



Si vous le voulez bien nous allons vous raconter une bien curieuse histoire, celle de la Z 400 que nous avons essayée: un modèle 77 flambant neuf, du plus beau marron métallisé, qui passa chez nous une quinzaine de jours et y vieillit de près de 4.000 km effectués sans ménagement aucun. Un essai comme tous les autres somme toute ? Eh bien pas tout à fait. Pour tout dire la Z 400 de notre essai a laissé les quatre essayeurs qui se sont relayés à son guidon dans un état bizarre, vraiment bizarre...

La moto qu'on oublie

Même les passagers et passagères ont été pris des mêmes inquiétants symptômes. On ose à peine vous l'avouer, la Z 400, nous l'avons totalement oubliée. Cette moto, c'est sûr, exerce sur ses cavaliers un pouvoir maléfique et les rend amnésiques. 4.000 km pourtant, cela devrait laisser des souvenirs, surtout quand ils ont été effectués par des essayeurs spécialisés, qui ont pour habitude d'analyser leurs impressions et de faire la part des qualités et des défauts. Rien, dramatiquement rien. On se souvient des voyages effectués, des paysa-

ges vus, des traîtrises de la route, des gendarmes embusqués, de la pluie qui nous coulait dans le dos... mais la moto s'est effacée. « Ouais, ouais, c'est bien ça, j'étais parti avec la Z 400 en Bretagne, je m'en souviens, c'est le jour où il a tant plu. »

Et la moto, qu'est-ce que ça donne ?

— Oh, ça va, c'est une bonne bête, pas un avion mais ça marche. N'insistez pas, il vous sera impossible d'en tirer plus. Et pourtant si, lisez les lignes qui suivent. Une fois encore nous avons réalisé l'impossible exploit, pour vous et en exclusivité pour « Moto Journal ». Sous les feux des lampes de bureau, étourdis par de nombreuses questions, pressés par les délais d'imprimerie, les essayeurs ont parlé... Ils n'avaient rien à dire. »

Et pourtant, elle marche... et même plus

Un peu qu'elle marche, sans problèmes, avec même un certain punch en plus par rapport aux anciens modèles KZ déjà connus. Pas délicate avec ça. Même après une nuit sous la pluie elle ronronnera au premier coup de bouton (le kick, c'est dépassé, mais essayez si le cœur vous en dit il fonctionne lui aussi, fort bien). Un petit peu de starter à la rigueur s'il fait vraiment froid, mais juste un geste pour la forme. Vous baissez la manette située sur le carbu pendant quelques secondes et vous la relevez. C'est fini, la Z 400 est prête à vous emmener au bout du monde. Ah si, ça me revient, elle a quand même une sale manie cette Z 400, mais habitué, j'avais fini par l'oublier.



Le bouchon de réservoir est classique mais bien réalisé, étanche et pratique.

Il faut dire qu'une fois qu'on roule normalement, tout va pour le mieux mais à basses vitesses, la direction tombe littéralement à droite ou à gauche sitôt qu'on veut tourner. Gênant au début, ensuite, ma foi, on laisse tomber tout bêtement et on s'aperçoit que la Z 400 est finalement fort maniable, bien aidée en plus par une bonne souplesse du couple à bas régimes et une première courte. Personnellement, j'ai beaucoup utilisé la Z 400 en ville et j'avoue l'avoir abandonnée avec regrets. Elle n'est guère amusante. Vous rencontrerez parfois des « rigolos » pour vous gratter aux feux rouges mais quel calme, quelle sécurité d'emploi avec la Z. Elle ne fait pas de bruit, tout juste un petit pom-pom-pom discret, feutré et presque anglais de sonorité (même calage à 360°). Il y a même un détail drôle sur cette utilitaire tous usages : arrêtez-vous donc à un feu et mettez vos clignotants et vous verrez tous les passants, qui n'entendent pas le moteur au ralenti chercher partout d'où vient ce bip-bip bizarre et inquiétant.

Une grosse Mobylette

La poignée des gaz à tirage est très douce, la selle basse, le sélecteur, les freins progressifs, les garde-boue enveloppants et efficaces. La course du sélecteur est courte et seule la boîte, bien étagée au demeurant, pêche un tantinet par un verrouillage tangent. Il arrive que les vitesses sautent si on les passe à la volée. Bref, rien de vraiment remarquable, mais on ne se souvient d'aucun défaut grave pas plus que d'époustouflantes qualités. C'est la bonne moto calme et sans problèmes. Voulez-vous que je vous dise, pour moi c'est la Mobylette des moyennes cylindrées et la formule a ses avantages.

Le train, c'est embêtant et cher. La voiture : il y en a trop. Alors prenons la 400 Z, à la carrosserie près mais avec le plaisir de sentir le vent de la course en plus, elle offre la même sécurité d'emploi. Et attention !

elle a déjà ses lettres de noblesse la gamine : rappelez-vous les raids de Fenouil et demandez-lui de vous raconter ses exploits ou plutôt ceux de la KZ 400 première version : « Avec la moto toute de série, j'ai fait Paris-Tamanrasset y compris une escalade du Hoggar particulièrement éprouvante pour la mécanique. Révisée, la même 400 est partie effectuer une reconnaissance du premier rallye Côte-d'Ivoire - Côte d'Azur accompagnée d'une voiture qui, elle, a cassé. Révisée encore, la brave bête a couru le Rallye et s'est classée quatrième. » La machine à rouler a fait ses preuves.

Prenons à notre tour la route.

La bonne moyenne

Le confort : satisfaisant. On est bien installé, le guidon est de taille idoine, ni trop grand ni trop petit, la selle bien rembourrée mais un peu courte. La suspension avant est correcte mais vrille un tout petit peu s'il vous prend l'idée saugrenue de freiner violemment. Les amortisseurs arrière, japonais, et pas de la meilleure cuvée, sont à vrai dire le seul point critiquable.

La tenue de route : saine. C'est dire, sur l'anneau de Montlhéry pourtant réputé pour ses bosses et les réactions qu'elles engendrent, il est à peine besoin de tenir le guidon. Evidemment, les amortisseurs arrière ne sont pas ce qu'ils devraient être mais la tenue de route n'en souffre pas trop : preuve que le reste de la partie cycle est fort sain. On fait ce qu'on veut de cette 400 et grandes courbes comme petits virages en coin sont avalés dans la plus parfaite décontraction.

La garde au sol, enfin, est suffisante et s'il est possible de « racler » par terre l'ergot de béquille, il faut pour ce faire y mettre une certaine bonne volonté.

La sécurité, excusez la répétition, est satisfaisante. Le frein avant simple disque réclame une certaine poigne pour s'arrêter

vite, dira l'un des essayeurs. C'est vrai, si vous voulez vraiment piler mais en tout état de cause je le trouve meilleur qu'un simple disque Honda par exemple. Le tambour arrière simple came, quant à lui, ne suscite aucune critique.

L'éclairage. Sans être à iode, le phare se compte néanmoins parmi les plus efficaces comparé aux productions souvent médiocres dans ce domaine. De plus, le commodo tout au guidon est pratique et bien étudié.

Consommation. Vous l'avez deviné, elle se situe comme le reste dans la bonne moyenne : entre 6 et 6 1/2 litres d'essence ordinaire pour cent kilomètres. C'est confortable pour un quatre temps mais fort peu comparé aux deux temps même de petites cylindrées et n'oublions pas qu'il s'agit ici d'essence ordinaire. Une critique cependant : le réservoir est trop petit pour ce type de moto et, pour rouler en toute sécurité, oblige à un arrêt plein tous les 120 km. De nuit, cela relève parfois de l'exploit.

Duo. Non, le comportement de la Z 400 en duo ou tout simplement bien chargé, n'est pas moyen mais plutôt médiocre. C'est son défaut, la Z 400 se révèle tort sensible à la charge et en duo elle plafonne à 120 en 5^e au moindre faux plat. Le remède est simple, si vous l'utilisez souvent à deux, il vous faut tirer un peu plus court, à savoir monter une couronne arrière de deux dents de plus qui vous permettra d'utiliser pleinement plus souvent la 5^e que la 4^e. Vous n'aurez aucune difficulté à trouver cet accessoire dans le commerce, chez JPX par exemple. Autre hic, déjà cité d'ailleurs, les amortisseurs arrière qui, faiblards en solo, deviennent désastreux en duo et talonnent à qui mieux mieux.

Performances. Je les avais gardées pour la fin car elles m'ont plutôt agréablement surpris. Mauvaise langue, je l'avoue, je n'avais vraiment pas l'impression de chevaucher un foudre de guerre. D'accord, la Z 400 tire court sur les premiers rapports et a naturellement des bons démarrages. Et, sur route, elle tient un honnête 130-135 compteur. Mais, rien à faire, le légendaire coup de pied aux fesses des anglaises n'est pas là non plus que le déchainement puissant des plus gros cubes. La Z 400 cache bien son jeu car, chronos pris sur l'anneau de Montlhéry, elle ne se défend tout compte fait, pas si mal.

Départ arrêté, les 200 premiers mètres sont couverts en 9"9 et les 400 mètres en 16" tout rond. En vitesse maxi assis la Z 400 atteint 140 km/h à 8.500 tr/mn et en position pilote aplati sur le réservoir nous avons relevé 151,1 km/h à 9.000 tr/mn. A noter que le compteur de notre machine d'essai, étalonné, était optimiste de quelques 10 km/h. Comparez donc ces performances avec celles des deux concurrentes essayées dernièrement, la 400 Honda et la 380 Suzuki et vous verrez que notre utilitaire est loin d'être ridicule.

En tout cas, les deux trois « ch » gagnés par rapport à l'ancienne version la KZ 400 sont très agréablement ressentis.



Des commodos bien disposés et faciles à manipuler. Astucieusement, les cocottes de manettes de freins et d'embrayage sont fixées sur les mêmes supports que les rétroviseurs et non sur les blocs commodos. Si votre moto tombe à l'arrêt cela vous coûtera nettement moins cher. Assez efficace, l'éclairage est confié à une ampoule 50/35 W.

La robuste barre de maintien s'avère pratique pour le passager et faute de porte-bagages (un accessoire pourtant indispensable sur une machine utilitaire) elle peut servir à accrocher quelques menues choses. Les clignotants sont très visibles mais un peu trop exposés au bout de leur longues tiges et il arrive qu'on accroche les voitures en ville. A noter encore la bonne taille du guidon, juste compromis entre le cintre plat et le guidon haut et large à l'américaine.

Et si...
Une sorte de voiture à deux roues en quelque sorte que cette 400; pratique, douce, bien faite, presque sans vibrations,

solide, une espèce de super anglaise sans les défauts mais sans non plus les qualités de ces dernières. Et l'on se prend à rêver: imaginez donc une Z 400 revue et corrigée,

avec un peu plus de nerf, quelques kilos en moins, et de bonne à tout faire elle deviendrait bien séduisante tout d'un coup.



Une ligne sobre et classique et une finition sérieuse ; c'est une machine utilitaire faite pour assurer un service journalier. Sur une moto de cette vocation, une chaîne sous carter étanche aurait été la bienvenue. Nous avons apprécié par ailleurs les garde-

boue enveloppants assurant une bonne protection sous la pluie et le silence de la mécanique. Le démarreur électrique, derrière les cylindres, entraîne directement le vilebrequin par l'intermédiaire d'une chaîne. La petite trappe fixée par deux vis

au-dessus du sélecteur donne accès à la butée d'embrayage. Bizarrement, le couvercle rond dissimulant l'alternateur est fixé par trois vis à six pans creux facilement démontables tandis que partout ailleurs Kawasaki est resté fidèle à ces damnées vis

cruciformes en particulier sur le côté droit pour la trappe découvrant les vis platinees. Le bossage que vous voyez à l'avant du moteur entre les deux boucles du cadre dissimule l'un des deux contre-poids d'équilibrage destinés à éliminer les vibra-



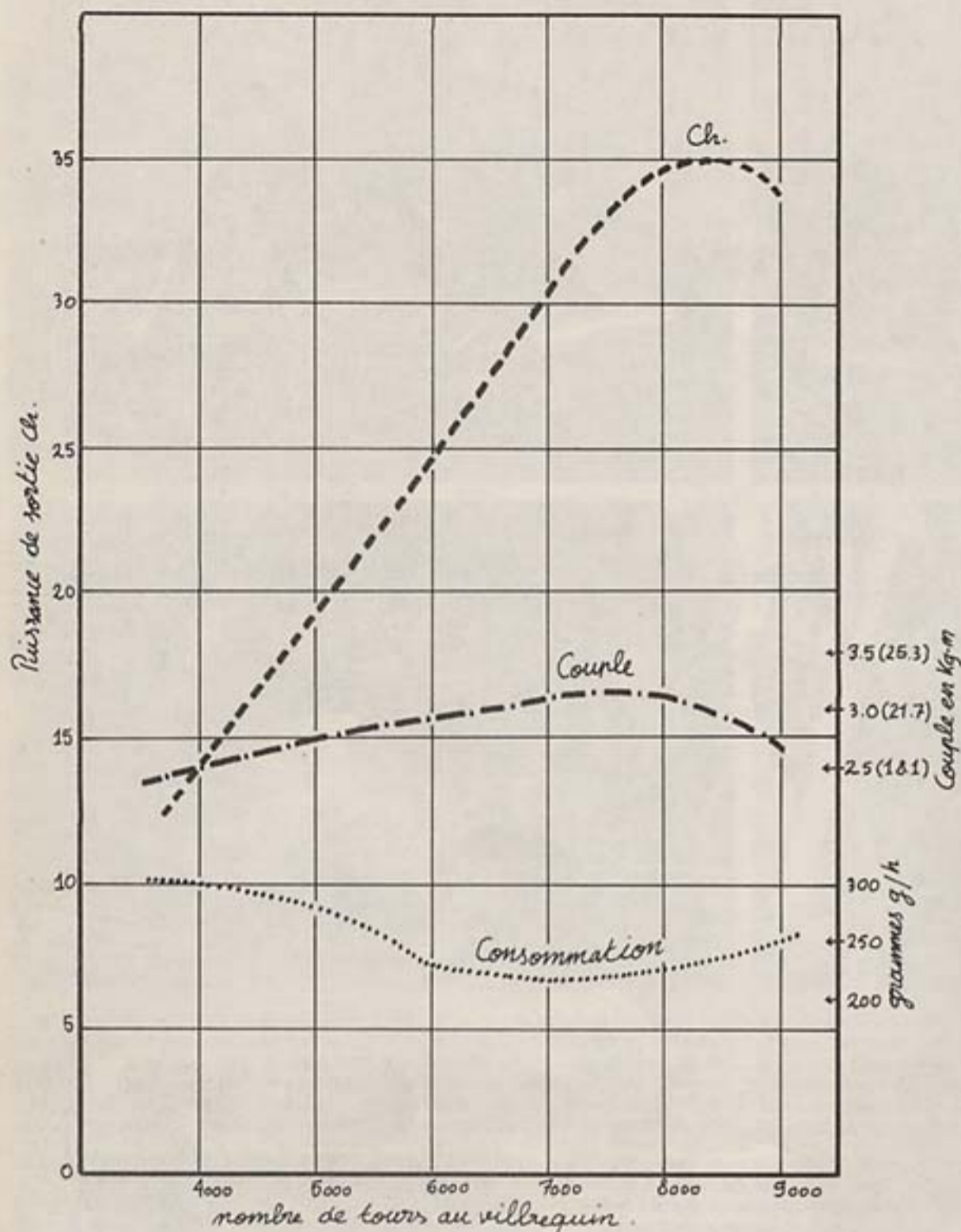
tions propres aux twins calés à 360°. Il y a deux contre-poids identiques, disposés symétriquement devant et derrière le vilebrequin et entraînés par chaîne.

La selle ferme à clé et utilise la même clé que le contact et l'antivol. Une série d'autocollants disposés sous la selle et sur le garde-boue vous rappellent toutes les opérations d'entretien indispensables.

Un simple disque classique assure un freinage sans problèmes, même sous la pluie. Il atteint toutefois sa limite lors des freinages violents : il faut exercer une forte pression sur la poignée et la fourche a une légère tendance à vriller.



Courbes de couple de puissance et de consommation (normes SAE).

**FICHE TECHNIQUE****MOTEUR**

Bicylindre 4 temps à simple arbre à cames en tête
 Alésage x course : 64 x 62 mm
 Cylindrée exacte : 398 cc
 Taux de compression : 9,4 à 1
 Puissance maxi : 36 ch à 8500 tr/mn
 Couple maxi : 3,3 mkg à 7500 tr/mn
 Alimentation : 2 carburateurs Keihin CVB à dépression, Ø 36mm
 Filtre à air : élément papier
 Allumage : batterie-bobines
 Générateur : alternateur
 Batterie : 12 v 12 A h
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : kick et démarreur électrique

TRANSMISSIONS

Primaire : chaîne Hi-Vo
 Rapport : 2,435 (56/23)
 Secondaire : par chaîne, rapport 3,000 (45/15)
 Rapport total : 6,493 en 5^e
 Embrayage : multidisque en bain d'huile
 Boîte de vitesses : 5 rapports, sélecteur à gauche : 1^{er} : 2,57 (36/14) ; 2^e : 1,68 (32/19) ; 3^e : 1,27 (28/22) ; 4^e : 1,04 (26/25) ; 5^e : 0,89 (24/27).

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire
 Suspension AV : fourche télescopique, débattement 135 mm.
 Suspension AR : oscillante, débattement 80 mm.
 Frein AV : simple disque Ø 226 mm
 Frein AR : tambour simple came 180 mm

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur HT : 2,08 m
 Largeur HT : 0,81 m
 Hauteur HT : 1,12 m
 Empattement : 1,36 m
 Garde au sol : 0,13 m
 Chasse : 80 mm
 Angle de chasse : 63°
 Poids en ordre de marche : 175 kg
 Réservoir d'essence : 14 litres.

PERFORMANCES

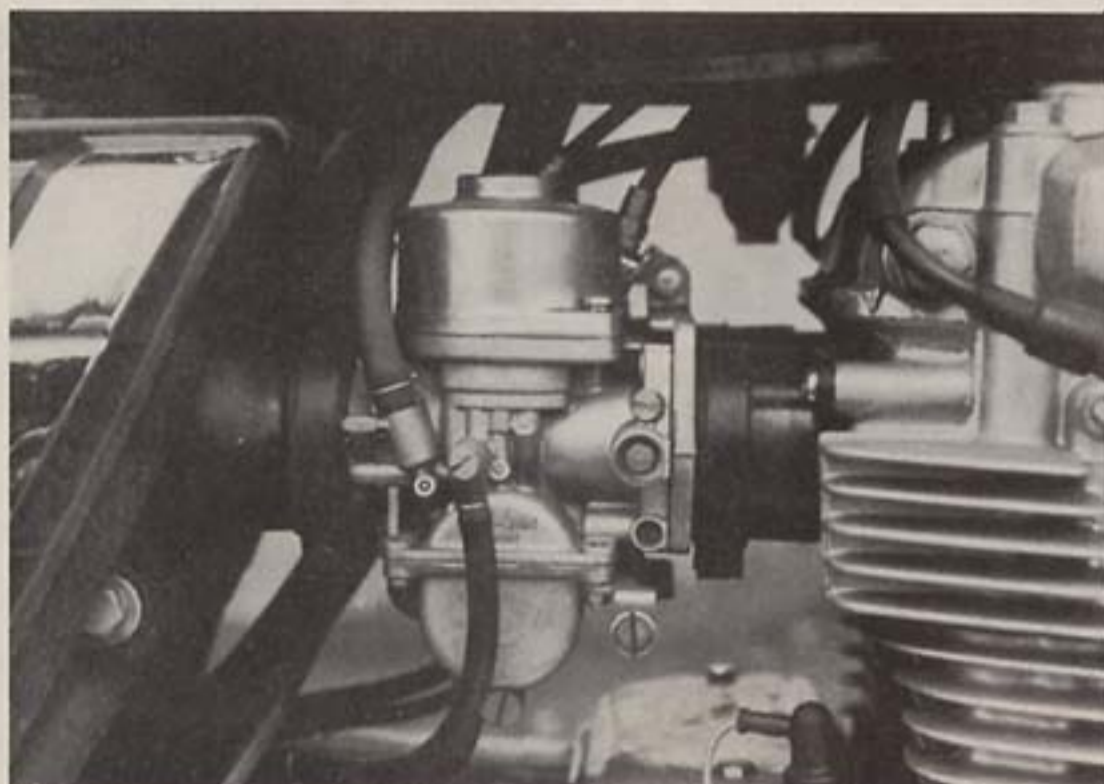
200 m DA : 9"9
 400 m DA : 16"
 Vitesse maxi assis : 140,3 km/h
 Vitesse maxi couché : 151,5 km/h
 Consommation moyenne : entre 6 et 7 l/100 km,
 autonomie 120 km.

PRIX

Prix TTC au 24-11-76 : 9347,00 F
 Transport : 141,33 F, mise en route : 100,00 F
 Coloris : bleu ou marron
 Garantie : 6 mois ou 6.000 km pièces et main-d'œuvre.
 Importateur : SIDEMM 12-14, rue de l'Eglise, 75015 Paris.

**PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES
TTC au 24-11-76**

1 piston complet : 169,18 F
 1 vilebrequin complet : 1778,60 F
 1 silencieux : 396,90 F
 Levier d'embrayage : 30,10 F
 Câble d'embrayage : 75,92 F
 Sélecteur : 48,10 F
 Pédale de frein : 81,00 F
 Fourche complète : 1534,95 F
 Garde-boue AV : 161,42 F
 Clignotant complet : 81,96 F
 Phare complet : 332,95 F
 Cabochon feu AR : 50,83 F
 Guidon : 86,75 F
 Roue avant sans disque : 575,60 F
 Roue AR : 690,66 F.



Deux carburateurs à dépression et un appétit raisonnable et sans excès : 6 à 6 1/2 L /100 km.