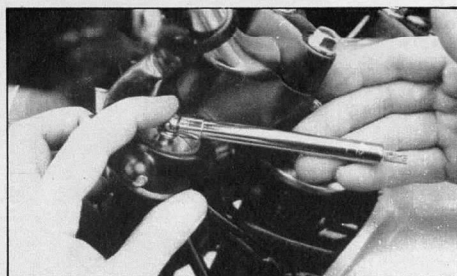
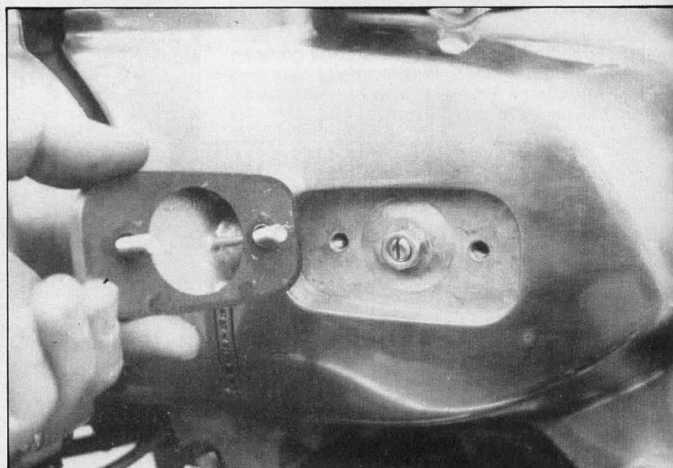
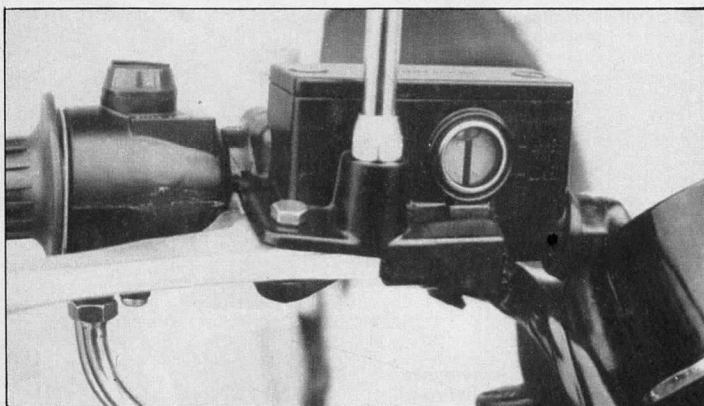
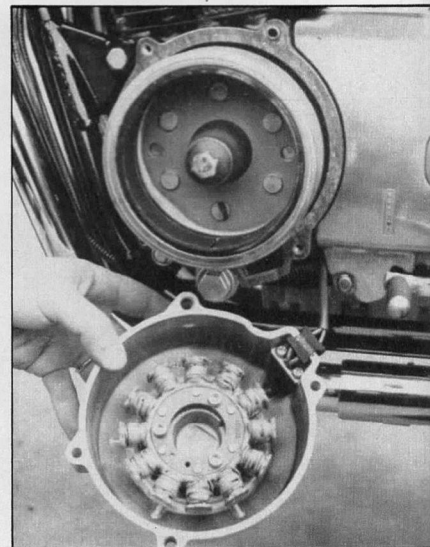
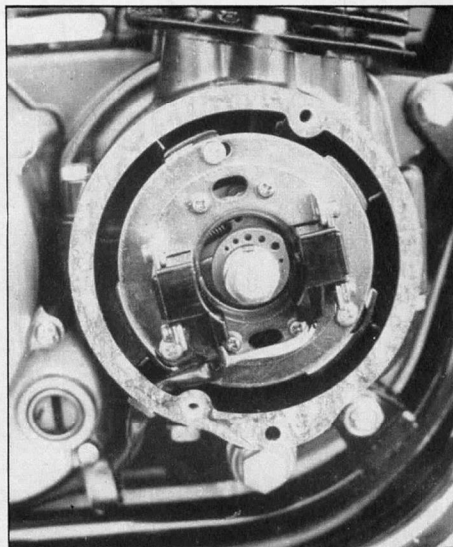


KAWASAKI Z400J

Componenti elettrici alle due estremità dell'albero motore: a destra il complesso dell'accensione elettronica con anticipo automatico, a sinistra l'alternatore-generatore.

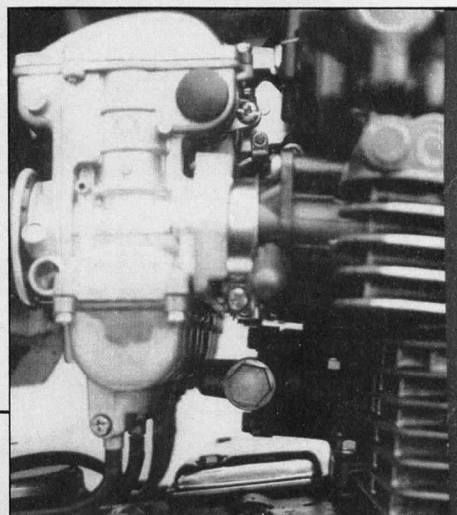
Qualche nota di manutenzione

Comodissima l'ispezione a vista del livello del liquido per il freno anteriore ma poco pratico il fissaggio a viti del coperchietto.



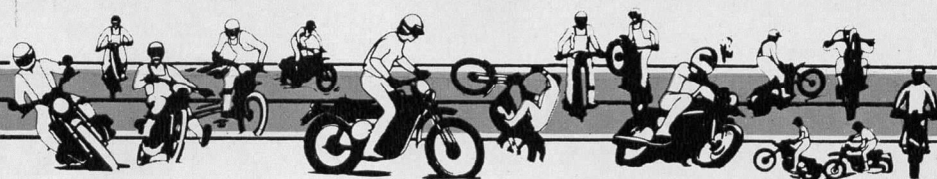
Il manometro per controllare la pressione dell'aria negli steli della forcella e nelle gomme è graduato in libbre/pollici² e in kg/cm². Le indicazioni compaiono su un'astina che esce dal' retro.

Oltre a quello sul manubrio, la frizione può contare su altri due registri: uno a metà strada del relativo cavo, l'altro direttamente sul carter, protetto da un coperchio metallico.



Raggiungibile con discreta facilità il registro della catena di distribuzione.





I dati fondamentali

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.

La carta d'identità

Dati anagrafici

Costruttore: Kawasaki Heavy Industries Company Ltd - 1-1 Kawasaki-cho Akashi-city, Hyogo Pref. - Giappone - telex 5628-951-953.

Importatore: Kawasaki Motor Italia Spa - Lungo Bisagno Dalmazia 77 - 16141 Genova - tel. 010/869141 - telex 271319.

Denominazione modello: Z 400 J-2.

Data di presentazione: 1981.

Gamma di colori: azzurro e argento.

Forma di garanzia: 12 mesi senza limite di percorrenza; esclusi da garanzia batteria e pneumatici.

Prezzo F.I. IVA compresa: L. 3.537.000 (+ L. 120.000 per messa in strada).

CV fiscali: 7.

Tassa annua di circolazione: L. 19.350.

Caratteristiche tecniche

Motore: quattro tempi quattro cilindri verticali e paralleli in linea trasversale fronte marcia raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 52x47x4 = 399 cc; compressione 9,5:1. Distribuzione a otto valvole con doppio asse a camme in testa comandati da una catena. Diametro valvole 28 mm asp. e 24 sca. inclinate di 30°. Diagramma di distribuzione: asp. 33°-41°; sca. 51°-23°. Peso 70 kg.

Accensione: a batteria con sistema elettronico ed anticipo automatico. Candele NGK D8-EA o ND X24ES-U.

Carburatori: quattro Keihin con diffusore da 21 mm Ø tipo TK 21P-2A. Getto massimo 90, getto minimo 32.

Lubrificazione: a carter umido, con olio contenuto nella sottocoppa del carter. Pompa trocoidale a doppia mandata.

Frizione: multidisco a bagno d'olio con molle elicoidali. Sei-sette dischi divisi tra condotti e conduttori.

Cambio: con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali. Rapporti interni: 1:2,57 (14/36) in prima; 1:1,77 (18/32) in seconda; 1:1,38 (21/29) in terza; 1:1,12 (24/27) in quarta; 1:0,96 (26/25) in quinta; 1:0,85 (27/23) in sesta.

Trasmissioni: primaria a catena HY-VO ed ingranaggi. Riduzione primaria 3,27. Trasmissione finale a catena con rapporto di riduzione 2,50.

Telaio: a doppia culla con tubi in acciaio. Cannotto di sterzo su cuscinetti a sfere inclinato di 26° ed avancorsa di 98 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica Kayaba con steli da 36 mm ed escursione di 180 mm. Forcellone tubolare in acciaio montato su cuscinetti a rulli. Ammortizzatori Kayaba con precarico della molla regolabile su cinque posizioni ed ammortizzamento in rilascio regolabile su quattro posizioni. Escursione ruota di 120 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi Kawasaki in lega leggera. Pneumatici tubeless Dunlop 3.25H-19-4PR ant. e Dunlop 3.75H18-4PR post.

Freni: anteriore a disco da 277 mm Ø e posteriore a tamburo da 180 mm Ø. Supporto pinza flottante del freno a disco.

Impianto elettrico: alternatore da 180 Watts. Motorino avviamento a 12 V. Batteria Furokawa FB 12V-12A. Faro anteriore Koito da 160 mm Ø con lampada biluce 45/40W. Lampada posizione da 4W; doppio bulbo posteriore 5/21W; lampade segnalatori di direzione da 21W; lampade per strumenti da 3,4W.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2150, interasse 1400, larghezza manubrio 750, altezza massima 1110, altezza sella 805.

Rifornimenti e manutenzione

Distribuzione: gioco valvole a freddo 0,10-0,20 mm asp.; 0,15-0,25 sca.

Accensione: anticipo variabile 10°-30°. Distanza tra gli elettrodi candela 0,7 mm.

Alimentazione: carburante raccomandato tipo super. Serbatoio da 15 litri di cui 2 di riserva.

Carburatori: filtro aria a cartuccia di carta da sostituirsi ogni 10.000 km. Vite aria aperta di un giro e un quarto.

Lubrificazione: capacità coppa motore 3 litri; olio consigliato ELF 15W-40 da sostituirsi ogni 10.000 km. Sostituzione cartuccia ogni cambio d'olio.

Sospensioni: contenuto olio per stelo 220 cc di olio SAE 5W-20.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio a solo: 2,00 atm. ant. e 2,5 atm. post. Con passeggero 2 atm. ant. e 2,8 atm. post.

Quanto costano i ricambi (IVA compresa)

Ecco i prezzi di vendita al pubblico delle parti di ricambio di più probabile sostituzione:

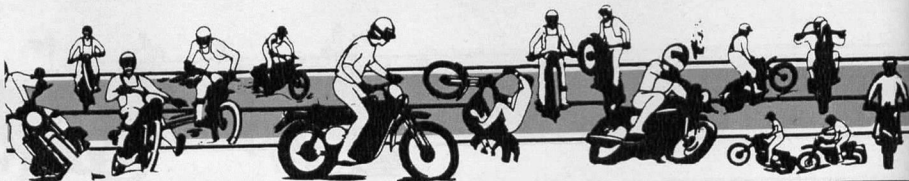
- testa 467.468 • valvola aspirazione 12.363 • valvola scarico 21.678 • carburatore 151.685 • filtro olio 5.233 • catena distribuzione 34.385 • registro catena distribuzione 22.600 • blocco cilindri 374.153 • pistone completo di segmenti 23.230 • biella 46.805 • albero motore 436.483 • pacco frizione 289.110 • marmitta 116.783 • pignone/corona 19.033/36.858 • catena 52.785 • batteria 84.180 • cerchio furo 20.585 • gruppo ottico 34.159 • lampeggiatore 18.458 • specchietto 10.753 • contatti 46.805 • telaio 605.130 • forcella 480.125 • forcellone 106.030 • ammortizzatore 66.010 • ruota ant. 263.895 • ruota post. 327.003 • manubrio 27.543 • leva freno 9.085 • leva frizione 8.280 • pedale cambio 14.030 • pedale freno 28.520 • poggiatesta 12.478 • trasmissione flessibile frizione 11.328 • contagiri 72.048 • trasmissione flessibile contagiri 7.360 • contagiri 126.040 • trasmissione flessibile contagiri 35.823 • coppia ceppi 32.890 • serbatoio 225.688 • sella 140.300 • parafranghi ant. 53.073 • post. 15.583.

Le 400 da strada a confronto nei dati essenziali

Per offrire una rapida panoramica del settore, in questa tabella abbiamo riportato i principali dati di tutte le 400-450 da noi provate e attualmente in vendita in Italia. I prezzi sono quelli rilevati al momento di andare in stampa.

Marca	Modello	DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO								Prezzo f.f. o.f.i. IVA compresa	Prova sul fascicolo
		cc	Potenza max. alla ruota in CV a giri	Coppia max. alla ruota in kgm a giri	400 metri da fermo	Velocità di uscita	Velocità max.	Consumo medio km/litro	Peso kg		
HONDA	CB 400 N	395	36,40-9250	3,01-8000	14,101	148,780	172	17	178,5	3.185.000	6-1979
KAWASAKI	Z 400 B	398	—	—	14,995	137,400	152,6	16	168	2.700.000	6-1975
KAWASAKI	Z 400 G	400	—	—	14,920	137,330	164,53	15	168	2.943.000	9-1977
KAWASAKI	Z 400 J	399	34,88-9500	2,96-7750	14,733	140,620	161,250	16,3	191	3.537.000	5-1981
SUZUKI	GS 450 E	448	39,58-8250	3,43-7000	13,691	151,260	174	18,5	177	3.199.000	9-1980

KAWASAKI Z400J



La nostra prova in cifre

In questa pagina pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

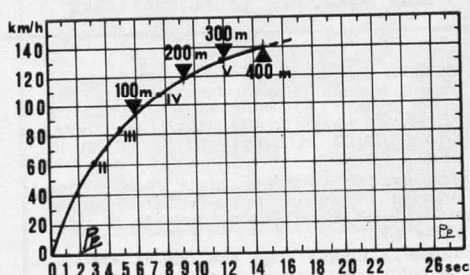
Velocità, peso e consumo

Velocità max. in posiz. abbassata: 161,250 km/h
Velocità max. in posizione rialzata: 153,840 km/h
Peso a secco: 191 kg (87 ant. e 104 post.)
Consumo in città: 15,5 km/litro
Consumo fuori città: 17,5 km/litro
Consumo autostradale: 16 km/litro
Consumo medio: 16,33 km/litro

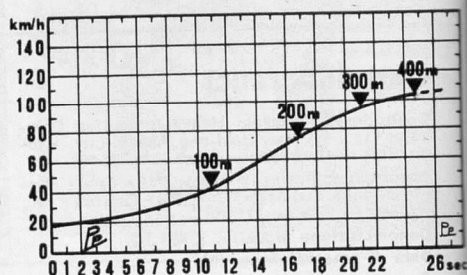
Verifica strumenti

Tachimetro { segna 50 = 44,220 km/h
segna 100 = 91,370 km/h
segna 150 = 145,160 km/h
Contagiri { segna 5500 = 5000
segna 8500 = 8000

L'accelerazione sui 400 metri



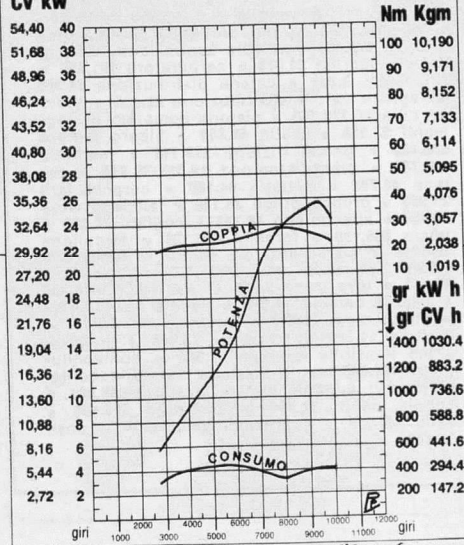
La ripresa dalla minima



Le analisi del banco

Marca Kawasaki Modello Z400J
N.motore EE030059 N.telaio 030059
data prove 25-3-81 Temp. 23° Press. 748

CV kW



I MIGLIORI VALORI

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kg/m-giri	Consumo gr/CV/h-giri
alla ruota	34,88-9500	2,96-7750	250,6-8000
all'albero	40,22-9500	3,42-7750	217,2-8000

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. La potenza specifica in CV/litro (indicata come di consueto all'albero motore) è risultata eccezionale trattandosi di un bialbero quattro cilindri. La curva di coppia accusa un'impennata in prossimità dei 7000 giri. Su valori normali il consumo specifico. Nella foto, un momento delle nostre prove, durante le quali è stato possibile frenare il motore col gas tutto aperto fino a 2750 giri.

metri	secondi	kmh
100	5,863	
200	9,200	119,200
300	12,086	
400	14,733	140,620

In questa classica prova con partenza da fermo, eseguita con carico complessivo di 80 kg (75 pilota, 5 carburante), la Z 400 J non ha fornito risultati particolarmente brillanti come si può constatare anche dalla tabella di confronti pubblicata a pagina 105. Le cambiate sono state fatte sui 10.000 di strumento.

metri	secondi	kmh
100	10,919	
200	16,744	75,630
300	21,066	
400	24,735	104,650

Anche questa prova è stata eseguita sulla distanza di 400 metri con carico complessivo di 80 kg. iniziandola però dalla minor velocità possibile nella marcia più alta per accertare le doti di tiro del motore. Nonostante la spaziatrice in sei del cambio, l'ingresso è avvenuto a soli 19,350 km/h e l'uscita è ben oltre 100 km/h.



I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 43 CV a 9500 giri
Coppia massima: 3,5 kg/m a 7500 giri
Velocità massima: 175 km/h
Tempo sui 400 m da fermo e velocità di uscita: —
Consumo: 20 km/litro
Peso: 191 kg