

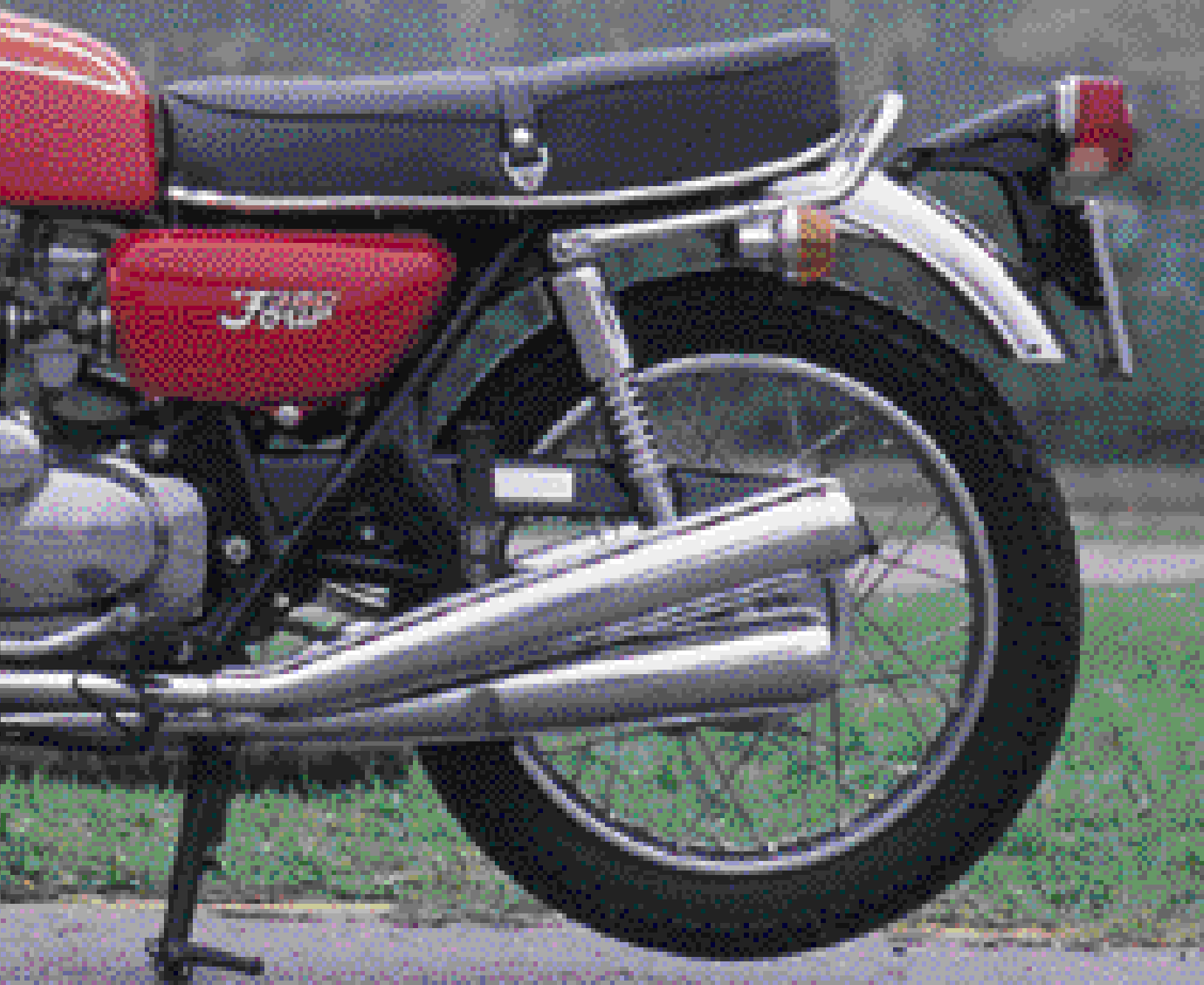
Un modello in primo piano

HONDA CB 350 FOUR E CB 400 SS



Fu una delle pochissime 350 a quattro cilindri stradali. Bella e indistruttibile, rappresentò uno dei più riusciti esempi di convincimento per i proseliti del motociclismo

di Edoardo Regge foto di Franco Daudo





In alto, la Honda CB 350 Four ha rappresentato una rivoluzione tra le medie cilindrate: pur senza prestazioni mozzafiato ha infatti portato in questa categoria una raffinatezza tecnica ed una affidabilità meccanica propria delle maxi moto di grande prestigio.

In basso, gli strumenti con il piccolo cruscotto con le spie di servizio. Le stesse delle sorelle maggiori di 500 e 750 cm³.

Ci sono state moto inventate per regalare momenti sereni. Non importa se non facevano i 200 e se oggi qualcuno le ha scordate. Hanno permesso a persone semplici di assaporare la libertà correndo contro il vento. L'Honda CB Four 350 è stata una di loro.

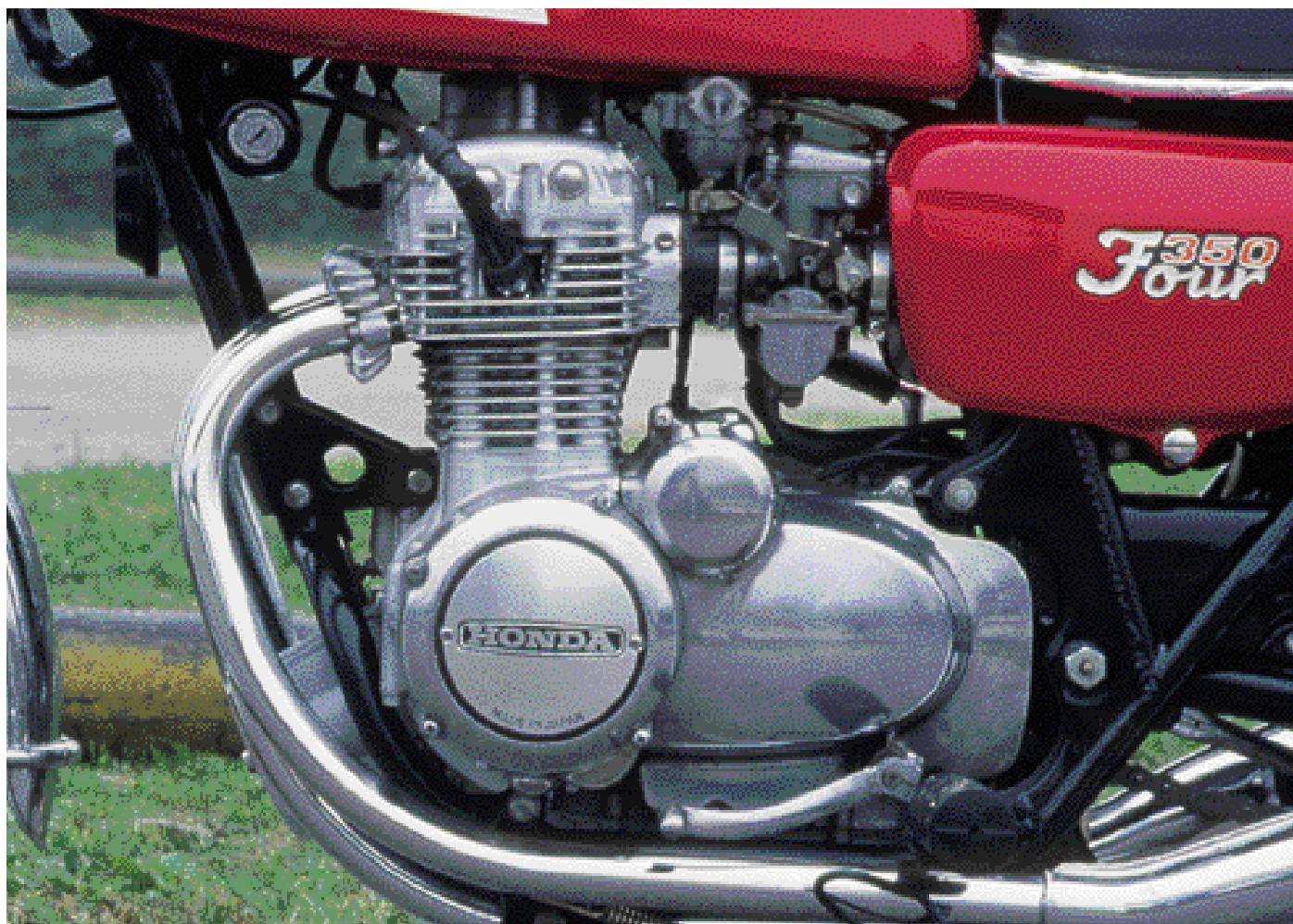
L'ARTE DI FRAZIONARE I CILINDRI

Il 1972 fu stagione lieta per il motociclismo: videro la luce moto tra le migliori del secolo. A fine anno la Honda suggellò la magia proponendo la 350 Four. Come sulle precedenti 750 e 500, usò un albero a camme in testa, bielle su bronzine e teste e cilindri in monoblocchi, con la catena per la distribuzione nel centro. Un alternatore alimentava l'accensione a due ruttori, con la batteria a 12 Volt celata dal bel fianchetto destro. La trasmissione primaria a catena Morse e la frizione esibivano un tipico caracollo. La sorda tiritera destò nei vecchi centauri spiacevoli ricordi di bielle moriture, ma poi tutti dovettero assolutamente ricredersi.

GLORIE CORSAIOLE

L'Honda rappresentava da tempo il top del motociclismo. In corsa aveva vinto tutto con le sue bialbero, tra cui una 50 cm³ bicilindrica, una 125 cm³ a 5 ed una 250 a 6 cilindri che, maggiorata a 297 corse con successo nella 350, succedendo alla 4 cilindri. Nel 1963, nove anni prima della nuova "stradale", l'Honda 350 di Jim Redman aveva vinto a Monza, staccando tutti almeno di un giro, tranne la MZ 300 a due tempi di Alan Sheperd.

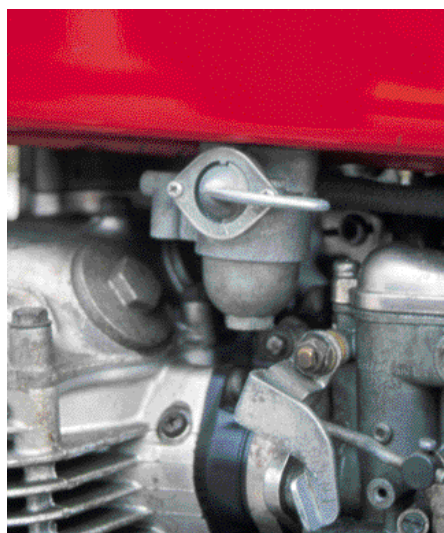




In alto, le dimensioni contenute del motore (non dimentichiamo che la cilindrata unitaria è inferiore ai 100 cm³). Si notino i carter motore lucidati e il fianchetto metallico esteso, con il logo applicato e il fissaggio a vite. La leva del cambio è tradizionale, con le pedane in posizione avanzata.

A centro pagina, il rubinetto del carburante dotato di filtro per il trattenimento delle impurità; una raffinatezza assente sulle medie cilindrata della concorrenza italiana.

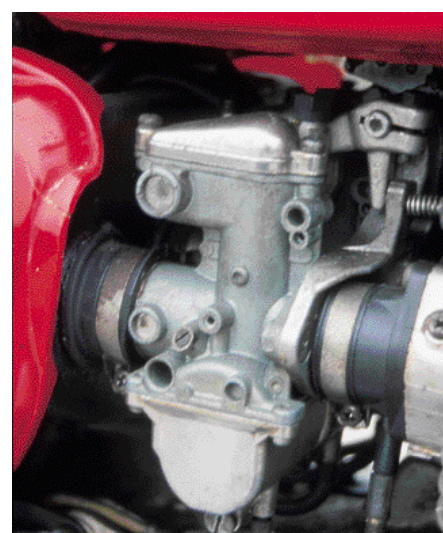
A lato pagina, la batteria di 4 carburatori Keihin con il diffusore della misura nominale di 21 mm. In realtà la sezione era assai più ridotta, come spiegato nel testo e corrispondeva a un diametro di poco superiore ai 16 mm



Aveva toccato punte massime di 215 - 218 km/h, che sarebbero salite a 227- 229 km/h negli anni successivi.

UNA POTENZA INDUSTRIALE

Nel '72 la Honda Moto aveva tre stabilimenti con 14.000 dipendenti, un centro studi, un circuito di prova ed una sede commerciale con altre



2000 persone. Quando nacque la CB Four 350 aveva già prodotto 20 milioni di moto, di cui 10 negli ultimi quattro anni, applicando criteri di qualità allora sconosciuti.

La nuova 4 cilindri si presentava assai bene. Il motore era largo appena 438 mm, e la corsa superava l'alesaggio di 3 mm.



Veniva offerta in un rosso quasi scarlatta che ricordava i ciclamini, un bel verde morbido sfumato tra il muschio e l'oliva, ed un classico grigio metallizzato.

DETTAGLI ALLETTANTI

Le finiture erano buone, i dettagli allettanti. Come il parafanghino in plastica del disco anteriore, l'interasse di 1355 mm, il manubrio "morigerato", il cruscotto con le spie policrome, la sella ribaltabile, i contrappesi per equilibrare le ruote, i gommini nei passacavi, le leve plastificate sul manubrio, i ganci per appendere il casco, gli specchietti imponenti, gli adesivi inneggianti alla prudenza, i numeri "a prova di orbo" sui cavi delle candele, ecc. Le manopole non scadevano nei materiali duri e scomodissimi di alcune maxi di gran rango. Neofiti e piccolini assaporarono la dolcezza dei quattro cilindri senza che le dimensioni incutessero timori. Le quattro marmitte erano grintose ma silenziosissime, ed i loro terminali non erano estraibili. Ad Hamamatsu,

300 ingegneri – psicologi studiavano le libidini dei potenziali clienti. Il piatto anticaduta della catena, pur se bruttarello, era un capolavoro di rasserenamento degli animi.

La chiave di contatto vicina agli scarichi lasciò qualche ricordo caloroso, ma stava là per costringere ad un'occhiata quasi inconscia al pericolosissimo cavalletto laterale.

L'albero a camme ruotava senza bronzine come sul 500, coi bilancieri alloggiati nel coperchio. Il bulloncino per registrarne la catena stava davanti al carter; accanto, la boccia alettata del filtro dell'olio sembrava la testa dei motorini di allora a frizione automatica.

Esempio di utente medio dell'Hondina fu il mio caro amico Toni "Biondo", inesperto di moto ma sollucherato dalla loro attrazione fatale. Dopo aver tribolato come Tantalò con una monocilindrica che gli avevo sconsigliato, non finiva di ringraziarmi per avergli raccomandato questa serena alternativa. Ne pigiava di continuo l'invincibile mini pulsante di avvia-

A sinistra, la forcella anteriore con gli astucci in lamiera che esaltano la vocazione turistica di questa piccola motocicletta di lusso.

A destra, i collettori di scarico evocavano i motori da Gran Premio schierati dalla Casa giapponese dieci anni prima. Assai diversa la potenza specifica !

mento e girava senza tregua. Incredulo che non spaccasse mai, mi domandava estasiato "come faceva a tirarsi su l'olio da sola" !

LE BOCCHE EFFETTIVE DELLA PICCOLA DI HAMAMATSU

I quattro carburatori Keihin avevano diffusori nominali da 21 mm, e getti del massimo di appena 75 centesimi. Sui carburatori stradali, i giapponesi usavano diametri per moto da corsa europee delle formule minori. Alla verifica delle prestazioni, mi con-



La nostra 350 (che appartiene all'amico Giuseppe Pinzini) ha i quattro scarichi originali, acquistati come ricambio originale e pagati a caro prezzo. All'epoca essi venivano sostituiti con quattro silenziatori di concorrenza oppure, per i più sportivi, da un quattro in uno con l'uscita sul lato sinistro.

vinsi che qualcosa non quadrava e misurai i carburatori.

I diffusori, quasi rettangolari, avevano il lato maggiore di 21 e quello minore di 16 mm. Il perno dello starter di 5 mm, le due viti per la farfalla e lo spillo riducevano l'area libera a 207 mm², come cerchi di appena 16.24 mm di diametro!

I CORTI RAPPORTI DI TRASMISSIONE

Il cambio era perfetto e ben rappor-

tato. Il motore dava 27 CV alla ruota, ma avrebbe richiesto di più per i corti rapporti totali, e permesso ben altro poiché indistruttibile. La demoltiplicazione totale era di 7.384:1, come una monocilindrica di 150 cm³ più piccola e molte 125 a due tempi.

Le 350 monocilindriche concorrenti tiravano rapporti più lunghi del 20 %.

In velocità equivaleva le pari cilindrata, nessuna velocissima ma tutte fasciose. C'era da sbizzarrirsi secondo i gusti estetici, tecnici e pure musicofili coi suoni muggianti dei quattro tempi e quelli sornioni del ciclo a due tempi, e con motori a uno, due, tre e quattro cilindri.

PRESTAZIONI MODESTE

Sull'Honda tre e mezzo molti sostituivano le marmitte col 4 in 1; il più diffuso era il Marving col piccolo terminale cilindrico, il cui tappo occlusivo era usato pochissimo. Quando la moto così agghindata giungeva sparata, gli urli acuti erano accompagnati da passaggi non proprio fulminei, ciò che aveva accentuato l'analogia

caratteristica della Four 500.

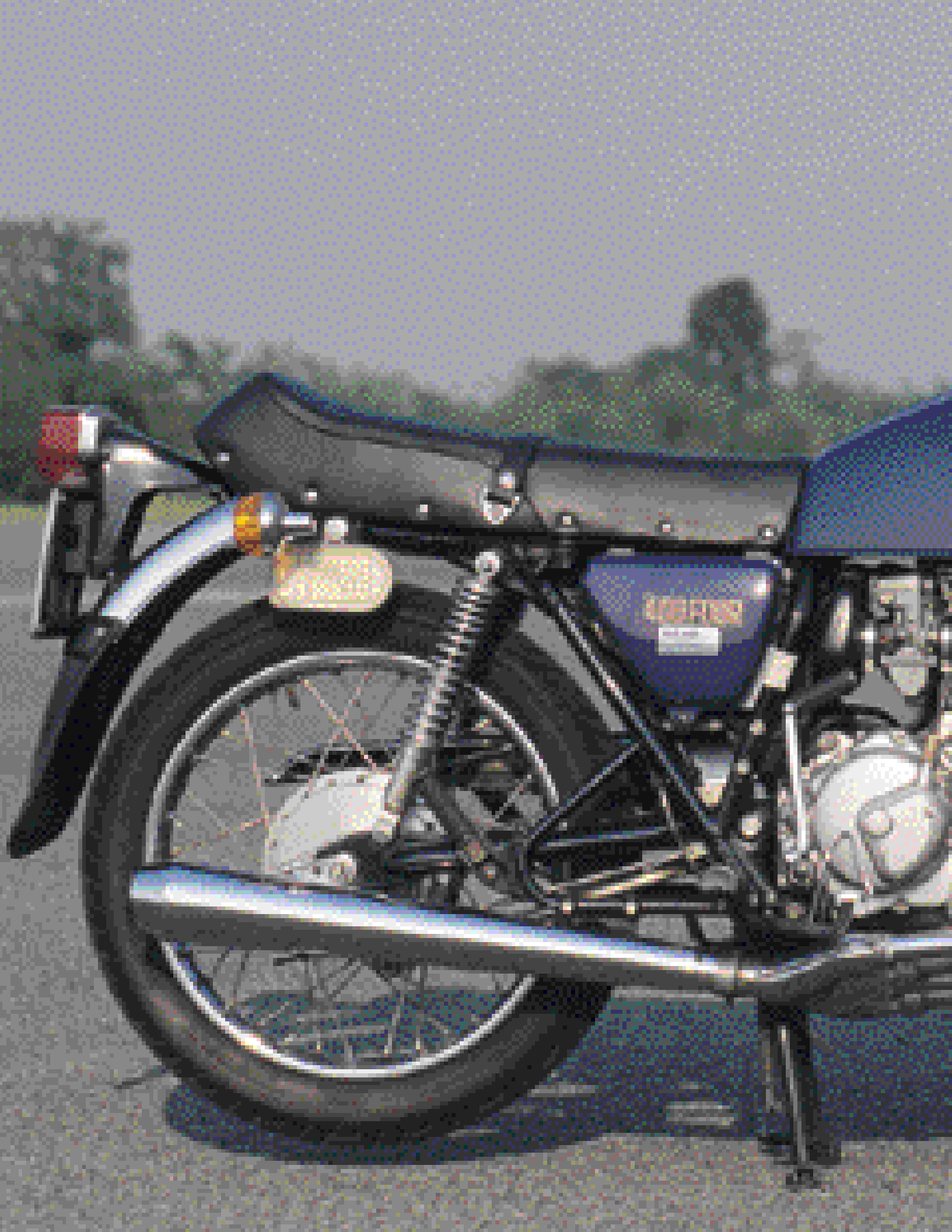
Le limitate prestazioni velocistiche di questo gioiellino, che ispirava a chiunque fiducia e simpatia a prima vista, erano il suo unico neo.

YESTERDAY

La concorrenza non offriva nulla di simile. Sembrava una moto degli anni '60 perfezionata all'estremo; escludendo il freno a disco, ci si poteva ingegnare a scoprirne astuti mosaici perfezionisti, ed ogni volta a variarne le origini.

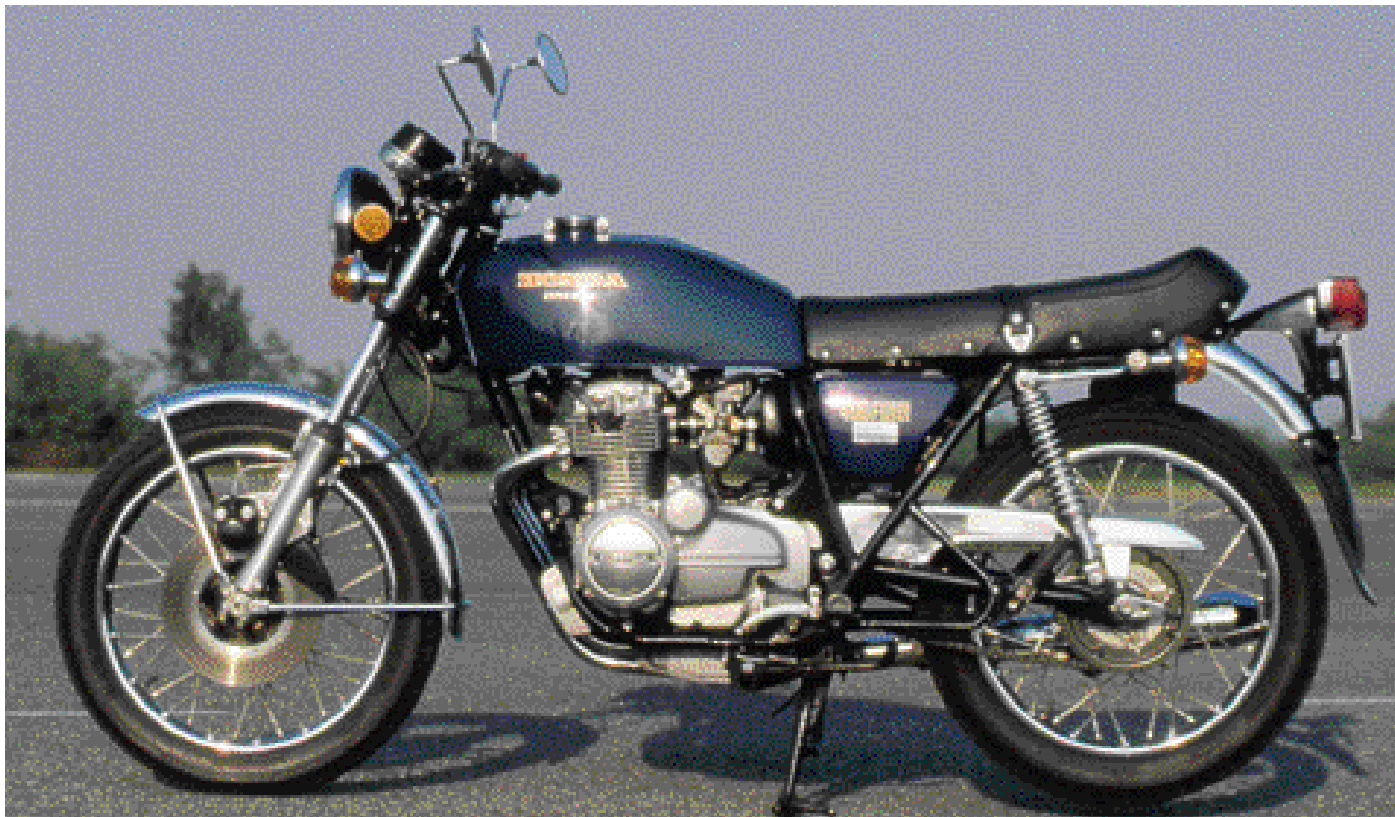
C'era di tutto, moto italiane, inglesi, tedesche e spagnole, ma anche una differenza fondamentale: la Honda non si fermava mai, quindi poteva mutare in piacere ricordi che tali non erano stati, e realizzare antichi phatos mai sopiti. Invogliava comunque ad aprire il borsello.

La Four 350 fu una delle copie più evidenti, ma quasi nessuno se ne accorse perché occhieggiava al passato e non prometteva sfracelli, mirando dritta all'inconscio di quieti borghesi.





La prima Honda pensata e costruita per soddisfare il gusto europeo. Questa la giustificazione alla linea essenziale della 400, priva dei particolari estetici di grande effetto cui si era abituati dalla presentazione della prima 4 cilindri nipponica, la Honda CB 750 Four. L'esemplare fotografato, perfettamente conservato, appartiene ancora al suo primo proprietario, il sig. Felice Orlando.



Sopra, il lato sinistro appare piuttosto spoglio, con la stampella laterale e il cavalletto centrale in bella mostra.

A lato, il motore è esteriormente identico a quello della CB 350. Il coperchio triangolare nasconde la leva di azionamento della frizione, facilmente raggiungibile per la sostituzione del cavo. Notare l'archetto in tondino che impedisce il contatto del piede con il motore.

TECNOLOGIE NIPPONICHE

Il proiettore Stanley generava una buona luminosità. Su molte concorrenti, per correre di notte occorreva ingurgitare pasticche di mirtilina che migliora la percezione visiva, oppure votarsi al suicidio. Io lavoravo in un'azienda che produceva fari, e ne sezionammo uno per studiarlo. Il suo ciclo produttivo prevedeva due soli colpi di pressa per stampare il riflettore, e due mani di vernice per ricoprir-

lo: costava meno della metà e otteneva risultati migliori, per gli eccellenti macchinari e materiali impiegati.

Era invece modesta la qualità degli impianti di scarico, alcuni si bucarono dopo brevi percorrenze.

L'USO DELLA FOUR 350

La Casa indicava il consumo minimo in 220 grammi di benzina ad 8500 giri, quindi un litro di super ogni 19 km a 139 km/h. Qualcuno giurava di fare i 30 con un litro, ma probabilmente an-

dava in giro a passo di lumaca: le teorie dei consumi specifici e la realtà su strada sono spesso in contrasto.

Gli strumenti, belli e proporzionati, avevano scale non uniformi all'inizio, con la zona rossa del contagiri a 10.000. Le pedane ribaltabili del pilota apparivano alquanto massicce. Per contro, la leva del cambio era piccola, alla moda nipponica. La sua molla di ritorno, dotata di spire grosse e robuste, non si spaccava. Non era una

Un primo piano con il coperchio tondo più grande che nasconde l'alternatore e quello piccolo il motorino di avviamento

quisquilia: i vecchi centauri ricordano bene quanto fosse spiacevole questo guaio abituale, eliminabile con un minimo di fantasia dei progettisti. Dopo alcuni peripli del globo l'apparato di accensione si arrendeva agli acquazzoni; le lunghe cotture ne infirmavano l'isolamento, ma capitava solo su moto passate attraverso un paio di generazioni.

LE PRESTAZIONI VERE-CORONE E GOMME

Cronometrai la 350 CB Four sull'autostrada: staccò un tempo medio sul km di 25 secondi, pari a 144 orari effettivi. Se si pesava un centinaio di chili e si trasportavano amiche prosperose, le prestazioni scendevano uggiosamente. Nelle prime quattro marce faceva 51, 75, 99 e 122 km/h. Con due denti in meno della corona originale, non ottenemmo miglioramenti.

Con una gomma Pirelli che sviluppava 55 mm più della Dunlop originale (pari a 1.045 denti in meno ai 38 denti della corona originale) la moto non ce la faceva.

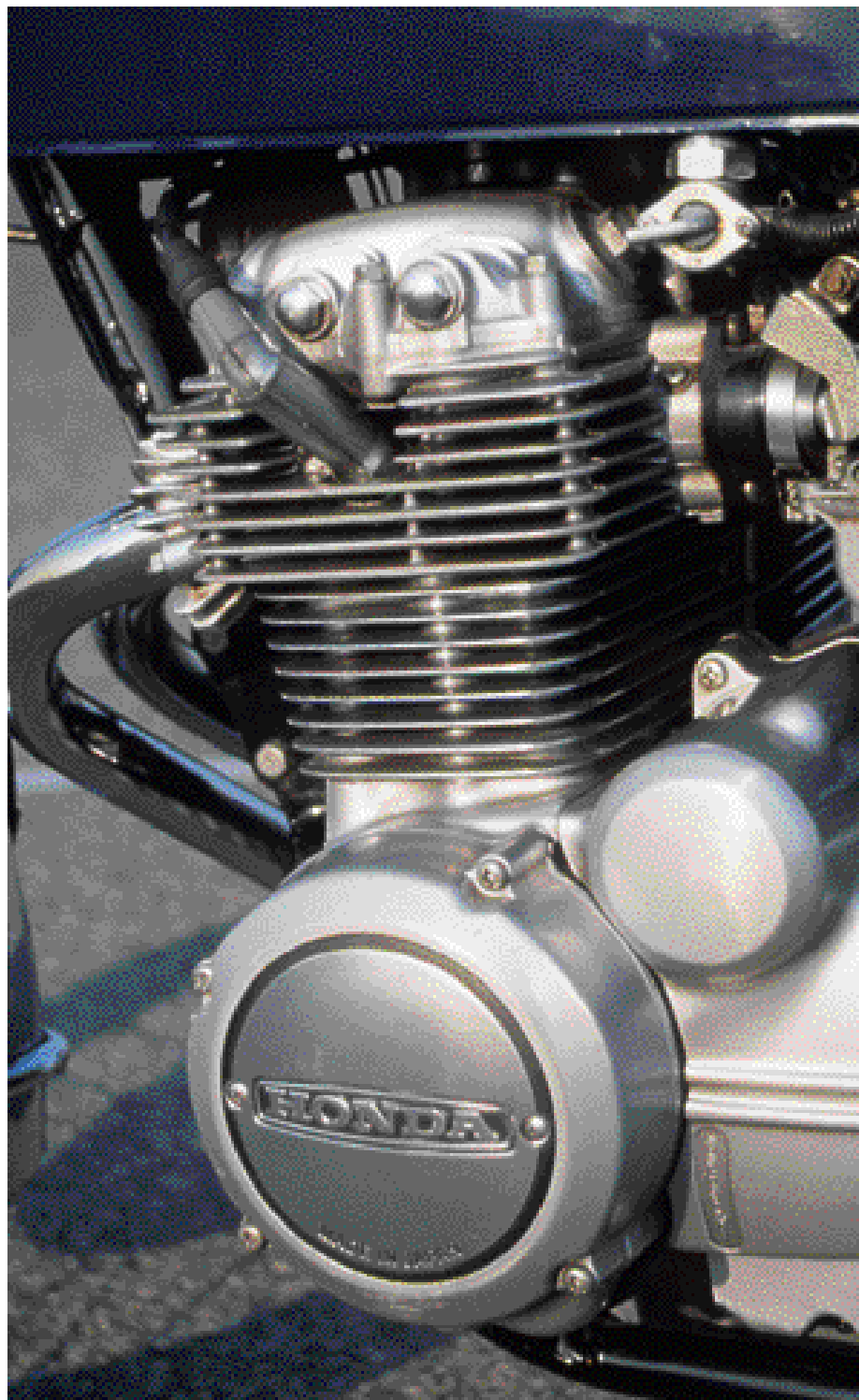
Anche l'accelerazione della piccola Honda era modesta, pesava più di 170 kg e le leggere monocilindriche italiane la staccavano di una ventina di metri sul quarto di miglio, dove sbucava a 120 km/h. Si poteva viaggiare a 15 all'ora in quinta, ma per avere una certa spinta bisognava darci dentro col gas. Piccola e corta, sembrava quasi una moto elettrica specie coi tubi normali.

CONCORRENTI DELLA FOUR 350

PER PREZZO E CILINDRATA

Questa moto sembrava un grande e bel soprammobile, ed oggi andrebbe rivalutata dai collezionisti.

Le sue principali antagoniste, le Suzuki



380 a due tempi, costavano poco di più. L'Honda ebbe forse il torto di nascere tardi, costava 850.000 lire quando erano disponibili cilindrata molto più grosse e poco costose. La Yamaha 650 XS 1, paciosa ma bella, costava appena 100.000 lire di più. Il Benelli Tornado 650 la staccava di 35 km/h e costava un milione tondo tondo. Tra le pari cilindrata, le MV bicilindriche costavano 250.000 lire di me-

no, come le Aermacchi diventate Harley Davidson. Il Morini bicilindrico costava meno della Four ed ebbe successo specie nella versione sportiva. I Ducati sportivi e Scrambler erano assai meno cari, e in molti li amavano.

TRAMONTO DELLE 350 STRADALI;

LA YAMAHA BICILINDRICA

Poco alla volta le 350 stradali volsero



al tramonto. De Tomaso produsse delle quattro cilindri ispiratissime all'Honda, commercializzate da Guzzi e Benelli, poi a Mandello optarono per il bicilindrico a V.

Nel '71, incuriosito da un tale che ne decantava prestazioni spaventose, cronometrai una 350 Yamaha bicilindrica a due tempi. Era una R 5 coi freni a tamburo da 183 mm e due carburatori Mikuni da 28 mm, con rapporto totale di 6.16:1 e gomma motrice da 3,50 x 18". Il cambio aveva la prima cortissima, ridotta di 3.177 rispetto alla quinta.

Malgrado i 36 CV promessi a 7000 giri, la moto fece solo 151.68 km/h, con grande scorno del proprietario sicurissimo di passare i 190.

Queste Yamaha furono tra le migliori 350; perfezionate per anni, se ne vendette una caterva. In Italia non furono molto numerose, per strane ragioni di carattere politico. Come si vede, agli inizi neppure loro facevano sfracelli, ma occorre ricordare la vita lunga ed estremamente gloriosa delle versioni da corsa.

LE ELABORAZIONI DELLA PICCOLA FOUR

Erano disponibili pezzi speciali che rendevano gagliarde le piccole Honda; in Italia erano diffusi quelli della romana Futura.

Un suo albero con camme fortemente asimmetriche e 7 mm di alzata, consentiva di guadagnare una decina di km/h.

Bastava eliminare filtro dell'aria e silenziatori, ed allargare i getti originali, senza neppure aumentare la compressione.

Occorreva un po' d'attenzione: dopo 10.000 giri nelle marce basse, con le molle di serie si poteva incappare in qualche sfarfallata.

Sul serbatoio una semplice decalcomania ha preso il posto del logo metallico presente sulla CB 350

UN ABISSO TRA LE 350 CM³ STRADALI E QUELLE PIÙ SEMPLICI DA CORSA

Nella succitata gara di Monza del lontano 1963, una 350 monocilindrica monoalbero AJS 7 R Boy Racer "privata" guidata dall'inglese Dan Shorey, aveva toccato punte massime di 192 - 194 km/h! Era giunta indenne al traguardo a 175 di media, col suo semplice motore a 78 mm di corsa e la carenatura parziale. Questo per dire dell'abisso di prestazioni fra le moto da corsa e le stradali di oltre dieci anni dopo. Era la seconda volta che assistevo al GP delle Nazioni, mi ero intrufolato nei box ed ero rimasto estasiato a rimirare quel bolide nero come la notte che odorava di ricino e di fuoco. Per i veri appassionati, dirò che questa AJS tirava un rapporto di trasmissione totale pari a 5,15 a 1. Merito dei magnifici valori della Pressione Media Effettiva nel classico motore inglese, compresso a dovere e riempito e svuotato magistralmente, prossimi a 11,5 kg/cm² al regime di potenza, poiché i giri erano di poco superiori alle mono stradali ed addirittura inferiori a quelli dell'Honda in esame. L'ovvia deduzione è che i costruttori di queste ultime non si erano prefissa la meta delle elevate potenze specifiche.

L'autore dedica queste note all'amico Toni Biondo che non ebbe fortuna se non quella volta che comprò l'Honda 350

SCHEDA TECNICA

HONDA 400 SAMOTO

MODELLO: Honda 400 "SAMOTO"

ANNO DI COSTRUZIONE: 1975-76

MOTORE: 4 cilindri in linea fronte marcia a 4 tempi - Distribuzione monoalbero in testa (asse a camme "Futura Super Racing ") con 2 valvole per cilindro - Raffreddamento ad aria con radiatore olio supplementare posto anteriormente dietro la tabella porta numero o semicarenatura (per le gare di durata)

ALESAGGIO x CORSA: 56.25 x 50 mm

CILINDRATA: 497 cm³

RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 12:1

POTENZA STIMATA: 50 CV a 10.500 giri/min

ALIMENTAZIONE: 4 carburatori Kehin da 28 mm

CAMBIO: 6 marce

RAPPORTI INTERNI STANDARD: (Z primario/Z secondario)

Prima	2.733	(15/41)
Seconda	1.8	(20/36)
Terza	1.375	(24/33)
Quarta	1.111	(27/30)
Quinta	0.965	(29/28)
Sesta	0.866	(30/26)

RAPPORTI INTERNI RAVVICINATI: (Z primario/Z secondario)

Prima	1.681	(22/37)
Seconda	2.0	(19/38)
Terza	1.478	(23/34)
Quarta	1.28	(25/32)
Quinta	1.111	(27/30)
Sesta	1.0	(29/29)

SCARICO: 4 in 1 Samoto con finale libero a trombone

SOSPENSIONE ANTERIORE: forcella Honda teleidraulica da 33 oppure Ceriani GP da 35 (in abbinata a dischi Brembo e cerchi Bimota in magnesio)

SOSPENSIONE POSTERIORE: ammortizzatori Koni corsa regolabili

FRENO ANTERIORE: doppio disco Honda o Brembo da 260 mm

FRENO POSTERIORE: disco Brembo da 220 mm o tamburo Honda

RUOTE: a raggi con cerchi in alluminio Borrani Record da 18" - in alternativa Bimota in lega di magnesio

PNEUMATICI: Michelin PZ2 - 3.00 x 18 ant. - 3.50 x 18 post.

PESO: 145 Kg

In alto, il sinuoso andamento dei tubi di scarico, vero segno distintivo della 400 SS; la loro forma è stata forzata dalla necessità di lasciare accesso al filtro dell'olio a cartuccia, ubicato davanti al carter motore.

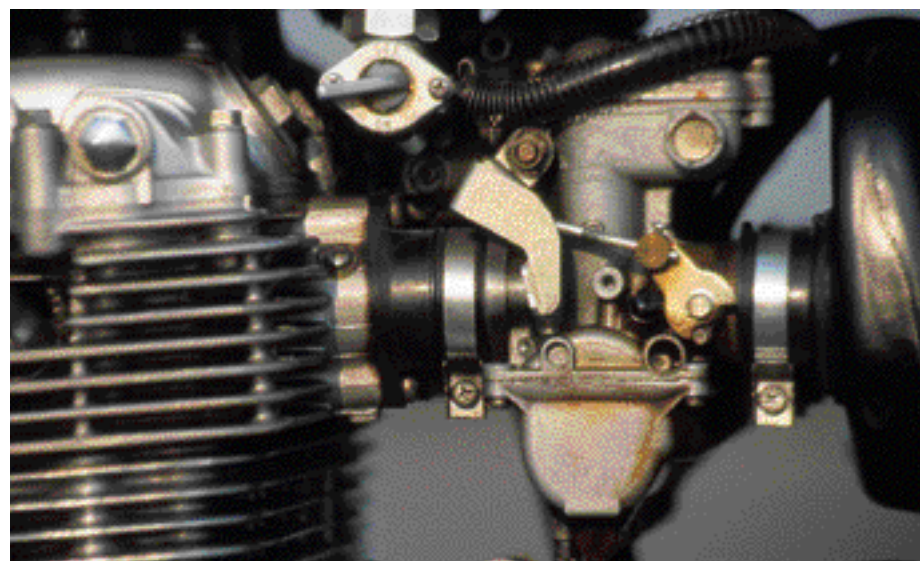
Nelle foto piccole, sotto i fianchetti si celano molti componenti dell'impianto elettrico, compresa la batteria da 12V - 12A.

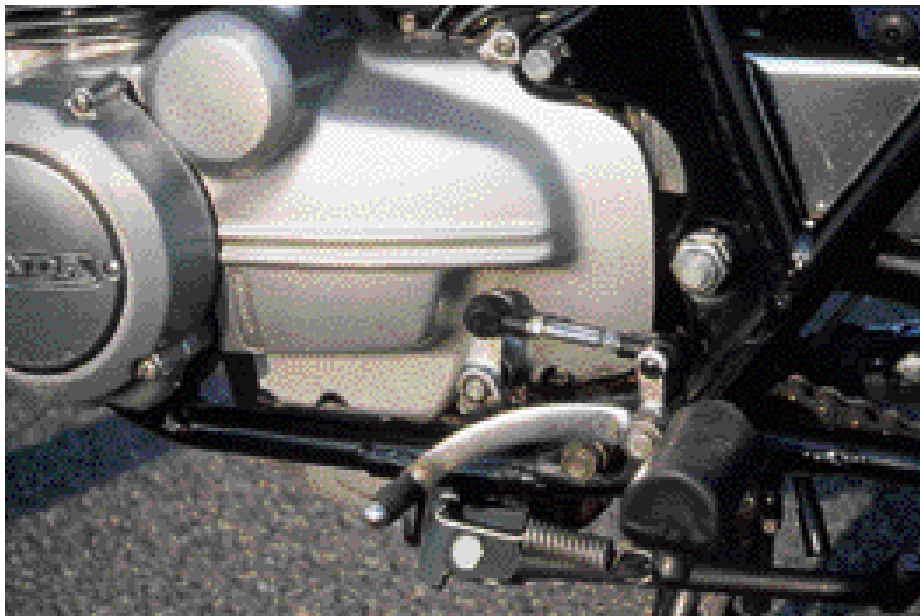
In basso a destra, i carburatori sono Keihin 054-A con il diffusore di 20 mm di diametro; il getto del massimo di 75, quello del minimo di 40. Essi aspirano in una scatola che contiene l'elemento filtrante dotato di ingresso per i vapori di sfianto del motore, che vengono così riciclati.

400 SS COME SUPER SPORT

di Franco Daudo

La Honda 400 SS prese il posto della 350 nel listino della Casa giapponese: segnò un cambio estetico radicale e da essa derivò una versione corsaiola





I comandi arretrati hanno imposto l'adozione di un rinvio per la leva di comando del cambio, mentre quella del freno è dotata di un archetto per evitare il contatto con il motore.



ce, prime fra tutte le Japauto, adottavano uno scarico quattro in uno come sui motori automobilistici da corsa. Poi un nuovo serbatoio monocoloro (rosso o blu) con le misere decalcomanie anziché il marchio metallico applicato, così come gli striminziti fianchetti in plastica fissati a pressione.

La sella aveva una anonima borchitura. Restavano gli ottimi comandi elettrici e tutta la tecnologia "Made in Japan", ma la posizione di guida era meno turistica, con le pedane arretrate e il manubrio quasi piatto.

Curiosa e inspiegabile se non con una voluta esaltazione dell'aspetto sportivo, il posizionamento delle pedane posteriori direttamente sui bracci del forcellone: peggio poteva solo essere il loro fissaggio al bullone inferiore degli ammortizzatori, come si faceva sui cinquantini dell'epoca! Già dalla seconda serie apparvero comunque i supporti applicati al telaio.

Per il resto, tutto era ereditato dalla 350, compreso il motore, dotato di un nuovo gruppo cilindri con l'alesaggio aumentato di 8 mm fino al valore di 55 mm che con la corsa invariata a 50 mm portava la cilindrata a 408 cm³. Modifica importante nel cambio: i rapporti passarono da cinque a sei aumentando la fruibilità del motore, non particolarmente potente e propenso agli alti regimi, e facendo felici i preparatori delle "derivate di serie" di allora che ne intuirono le potenzialità per un proficuo impiego in pista (e a ragione, come vedremo più avanti).

di grande successo. Della CB 350 Four si vendettero centinaia di migliaia di esemplari. Credo che una versione più spinta, specie per chi voleva andarci in coppia, avrebbe ulteriormente migliorato il successo.

La Honda propose più avanti una 400 Four denominata Super sport ricavata dal tre e mezzo, un po' più brillante ma alquanto francescana, che non rinnovò l'impatto emotivo e di vendite della sorella minore.

Arrivata nel 1975, la 400 portò un'onda nuova tra le "giapponesi": impostesi al pubblico con le loro scintillanti finiture e la dovizia di particolari la nuova moto, tecnicamente derivata in modo evidente dalla 350 parve dedicata a motociclisti più concreti,

che guardavano il mezzo non solo come semplice espressione del proprio ego ma anche e soprattutto pratico ed efficiente.

Si disse che era una moto "all'europea" proprio per l'aspetto più funzionale rispetto alle quattro cilindri precedenti.

Via i quattro tubi di scarico separati: ormai non serve più che la gente riconosca a colpo d'occhio che è di fronte a una pluricilindrica; costavano più cari in produzione e se usati per brevi tragitti duravano poco a causa della condensa che li corrodeva fino a distruggerli. Inoltre, dopo i fasti sportivi degli anni '60, i quattro megafoni erano stati abbandonati anche sulle piste: le pluricilindriche da enduran-

In alto, il disco anteriore di 260 mm di diametro (come sulla 350) è dotato di una pinza flottante montata su un braccio infulcrato al fodero della forcella. Spesso il perno di rotazione si bloccava, riducendo l'efficacia della frenata: va controllato periodicamente.

Al centro, il disco in lamiera applicato alla corona posteriore evita che, in caso di salto della catena, quest'ultima possa incastrarsi tra la ruota e il forcellone.



HONDA 400 SAMOTO

"Honda 400 quattro in uno, la moto da città che vince in corsa!" Così recitava una doppia pagina pubblicitaria della Honda Italia nel 1976... ed era vero! La Honda 400 Four SS aveva infatti iniziato un periodo di dominio nella classe 500 tra le cosiddette "Derivate di serie", o "Depravate di serie" come arrivò a chiamarle una prestigiosa rivista di settore. E questo perché, come vedremo, alla fine "di serie" era rimasto ben poco... Ecco dunque una breve storia di queste "Superbike degli anni '70"

1971

Nasce ufficialmente il "Trofeo Gino Magnani" in memoria del fondatore della rivista Motociclismo. Il Trofeo si articola su tre prove di durata, della lunghezza di 500 km con equipaggi di due piloti. Due le classi ammesse: da 350 a 500 e fino a 750 cm³.

Nella 500 ci sono le Honda 450 bicilindriche e le tricilindriche due tempi Kawasaki e la Suzuki Titan.

1972

A dominare la classe 500 arrivano le Honda Four e sono subito scintille tra la romana Samoto preparata da Morelli e condotta da Piccirilli, e la forlivese Carpeggiani affidata a Francini.

1973

Nasce, per opera del Gentlemen's



Motor Club di Roma, il "Trofeo del Centauro" che si affianca al Magnani. In entrambi dominio della Honda Four Samoto 500 con la coppia Piccirilli/Tommaso.

1974

Il "Trofeo del Centauro" cambia nome in "Trofeo Maximoto". Cambia anche la formula del Magnani che si disputerà su tre prove con batterie e finali. Non cambia invece il vincitore della 500: ancora Piccirilli su Honda Samoto.

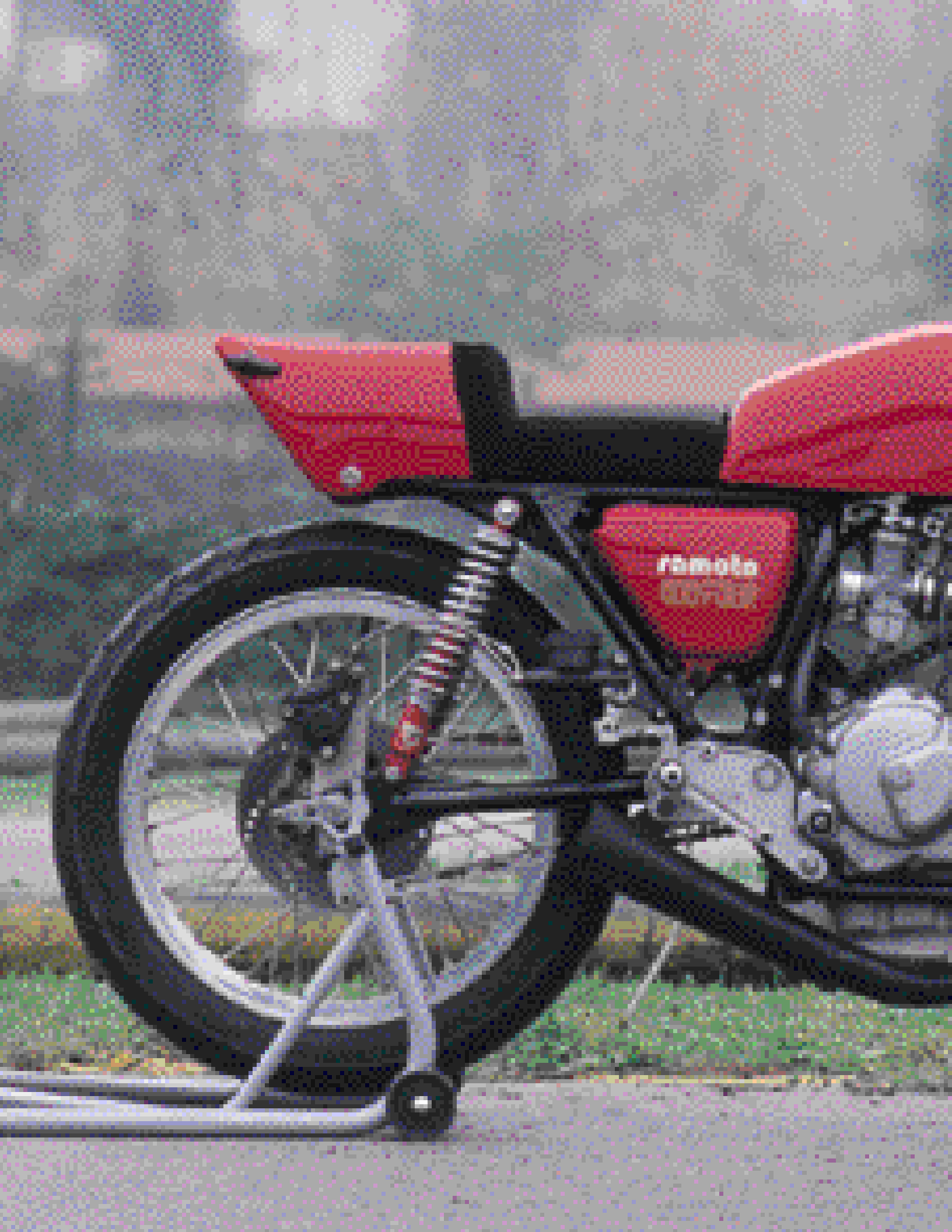
1975

Debutto della Honda 400 SS preparata dalla Samoto che si mise in luce

con Gianni Pellettier. Il regolamento viene ulteriormente liberalizzato, la 400 è in realtà una 498 con camme molto spinte e carburatori della 500 o 750 (forse anche da 29). Il cambio a 6 marce ed il peso di 20 kg inferiore alla "vecchia" 500 fecero sì che la nuova arrivata sia da subito molto competitiva specie tenendo conto del fatto che il Maximoto ed il Magnani (due prove su tre) si disputavano sul "corto" di Vallelunga. Pellettier vinse il Maximoto, mentre Licitra e Francini dominarono il Magnani ancora con la 500 Four.

1976

E' l'anno della consacrazione della





HONDA
remote



400 Samoto che vinse, con Pellettier, sia il Magnani che il Maximoto e ottenne anche ottimi piazzamenti nelle prove di Campionato italiano juniores (vittoria a Varelunga nella terza prova di qualificazione)

IN PARTICOLARE:

Varelunga - Trofeo Maximoto - Coppa Sidam - 1° Pellettier

Varelunga - Trofeo Maximoto - Coppa Biaschelli - 2° Pellettier

Misano - Trofeo Magnani - 1° Pellettier
Su queste tre prove venne anche assegnato il Trofeo Futura che premiò Pellettier tra i piloti e Morelli tra i preparatori

Varelunga - Trofeo Maximoto - Coppa Samoto - 1° Pellettier

Monza - Trofeo Magnani - 1° Pellettier

Il caratteristico andamento del complesso di scarico 4 in 1 il cui collettore è posizionato sotto la coppa dell'olio per non interferire con le forti inclinazioni. L'ammortizzatore di sterzo ha la frenatura idraulica regolabile con il pomello zigrinato visibile in testa allo stelo

1977

A Pellettier successe il milanese Gianni Del Carro su Honda Segale 500 ma questa è un'altra storia...

IL KIT della SAMOTO 400

Le parti speciali commercializzate dalla Samoto per la stagione 1976 furono le seguenti:

- Serie canne e pistoni da 56,25 mm per aumentare la cilindrata a 498 cm³
- Guarnizioni in rame ricotto per aumentare il rapporto di compressione
- Albero a camme speciale della Futura in tre versioni:
 - Street (7°/40° aspirazione 40°/7° scarico) alzata 7 mm
 - Racing (20°/50° aspirazione 50°/20° scarico) alzata 8 mm
 - Super Racing su cuscinetti ad aghi (25°/55° aspirazione 55°/25° scarico)

Con l'utilizzo degli ultimi due tipi era opportuno lavorare ulteriormente (2 mm) gli incavi delle valvole nei pistoni per evitare interferenze agli alti regimi

- Ammortizzatore di sterzo regolabile di derivazione Kawasaki
- Ammortizzatori Koni o Marzocchi
- Scarico 4 in 1 libero con finale a trombone
- Serbatoio in resina allungato con codino monoposto
- Comando rapido acceleratore
- Pedane arretrate
- Manubrio in due pezzi
- Radiatore olio
- Serie getti da 85 a 115 e da 115 a 145
- Kit per doppio disco anteriore
- Cerchi Borrani

Le macchine prodotte in piccola serie direttamente dalla Samoto avevano modifiche ancor più radicali, spinte ai limiti del regolamento, inclusi bielle e albero motore speciali, che consistevano in:

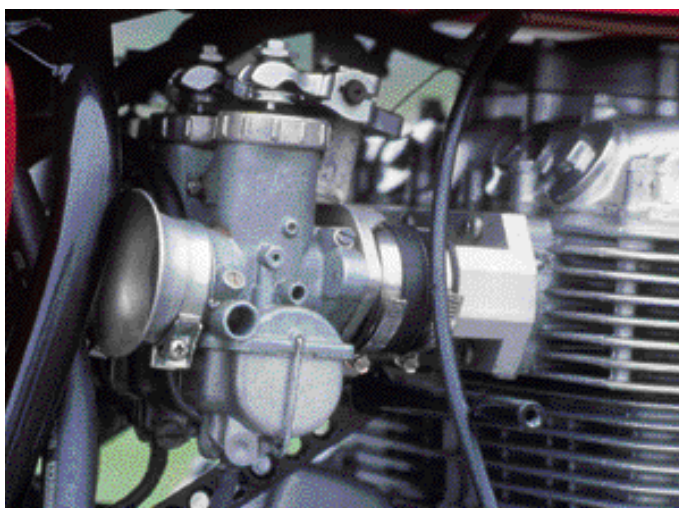
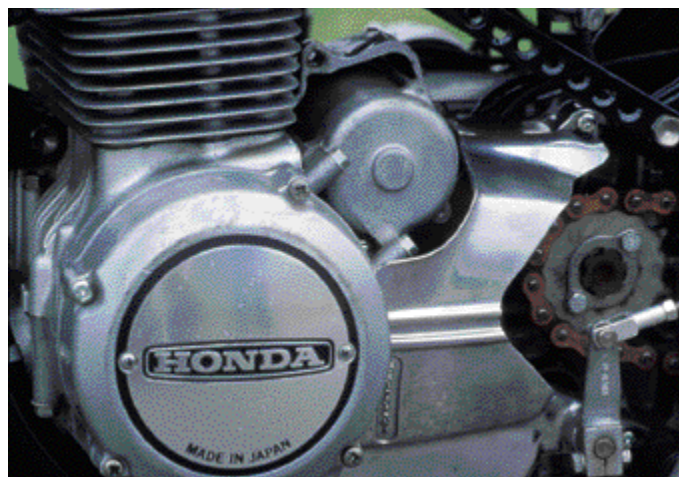
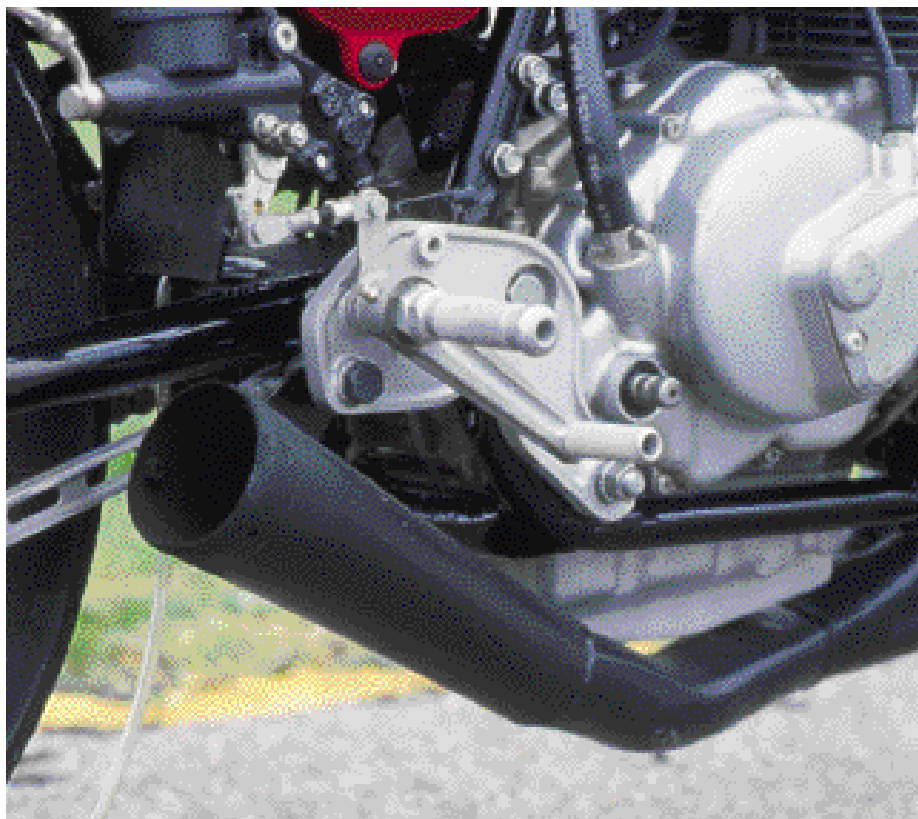
- Kit Brembo/Bimota per il disco posteriore
- Cerchi in magnesio Bimota prodotti dalla Speedline
- Forcella Ceriani GP per doppie pinze Brembo
- Parafango ant. in lamierino
- Contagiri RSC
- Kit di adattamento per montare i carburatori Kehin fino a 29 mm
- Modifica per impianto elettrico con chiave sotto la sella

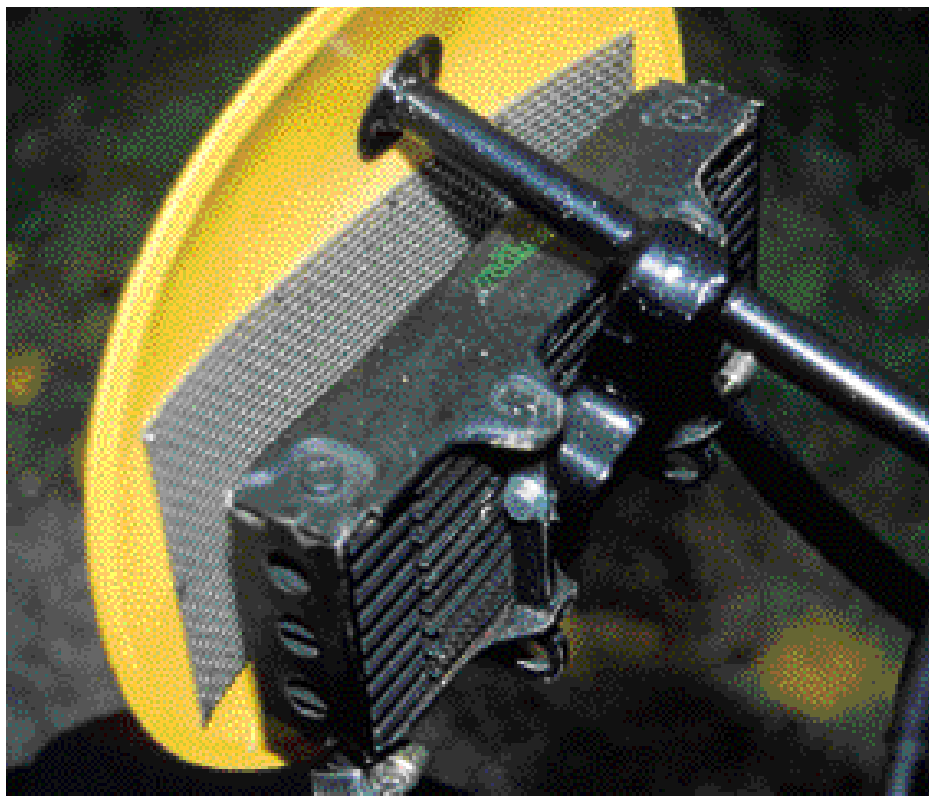
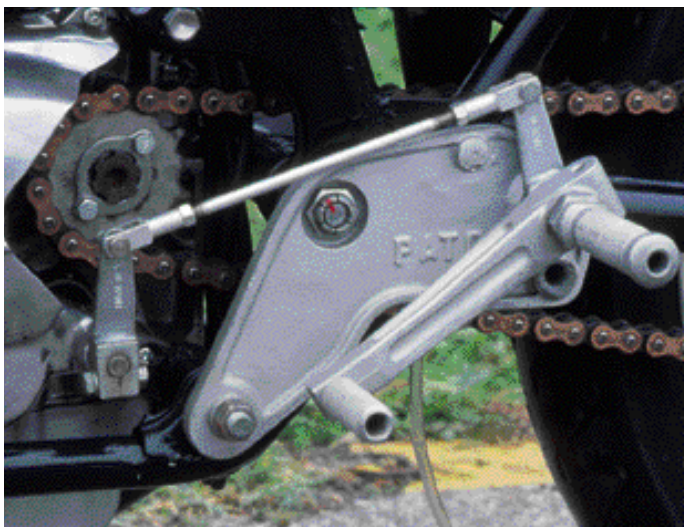
In alto, il terminale è a trombone, completamente libero. I comandi arretrati fanno parte di un kit commercializzato all'epoca.

Sotto a sinistra, il sellino posteriore è in vetroresina, dalla tipica forma in voga nel periodo. Il disco posteriore è frenato da una piccola pinza Brembo. Gli ammortizzatori sono Koni, montati in alternativa ai Ceriani.

Al centro a destra, il coperchio laterale sinistro alleggerito mette in vista il motorino d'avviamento (obbligatorio nelle derivate serie dell'epoca) e il pignone della trasmissione finale.

In basso a destra, i carburatori Kehin del diametro di 28 mm montati con uno speciale collettore in alluminio ricavato dal pieno.



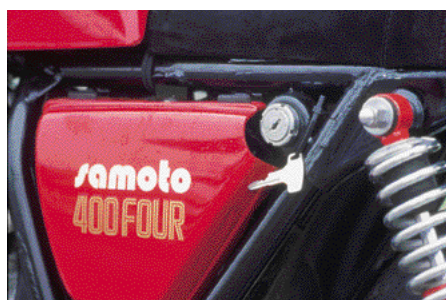


In alto a sinistra, un particolare del mozzo posteriore, ricavato allargando un mozzo anteriore della 500 (per godere della maggior rigidezza dei 40 raggi impiegati su quel modello).

In alto a destra, forcella e freni anteriori sono originali mentre il piccolo parafrangente in lamiera è caratteristico delle Samoto.

Al centro a destra, un dettaglio delle pregevoli piastre di supporto delle pedane, marchiate Paton; la Samoto ne utilizzava un tipo più leggero, applicate a supporti saldati al telaio.

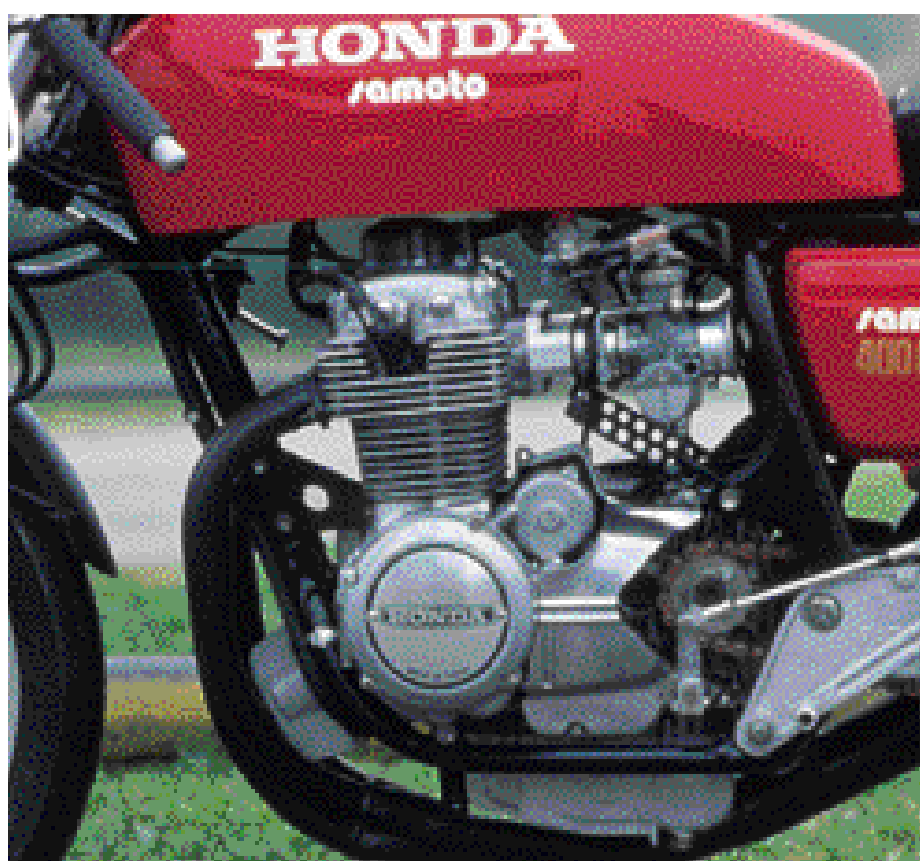
A lato, il radiatore dell'olio applicato dietro il portanumero anteriore (che era, ovviamente, forato) con il marchio Futura.

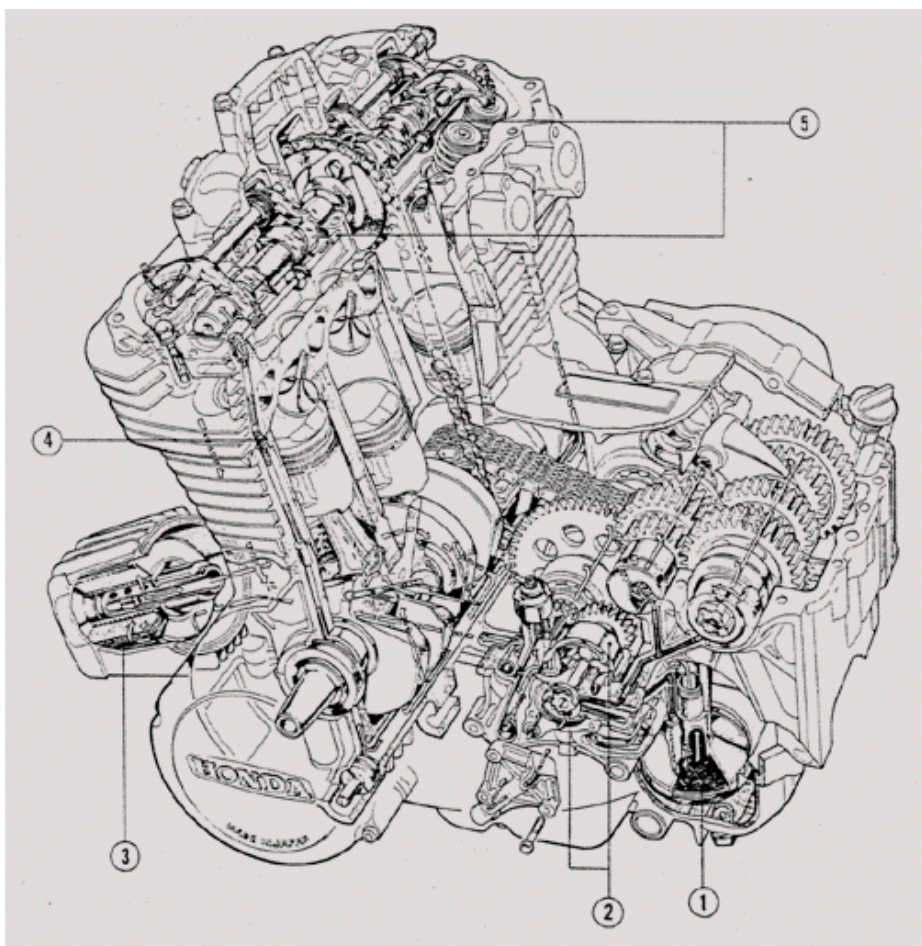
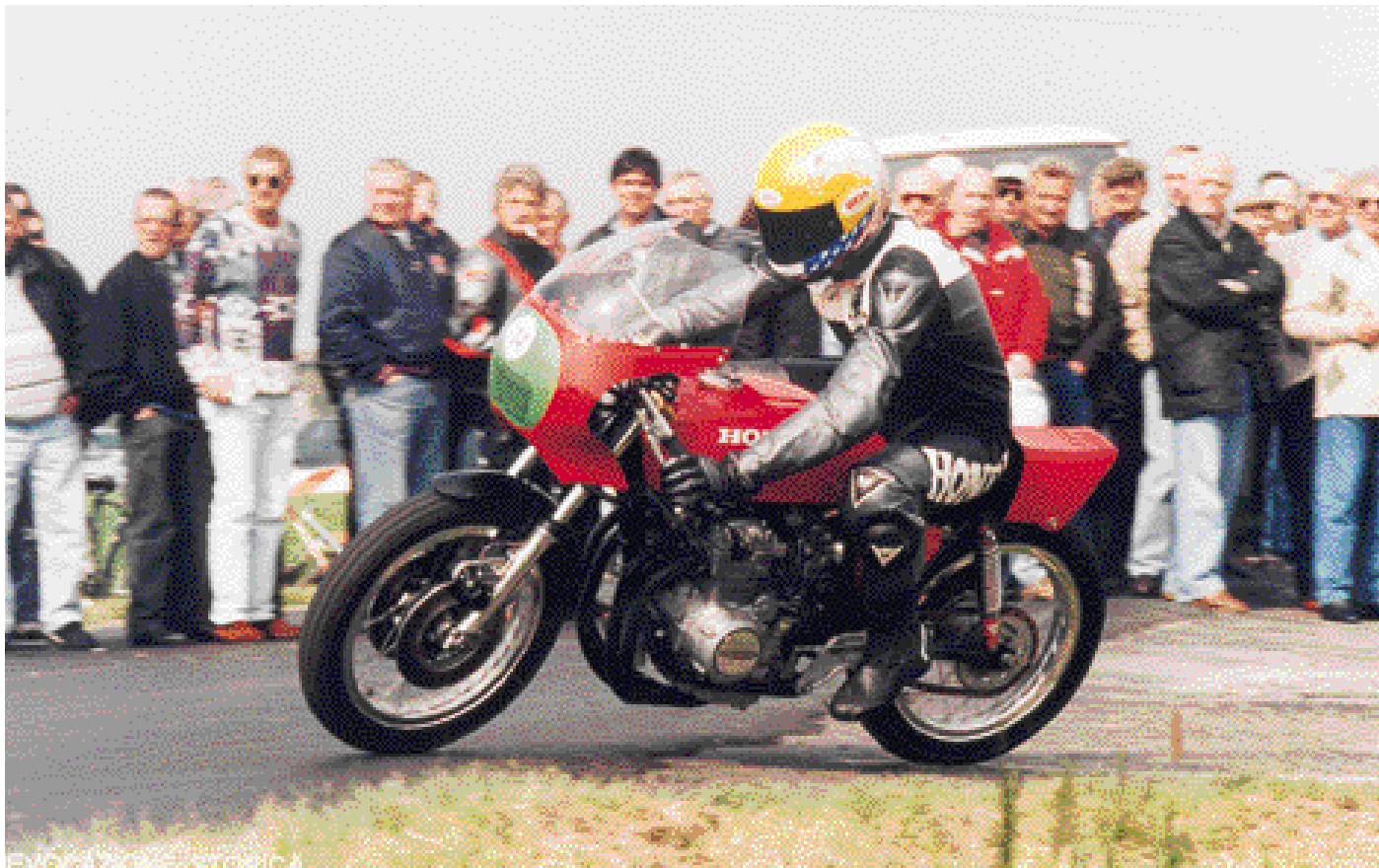


In alto, la linea della Samoto è caratterizzata dal grosso serbatoio che, più allungato, riprende le forme dell'originale.

Sopra, la caratteristica posizione dell'interruttore generale, vicino al fianchetto sinistro.

A lato, una vista laterale del motore con i carter alleggeriti nella zona del pignone e del motorino d'avviamento.





Giuseppe Pinzini, che ringraziamo per l'aiuto nella stesura di queste note, utilizza spesso la sua Samoto; qui è ripreso alla rievocazione storica del circuito di Carzeto di Soragna.

A lato, una vista in trasparenza del motore Honda 350.

DUE PAROLE SUL MITICO MAGODELLE "SAMOTO"

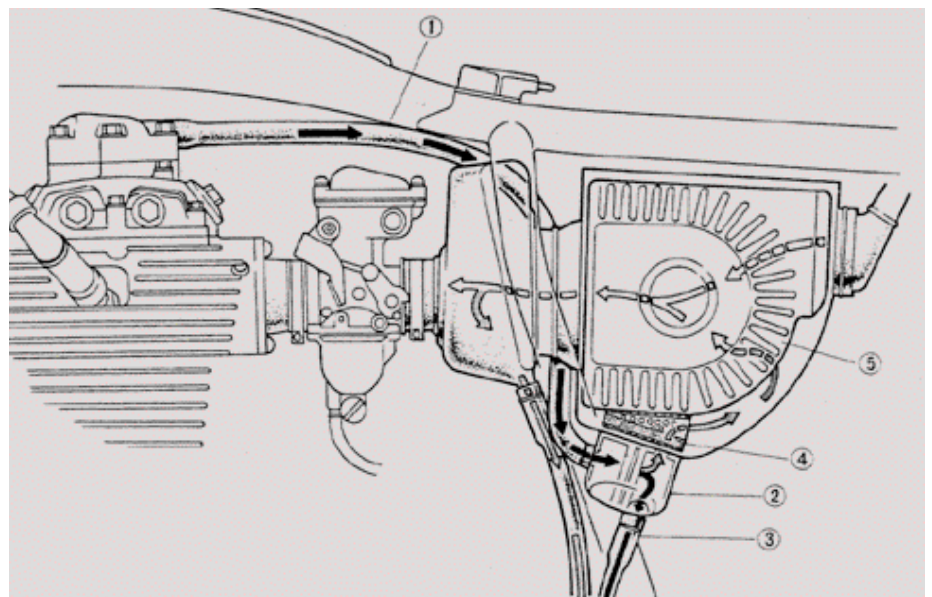
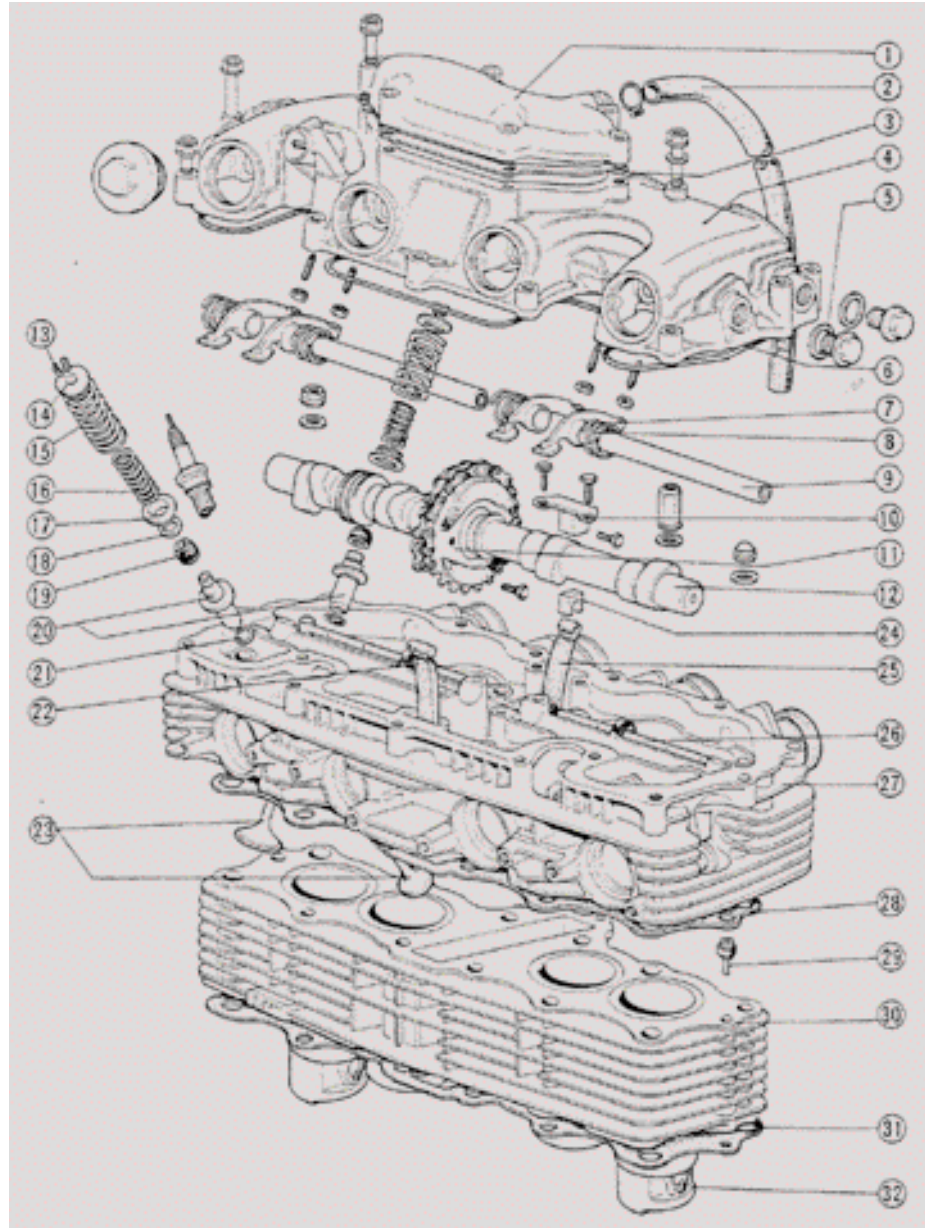
Oggi, nelle gare delle Classiche, vi è un gruppo di piloti romani che dominano la classe 500 con le Honda. Ed il Moto Club Gentleman è ancora oggi il più attivo e "sensibile" alle esigenze di questa categoria. La spiegazione è semplice: negli anni '70 a Vallelunga c'era il "covo" delle Honda e le sfide sul quel circuito tra piloti e preparatori locali avevano portato il livello di queste competizioni a un livello tale

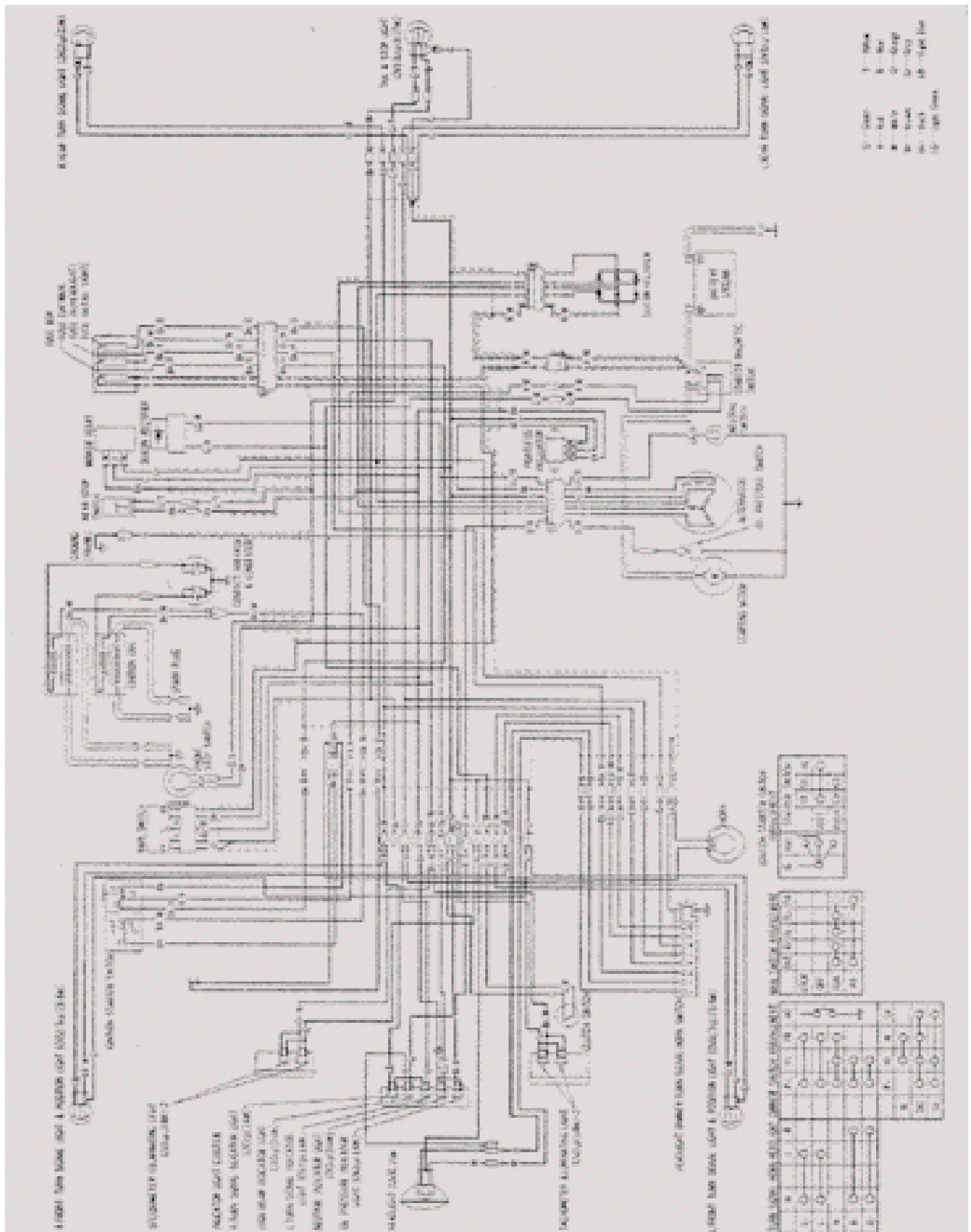
In alto, una vista esplosa del gruppo termico pressoché identico (a parte le misure dell'alesaggio) della 350 e 400.

In basso, il sistema di ricircolo dei vapori di sfianto della 400 SS: 1- tubo di sfianto, 2- condensatore dei vapori, 3- recupero olio condensato, 5- filtro aria.

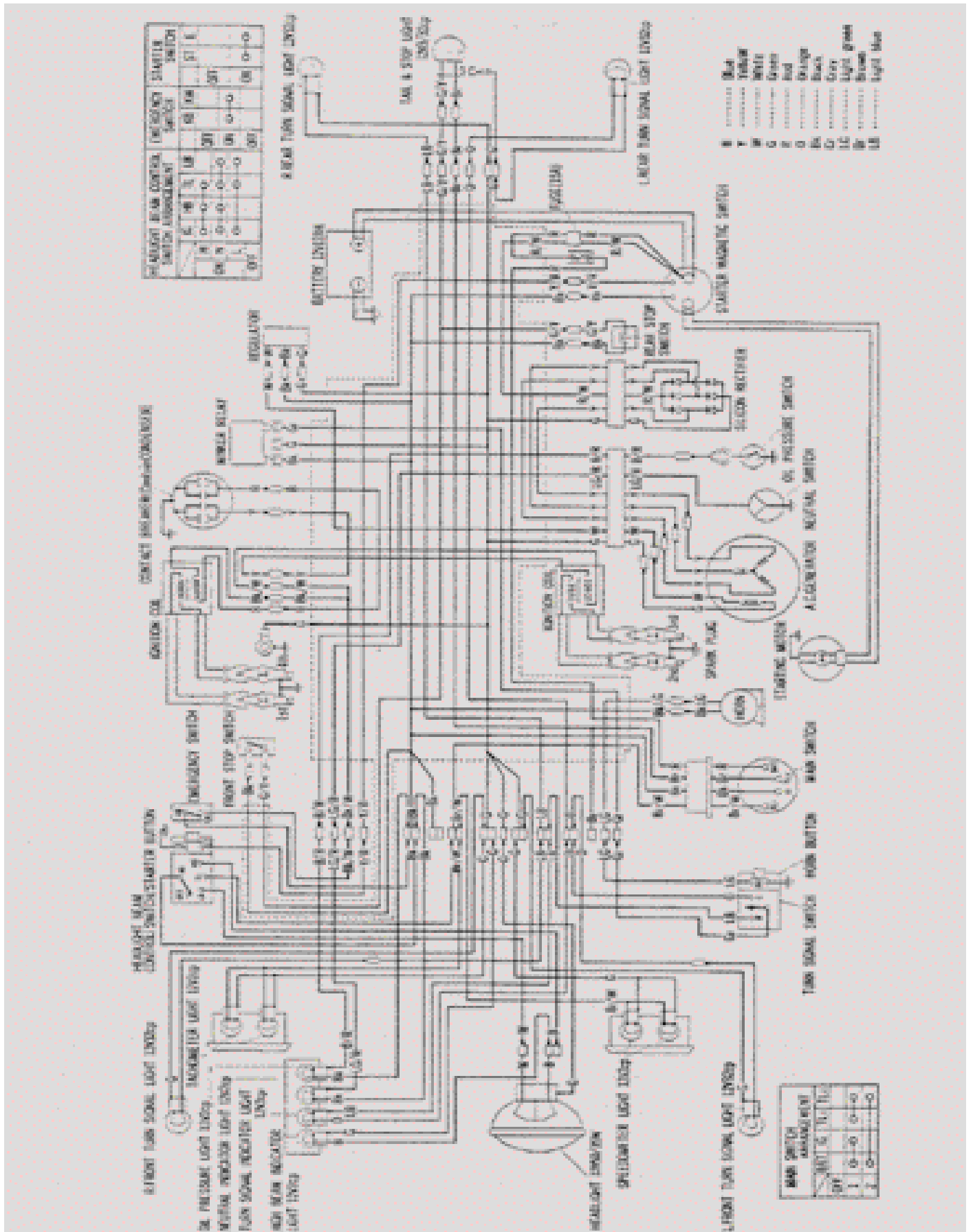
che per un "foresto" cogliere un buon risultato in quella pista era quasi come vincere un mondiale ! Carlo Morelli, piacentino classe 1934, capo officina della Samoto di Roma, cominciò presto a lavorare sui motori; a soli 11 anni, presso l'officina dei fratelli Cavaciuti, è già alle prese con Norton e Parilla 250 bialbero. Dopo il servizio militare passa alla Mondial e quindi, negli anni '60, alle auto; trasferitosi in Inghilterra prepara vetture di Formula 2 e 3. Nel 1973 torna in patria, a Roma, dove prende servizio nell'officina della concessionaria Honda della capitale, la Samoto. Qui, ben presto si interessa dell'elaborazione delle quattro cilindri nipponiche per le gare delle derivate di serie, dapprima con le CB 500 e quindi, appena arrivate in Italia, alle nuove 400. Lo abbiamo trovato nella sua officina di via Sant'Alessandro dove oggi si occupa di restauri e di preparazioni (tra i suoi clienti il campione italiano delle Classiche classe 500, Vitali, che utilizza un motore 500 "made in Morelli").

Di quel periodo ricorda che la Samoto preparò una 400 su misura per Pellettier (vero e proprio pilota ufficiale) sulla quale furono apportati tutti i miglioramenti e le esperienze. Fu anche allestita una piccola serie di moto complete, una ventina, per partecipare alle gare delle derivate di serie, che andarono in mano a vari piloti privati tra i quali ricorda i bravi Elias e Miscioni. Poche invece furono allestite per il campionato juniores, essendo in inferiorità rispetto alle Suzuki due tempi. Della Honda 400 ricorda che il punto di forza rispetto alla fino ad allora vincente 500 Four, era il peso contenuto intorno ai 125 kg (25 meno della migliore 500) che, unito alla maneggevolezza di un telaio raccolto e al cambio a sei marce, la resero pra-

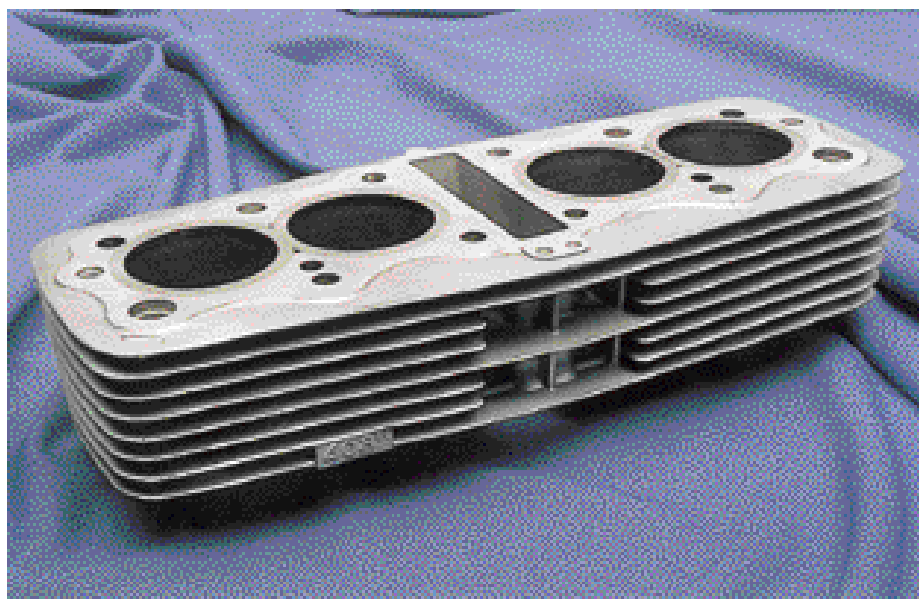
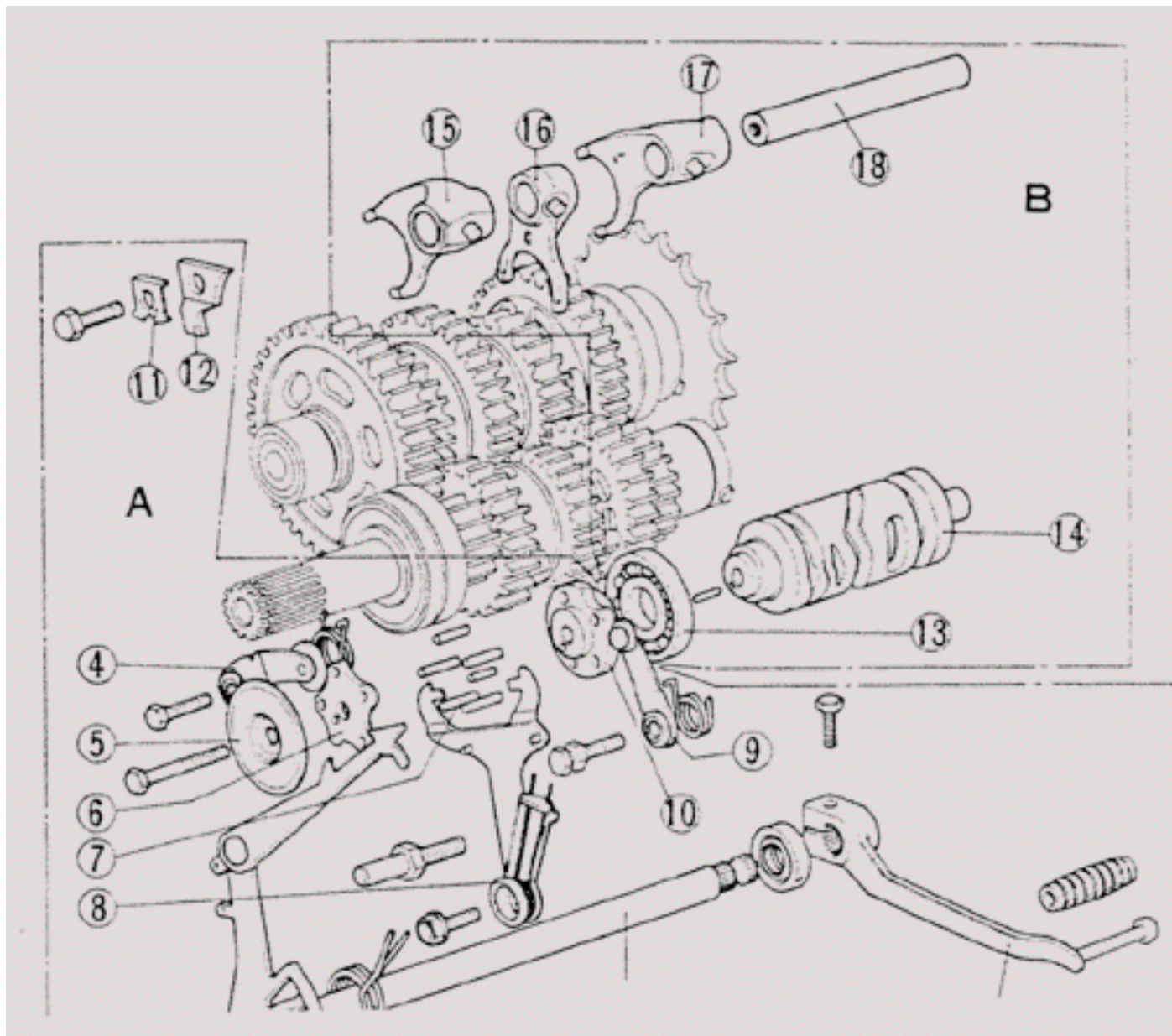




Lo schema elettrico della Honda CB 400 SS.



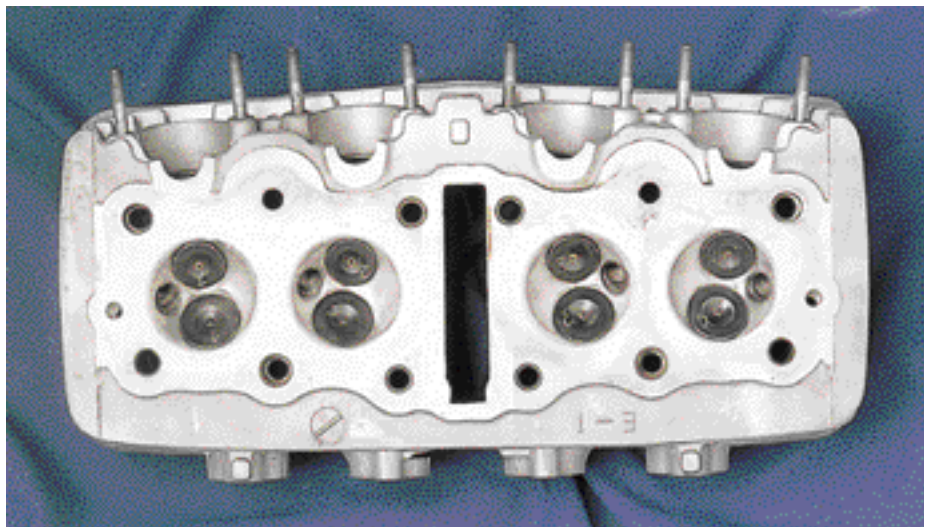
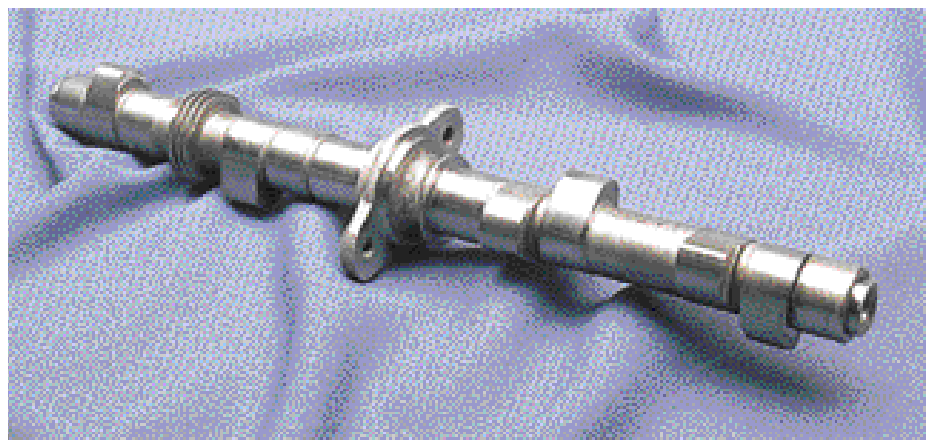
Lo schema elettrico della Honda CB 350 Four.



In alto, il cambio a cinque marce della 350 Four. Sulla 400 SS i rapporti divennero sei, per la delizia dei preparatori delle versioni da corsa.

A lato, il blocco cilindri originale con le canne con alesaggio 56.25 mm impiegate dalla Futura.

ticamente imbattibile sui circuiti lenti e guidati come il corto di Vallerunga dove si svolsero gran parte delle gare per derivate serie. Nel campionato junior il top era rappresentato dalla Suzuki Bimota SB1, una vera moto da



In alto a sinistra, le valvole montate sul motore del nostro servizio: quella di aspirazione ha diametro 26.6 mm, quella di scarico 23.1 mm.

In alto a destra, l'albero a camme Futura SR (Super Racing) aveva i supporti di estremità rotanti su cuscinetti a rullini. Sopra, la forma dei lobi.

Al centro a destra e in basso, una vista della parte inferiore della testata e della guarnizione (speciale) in rame ricotto.



GP, che rendeva arduo il confronto alla pur preparatissima hondina; sui circuiti veloci non c'era storia ma Morelli ricorda un avvincente arrivo in volata di Pelletier sul tortuoso circuito di Magione, secondo per una mancia-

ta di metri. Anche la Sidam, concessionaria romana della Suzuki e della Yamaha, schierò una 400 preparata dal meccanico Pizzuti; ma anche in questa macchina c'era la mano di Morelli, tanto da essere pressoché una copia della Samoto. Pilota di punta della Sidam fu Menegaz. Molti degli accessori erano marchiati Futura. Dopo la Samoto, forte della

sua esperienza, Carlo Morelli entrato a far parte del reparto corse della Honda collaborò alla messa a punto della discussa NR 500 otto valvole a pistoni ovali e della successiva NS tre cilindri, mondiale con Freddie Spencer. Concluse la sua attività "da corsa" nel 1984 al seguito della squadra Yamaha con Agostini e il grande Eddie Lawson. ■