

Test

Kawasaki Z 400 B/Suzuki GS 400 E

Mittelgewichts-Kampf

In der 20-kW-(27 PS)-Klasse führen alle vier japanischen Motorradhersteller viertaktende 400-ccm-Modelle ins Konkurrenzkampf. Japanischer Motorrad-Eintopf könnte man meinen. Aber diese Uniformität erweist sich bei näherem Hinsehen als Schein. Suzuki GS 400 und Kawasaki Z 400 B nehmen in diesem Ringen sogar die extremsten Positionen ein.

Die Suzuki signalisiert schon auf den ersten Blick Sportlichkeit von den Ausmaßen, vom Styling und vor allem von dem sofort als Doppelnocken-Motor erkennbaren Triebwerk her. Die Gufüß der von uns getesteten E-Version unterstreichen diesen Eindruck noch. Wer sich mit Drahtspeichenrädern begnügen will, spart DM 200,- bei der Anschaffung. Doch auch dann bleibt die Suzuki mit DM 4.690,- immer noch die teuerste der japanischen 400er.

Mit DM 4.190,- die billigste ist die Kawasaki Z 400 B. Ihre Erscheinung ist etwas biederer, hochbeiniger, und ihr hängt das Image der Vorgängerin Z 400 an, der Trägheit und Fahrwerksschwächen nachgesagt werden. Sie war als Viertakt-Twin mit geringer Literleistung zu Zeiten, als es noch keine Versicherungsklassen nach Motorleistung gab, ihrer Zeit voraus und wurde von manchen zu Unrecht milde belächelt.

Motor: Vorteil Suzuki

Auch heute noch hat der Kawasaki-Motor nicht gerade den Ruf eines Temperamentbündels. Er zieht ganz gut

aus niedrigen Drehzahlen, wird im mittleren Bereich aber etwas zäh und fällt nach dem Leistungsmaximum von 20 kW (27 PS) bei 7.000 U/min schnell wieder ab.

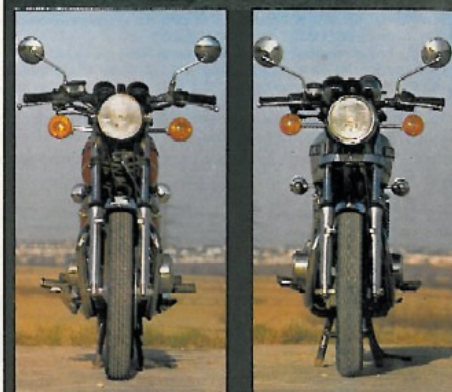
Der ebenfalls 20 kW leistende Suzuki-Motor hingegen haut die Leistung bis zum Maximum bei 7.400 U/min harmonischer auf und bleibt dann auch etwas länger auf dem hohen Niveau.

Der Unterschied zwischen den beiden Motoren ist nicht besonders groß, doch immerhin ist die Kawa im Kfz-Schein mit 139 km/h um 11 km/h langsamer als die Suzuki angegeben. Die Differenz bei den Lichtschrankenmessungen war nicht ganz so groß: 145,9 km/h für die GS 400, 137,1 km/h für die Z 400 B.

Die 400-Meter-Beschleunigungsmessungen brachten sogar nur 4/10 sec Vorteil für die Suzuki. Kein Wunder: Beide Maschinen haben Sechsgang-Getriebe, die es erlauben, die Drehzahl immer im leistungsgünstigsten Bereich zu halten. Die letzten beiden Gänge sind bei der Kawa sogar noch enger abgestuft als bei der Suzi, was sich bei Autobahnfahrten positiv bemerkbar macht. Die Getriebe haben ungefähr gleich hohes japanisches Niveau, nur sind die Schaltwege bei der Z 400 B etwas länger.

Laufruhe: Vorteil Suzuki

Der Motor der GS 400 lehnt sich konstruktionsmäßig eng an die sportlichen Vierzylinder von Suzuki an. Die Ventile werden über zwei kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betrieben, die Pleuel sind um 180° versetzt. Obwohl bei dieser Bauart kaum notwendig, sorgten die Suzuki-Konstrukteure durch eine im Gehäuse vor der Pleuelwelle laufende und über Stirnräder getriebene Balancer-Welle mit zwei Gegengewichten für den



Die Frontansicht der 400er ist fast identisch. Herausragender leicht aufsetzender Fußbremshebel bei der Kawa



Die Suzuki mit einer halben Länge Vorsprung — es könnte ein Symbol für den Gesamteindruck des Testes sein, denn die GS 400 verliert gegenüber der Z 400 nur in einigen Details

Massenausgleich. Das Ergebnis ist ein seidenweicher Lauf, der einem Vierzylinder gut zu Gesicht stünde.

Umso erstaunlicher ist es, daß die GS 400 auf 12.000 Test-Kilometern zehn Glühbirnen den Garauß machte, davon sechs 35/35 W-Bilux-Birnen, die unbefriedigendes Fahrlicht produzieren. Es liegt der Verdacht nahe, daß die Ursache eher in von der Lichtmaschine produzierten Überspannung als in Vibrationen zu suchen ist.

Der Motor der Z 400 B ist ein echter Paralleltwin, der seine Ventile über eine obenliegende Nockenwelle und Kipphebel betreibt. Die Pleuel sind nicht versetzt, so daß eine Ausgleichswelle fast notwendig ist. Die Kawasaki hat deren zwei, die über eine Rollenkette von der Pleuelwelle angetrieben werden. Zu Anfang waren die PS-Tester von der Laufruhe dieses Twins auch überrascht, gegen Ende eines jeden Inspektionsintervalles wurden die Vibrationen jedoch regelmäßig stärker und lästiger.

Trotzdem dürfte auch im Fall der Z 400 B die Ursache für den auch bei ihr auftretenden Birnenverschleiß woanders zu suchen sein. Der vom deutschen Importeur nachgerüstete H-4-Satz spendet zwar befriedigendes Licht, die Halogen-Birne wurde aber so oft zerstört, daß wir das leuere Stück schließlich nur noch im Bedarfsfalle, also vor Nachtfahrten ersetzen. Bei der Inspektion konnte keine Abhilfe geschaffen werden.

Daß irgendwas in der Elektrik der Kawasaki faul war, bewies auch häufiges Sicherungsdurchbrennen und der zweimalige Defekt des Blinkrelais.

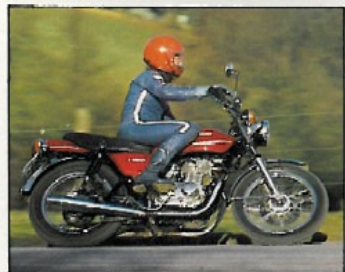
Fahrwerk: Vorteil Suzuki

Die der Z 400 nachgesagten Fahrwerksschwächen treffen bei dem B-Modell nicht mehr zu, dessen Rahmen an einigen Stellen verstärkt und dessen Schwinge mit Nadellagern ausgerüstet wurde. Trotzdem konnten die Fahrer unser Test-Kawa nicht allzuviel Hang zum sportlichen Fahrstil entwickeln. Erstens setzte das Motorrad vor allem im Soziusbetrieb ziemlich früh

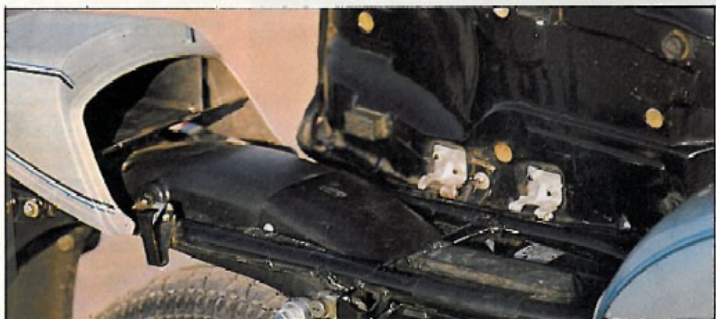
Kawasaki Z 400 B/Suzuki GS 400 E



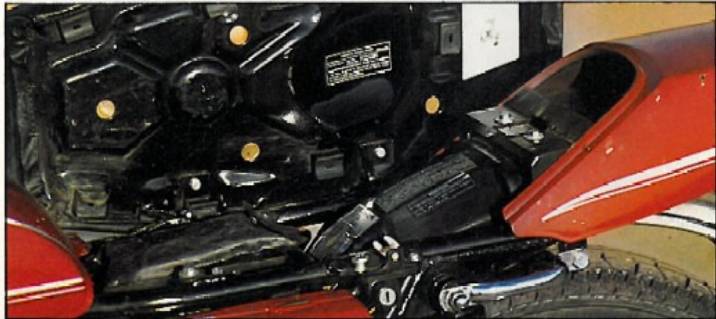
Die Instrumente der Suzuki (links) sind größer, erwiesen sich aber als unzuverlässig



Für Kurvenspaß sind beide Fahrwerke gut genug, aber die Kawasaki setzt ziemlich früh auf



Im Bürzel der Suzuki-Sitzbank ist Platz genug für Reservehandschuhe und anderen Kleinkram



Der zu große Heckstauraum der Kawa beeinträchtigt die Sitzbank-Polsterung

auf dem Hauptständer und dem tief heruntergezogenen Bremshebel auf, zweitens ließ die Wirkung der Scheibenbremse vorn viel zu wünschen übrig.

Die Beläge verplasten nämlich innerhalb kürzester Zeit und auch Aufrauhren oder Ersetzen brachte keine langfristige Abhilfe. Die Verschlechterung der Bremswirkung ging jeweils so weit, daß von verkehrssicherer Funktion nicht mehr die Rede sein konnte.

Auch bei der Suzuki mußten die Beläge der Scheibenbremse einmal gewechselt werden, machten danach aber keine Schwierigkeiten mehr. Die Bremsen und das Fahrwerk mit der ebenfalls nachgelagerten Hinterradschwinge sowie die Bodenfreiheit bei Schräglage entsprechen voll dem sportlichen Image der GS 400.

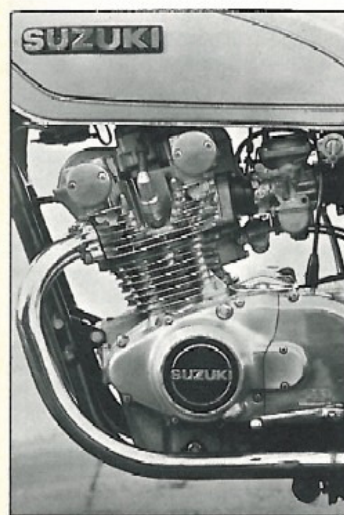
An Handlichkeit schenken sich die fast gleich schweren Motorräder kaum etwas, obwohl die Suzuki mit ihrem 6 mm kürzeren Nachlauf etwas leichter in die Kurven fällt. In der Stadt macht sich dagegen der größere Einschlagwinkel der Kawasaki positiv bemerkbar.

Die Hinterradbremse der Testlinge – beides Trommelbremsen – stellen zufrieden. Sie lassen sich gut dosieren und überbremsen nicht. Die Wirkung reicht auch bei der Kawa, bei der der Durchmesser gegenüber der Vorgängerin um 20 mm verkleinert wurde.

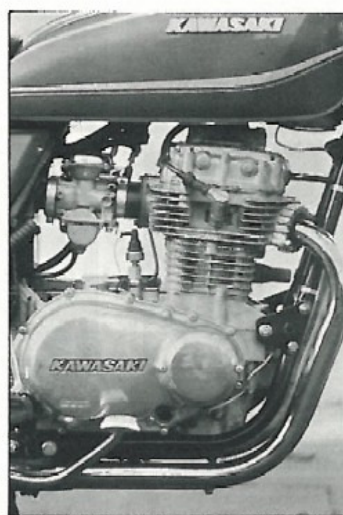
Tourentauglichkeit: Vorteil Kawasaki

Obwohl die Federwege bei der Z 400 B länger sind als bei der GS 400 (150 mm vorn und 85 mm hinten gegenüber 140 mm vorn und 80 mm hinten), kann man die Federung nicht als besser bezeichnen. Sie ist nur etwas weicher, also bequemer auf langen Fahrten, wobei aber die hinteren Federbeine so weich geraten sind, daß sie im Soziusbetrieb viel zu schnell durchschlagen.

Die Sitzposition hingegen ist bei der Suzuki wesentlich schlechter geraten als bei der Konkurrenz. Schuld daran ist der fast gerade Lenker, der zu Verkrampfungen in



Suzuki: hohe, Pleuel 180° versetzt



Kawasaki: ohc Paralleltwin

der Armmuskulatur führt. Die Größe der beiden Sitzbänke ist fast gleich, aber die der Sozius ist für den Fahrer etwas härter gepolstert und läßt ihn immer wieder in eine Sitzposition ziemlich weit vorn rutschen, was nicht jedermanns Sache ist. Dafür sitzt der Sozius in Relation zur Kawa sehr bequem, wo ihm wegen des langen Ablagefaches im Bürzel der Sitzbank kaum noch Polster geboten wird.

Dieses Fach wie auch die Bordwerkzeugschale erreicht man bei der Kawasaki durch Hochklappen der links öffnenden Bank.

Details und Verbrauch: Vorteil Kawasaki

Der Sitz der Sozius wird von rechts hochgeklappt und verbirgt ebenfalls das Bordwerkzeug und den Zugang zur Ablage im Heck.

Der Seitenständer der GS klappelt bei Entlastung per Federmechanismus ein, der aber bei starker Verschmutzung nicht mehr funktioniert. Bei der Z 400 B sorgt ein Mitnehmer auf dem Kettenritzel über einen Mechanismus dafür, dessen Einstellung von Zeit zu Zeit korrigiert werden muß.

Die Rückspiegel, die bei beiden Motorrädern über den gesamten Drehzahlbereich ein klares Spiegelbild zeigen, sind bei der Suzuki zwar 2 cm größer im Durchmesser, dafür aber 6 cm enger und damit zu eng beieinander. Ein Fahrer im Regenzeug sieht fast nur seine Arme.

Die Instrumente sind bei der Sozius ebenfalls größer, und zwar im Durchmesser mit 7 cm und 1 cm. Sie hatten bei unserer Testmaschine ebenfalls wie die der Kawasaki eine Fehlweisung von ca. 7%. Allerdings erwiesen sie sich bei der GS als nicht zuverlässig: Der Tauchs nach 5.493 km seinen Geist auf und mußte ersetzt werden, der Drehzahlmesser blieb beim Hochdrehen des Motors manchmal bei der 6.000-Markierung hängen und ließ den Fahrer im Unklaren über die tatsächliche Drehzahl.

Die Tanks der beiden Motorräder sind mit 14 Litern Fassungsvermögen gleich groß und haben beide einen Membran-Benzinhahn. Trotz gleichem (bescheidenem) Tankvolumen ergeben sich unterschiedliche Aktionsradien (Kawasaki: 300 km, Suzuki:

250 km), denn die GS 400 schluckte im Testdurchschnitt mit 5,7 l/100 km einen Liter mehr als die Z 400 mit 4,7 l/100 km. Umweltfreundlicher gibt sich dafür die Suzuki bezüglich der Geräuschdämpfung (80 dB (A) gegenüber 83 dB (A)) und des Ölverbrauchs (0,1 l gegenüber 0,5 l/1000 km). Der Ölstand kann bei beiden Motoren per Schauglas kontrolliert werden.

Die Sekundärkette, die bei beiden Motorrädern ungeschützt läuft, war jeweils nach rund 10.000 km fällig. Auf der Kawasaki lief sie 3.000 km länger, aber daraufhin mußten auch die Kettenräder erneuert werden. Die hinteren Reifen hielten je nach Fahrweise 3.000 bis 7.000 km.

Erwähnenswert sind noch zwei Punkte: Einerseits der schlechte Kaltstart unserer Suzuki, die, wenn sie überhaupt ohne Anschieben anspringen sollte, vollkommen ohne Gas gestartet werden mußte, und ihr mangelhafter Leerlauf im warmen Zustand. Andererseits die unaufrichtige Ventilspiel-Einstellung der Kawasaki, die als Vorteil der einfachen Nockenwelle zu verbuchen ist.

Fazit: Strenge Maßstäbe nötig

Die 27-PS-Klasse ist bekanntlich einer der am härtesten umkämpften Märkte, und Viertakter mit 350 bis 400 cm Hubraum sind hier die bei den Kunden beliebtesten Motorräder. Der Preiswettbewerb spiegelt diese Situation wider: Nicht ganz DM 790,- Unterschied zwischen der teuersten und der billigsten japanischen Maschine.

Umso strengere Maßstäbe werden auch bezüglich der Zuverlässigkeit gelegt und umso stärker fallen kleinere Querelen ins Gewicht. Deshalb verlieren die beiden Testlinge gegenüber der Konkurrenz aus dem eigenen Lande an Boden, denn Yamaha und Honda haben im PS-Test größere Zuverlässigkeit bewiesen (siehe Heft 6/78).

Für Fahrer ohne gehobene sportliche Ambitionen kann die Z 400 B trotzdem die richtige Wahl sein, weil ihre Qualitäten in die touristische Richtung weisen, und weil sie die preiswertere Wahl darstellt.

Besonders für sportlich orientierte Käufer kommt sicher die Suzuki GS 400 trotz ihres Preises in Frage, zumal wenn man aufwendige aber ästhetische Technik schätzt.

Knut Briel

Kawasaki Z 400 B + Suzuki GS 400 E im Vergleich

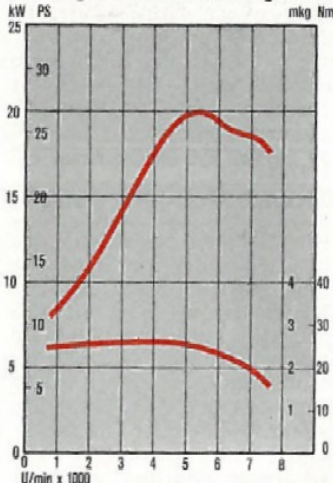
Fabrikat/Typ	Hubraum (ccm)	Leistung (kW bei U/min)	Zyl. Anzahl/Arbeitsweise	Gewicht (kg)	Anzahl der Gänge	Preis (DM)
BMW R 45	473	20/6500	2/4	205	5	5880,-
Ducati 350 GTV	349	18/8000	2/4	180	5	6020,-
Honda CB 400 A	395	20/8000	2/4	186	2/Aut.	4688,-
Honda CB 400 N	395	20/7500	2/4	184	6	4588,-
Kawasaki Z 400 B	396	20/7000	2/4	182	6	4150,-
Moto Guzzi V 35	346	20/7600	2/4	175	5	5785,-
Suzuki GS 400 E	396	20/7400	2/4	187	6	4990,-
Yamaha XS 400	392	20/7100	2/4	175	6	4400,-

Kawasaki Z 400 B/Suzuki GS 400 E

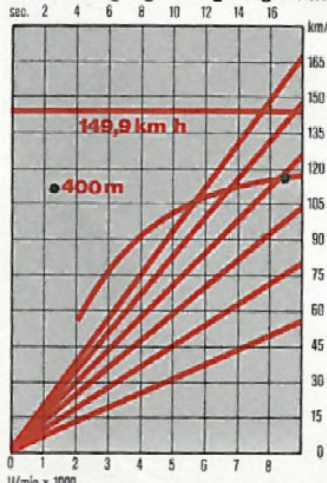
Meßwerte Suzuki GS 400 E

Geschwindigkeit Antoniusbuche		Beschleunigung 400 m	
aufrecht	116,3 km/h	Zeit	17,0 sec
geduckt	133,7 km/h	Endgeschwindigkeit	118,1 km/h
Höchstgeschwindigkeit		Verbrauch	
aufrecht	134,2 km/h	Kraftstoff auf 100 km	5,7 l Normal
geduckt	145,9 km/h	Öl auf 1000 km	0,1 l

Leistungs-/Drehmoment-Diagramm



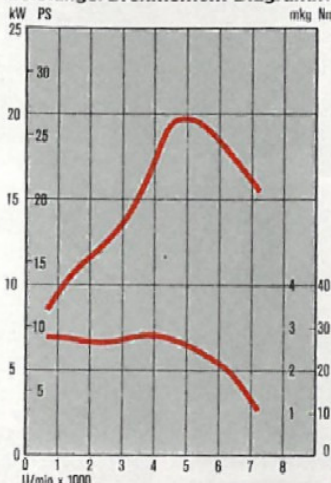
Beschleunigungs-/Gang-Diagramm



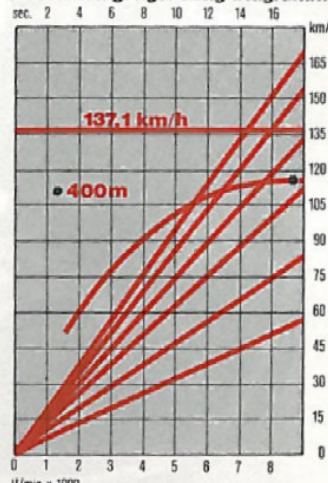
Meßwerte Kawasaki Z 400 B

Geschwindigkeit Antoniusbuche		Beschleunigung 400 m	
aufrecht	110,4 km/h	Zeit	17,4 sec
geduckt	123,2 km/h	Endgeschwindigkeit	117,7 km/h
Höchstgeschwindigkeit		Verbrauch	
aufrecht	130,2 km/h	Kraftstoff auf 100 km	4,7 l
geduckt	137,1 km/h	Öl auf 1000 km	0,5 l

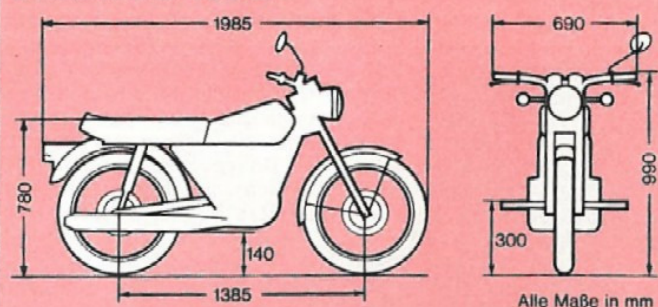
Leistungs-/Drehmoment-Diagramm



Beschleunigungs-/Gang-Diagramm



Technische Übersicht: Suzuki GS 400 E



Motor		Räder	
Bauart	Zweizylinder-Viertakt, dohc,	Bauart	Leichtmetall-Gußräder
	2 Ventile/Zylinder	Bereifung vorn	3.00 S 18, IRC
Zylinderbauart	Leichtmetall mit	Bereifung hinten	3.50 S 18, IRC
	Gußlaufbahn, luftgekühlt	Bremse vorn	hydr. Scheiben-
Bohrung	65 mm		bremse, Ø 224 mm
Hub	60 mm	Bremse hinten	gestängebetätigte
Hubraum	398 ccm		Simplex-Trommelbremse, Ø 180 mm
Verdichtung	8,5	Füllmengen	
Max. Leistung	20 kW (27 PS)	Kraftstoff	14,0 l
	bei 7400 U/min	Motoröl	2,1 l
Max. Drehmoment	27 Nm (2,7 mkg)	Getriebeöl	—
	bei 6600 U/min	Gewicht	
Mittl. Kolbengeschw.	14,8 m/sec	Eigengewicht	187 kg
	bei 7400 U/min	Max. Zuladung	153 kg
Vergaser	2 Mikuni BS 34, Ø 34 mm		

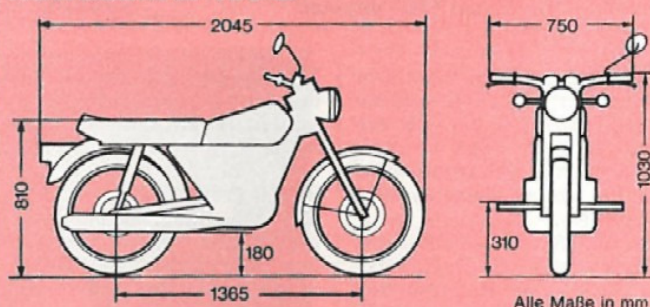
Kraftübertragung		Max. Zuladung	153 kg
Primärtrieb	Zahnräder (2,714)	Preise	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung	Anschaffung	4890,- DM
	im Ölbad	PS- Ersatzteilkorb*	380,70 DM

Elektrische Anlage		Postfach	
Lichtmaschine	12 V 200 W	172, 1101 Wien	
Zündanlage	kontaktgesteuerte	Schweiz	Frankonia AG
	Batteriezündung		Hohlstraße 612, 8048 Zürich
Batterie	12 V 10 Ah		
Zündkerze	NGK B 8 ES		
Scheinwerfer	12 V 40/45 W,		
	symmetrisch Ø 160 mm		

Fahrwerk		*Verschleißteile:	
Rahmen	Doppelschl.-Rohrrahmen	Kupplungsbeläge	(84,00) + Kupplungszug (16,60) +
Federung vorn	Telegabel, 140 mm	Bremsbeläge vorn (36,00) + Reifen	hinten (93,50)
Federung hinten	Schwinge mit		
	5fach verstellb. Federbeinen, 80 mm		

Sturzteile:		Sturzteile:	
Gabelstandrohr (88,50) +		Gabelstandrohr (105,85) +	
Handbremshebel (13,30) + Blinker		Handbremshebel (14,85) + Blinker	
hinten (32,00) + Spiegel links (16,80)		hinten (32,80) + Spiegel links (19,30)	

Technische Übersicht: Kawasaki Z 400 B



Motor		Räder	
Bauart	Zweizylinder-Viertakt, ohc,	Bauart	Drahtspeichenräder
	2 Ventile/Zylinder		mit Stahlfelgen
Zylinderbauart	Leichtmetall mit	Bereifung vorn	3.00 S 18, Yokohama
	Gußlaufbahn, luftgekühlt	Bereifung hinten	3.50 S 18, Yokohama
Bohrung	64 mm	Bremse vorn	hydr. Scheiben-
Hub	62 mm		bremse, Ø 231 mm
Hubraum	398 ccm	Bremse hinten	gestängebetätigte
Verdichtung	9,5		Simplex-Trommelbremse, Ø 160 mm
Max. Leistung	20 kW (27 PS)	Füllmengen	
	bei 7000 U/min	Kraftstoff	14,0 l
Max. Drehmoment	29 Nm (2,9 mkg)	Motoröl	2,9 l
	bei 6200 U/min	Getriebeöl	—
Mittl. Kolbengeschw.	14,5 m/sec	Gewicht	
	bei 7000 U/min	Eigengewicht	182 kg
Vergaser	2 Keihin CV 32, Ø 32 mm	Max. Zuladung	163 kg

Kraftübertragung		Max. Zuladung	163 kg
Primärtrieb	Zahnkette (2,435)	Preise	
Kupplung ..	Mehrscheibenkupplung	Anschaffung	4150,- DM + NK
	im Ölbad	PS- Ersatzteilkorb*	401,40 DM

Elektrische Anlage		Postfach	
Lichtmaschine	12 V 180 W	4710 Balsthal, Hiwo, Erlacher Str. 41,	
Zündanlage	kontaktgesteuerte		
	Batteriezündung		
Batterie	12 V 12 Ah		
Zündkerze	NGK B 8 ES		
Scheinwerfer	12 V H4,		
	asymmetrisch Ø 150 mm		

Fahrwerk		*Verschleißteile:	
Rahmen	Doppelschl.-Rohrrahmen	Kupplungsbeläge	(46,80) + Kupplungszug (22,10) +
Federung vorn	Telegabel, 150 mm	Bremsbeläge vorn (66,20) + Reifen	hinten (93,50)
Federung hinten	Schwinge mit		
	5fach verstellb. Federbeinen, 95 mm		

Sturzteile:		Sturzteile:	
Gabelstandrohr (88,50) +		Gabelstandrohr (105,85) +	
Handbremshebel (13,30) + Blinker		Handbremshebel (14,85) + Blinker	
hinten (32,00) + Spiegel links (16,80)		hinten (32,80) + Spiegel links (19,30)	