

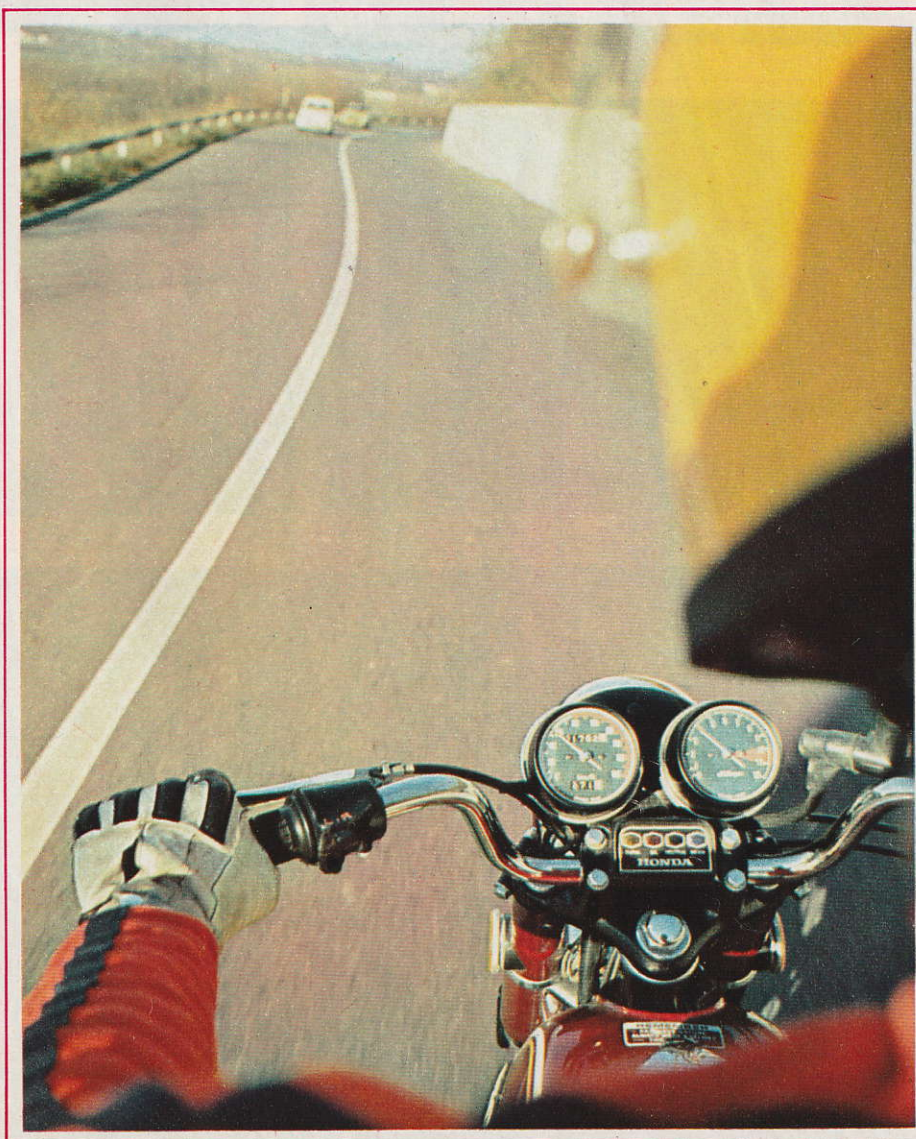
# HONDA "CB FOUR" 350

E' la prima 350 quattro cilindri da strada del mondo, costruita dalla massima Casa nipponica che sullo stesso schema ha già lanciato con successo la 750 e la 500. Grazie alle sue doti di abitabilità, maneggevolezza resistenza allo sforzo, silenziosità ed elasticità, è molto indicata per il gran turismo. Ben frenata e parca nel consumo, offre buone prestazioni velocistiche. Viene ora lanciata sul nostro mercato ad un prezzo estremamente interessante.





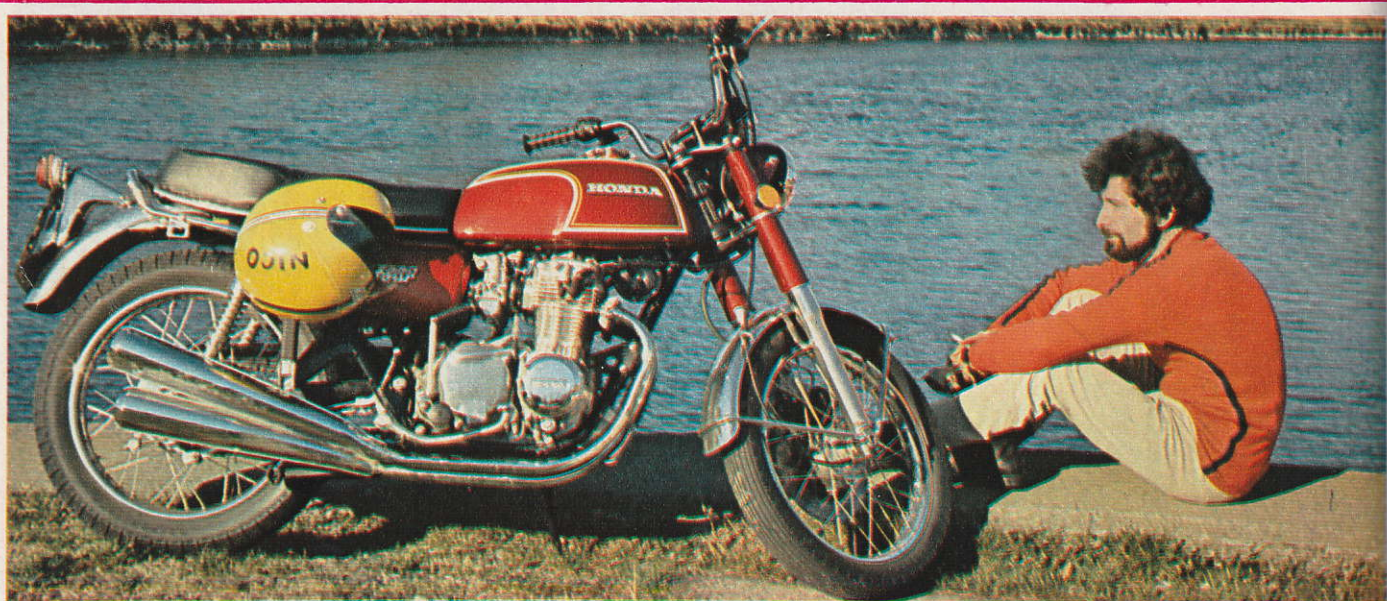
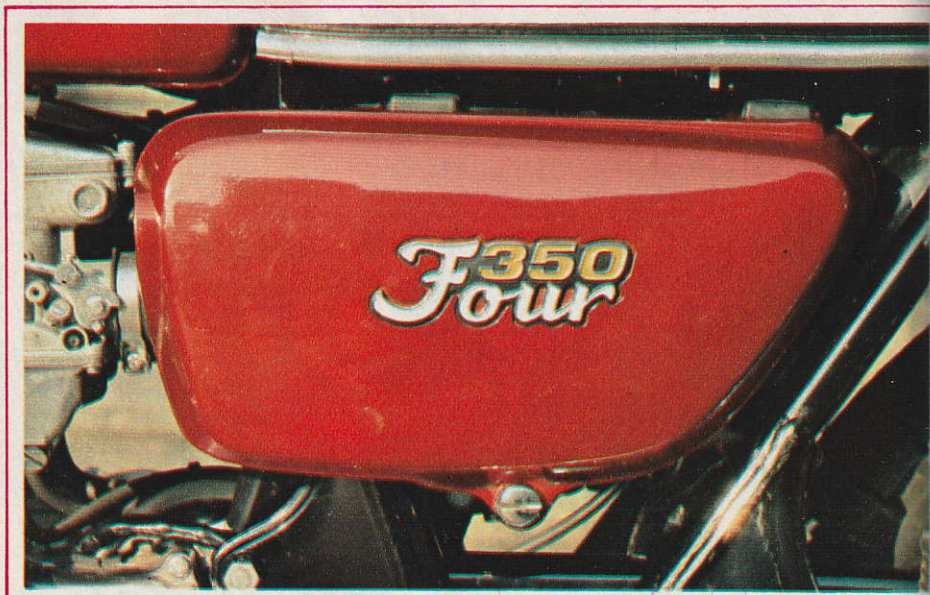
*In marcia con la pluricilindrica nipponica verso le montagne ammantate di neve. Molti utenti sportivi preferiscono eliminare gli specchietti retrovisori, che si vedono nella foto sopra.*

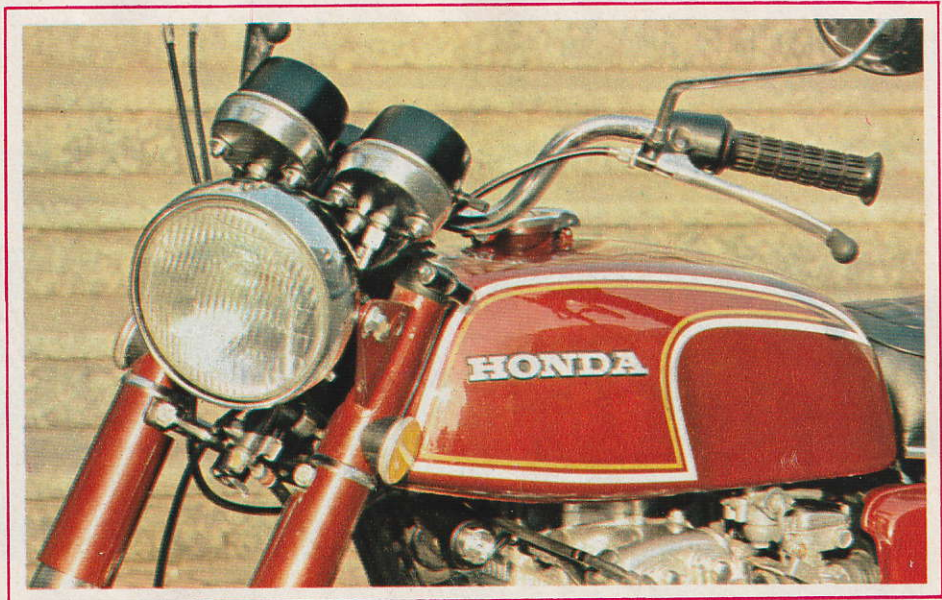


## HONDA "CB FOUR" 350

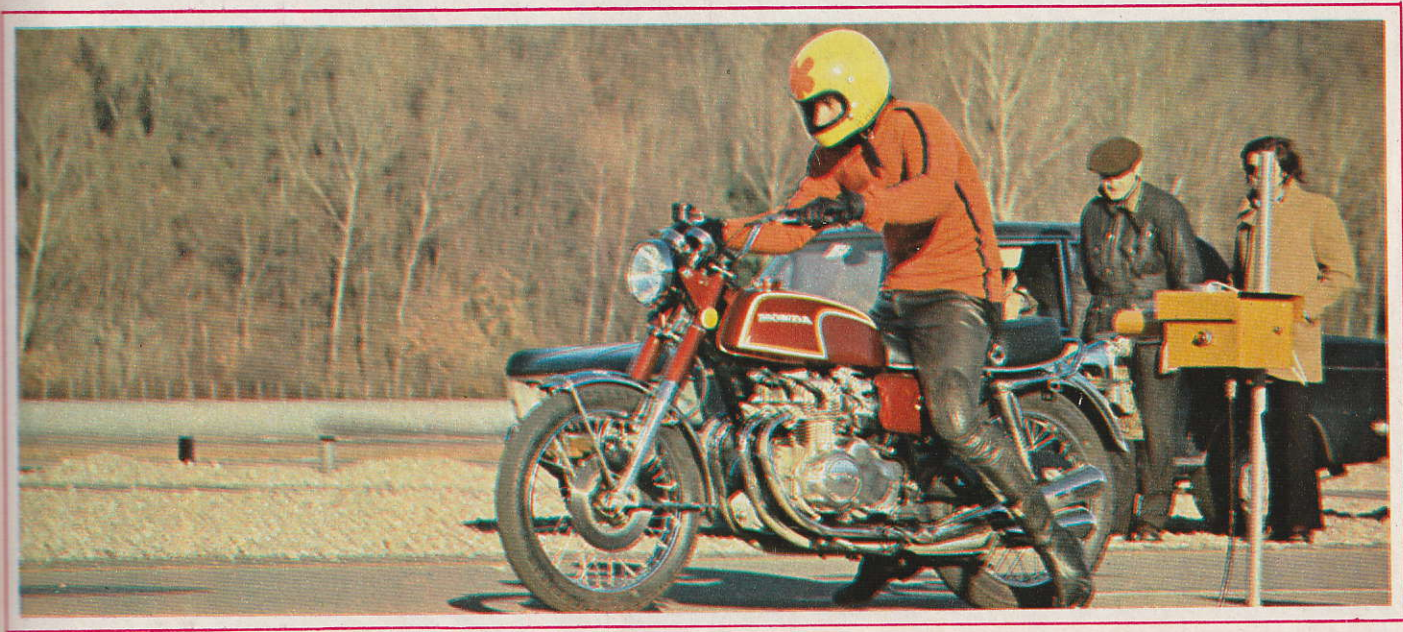
*A lato, particolare della fiancatina sinistra, dietro la quale si trova la « centrale » elettrica. Molto bella la scritta con la denominazione del modello. Sotto, due momenti idilliaci sulla sponda di un laghetto.*

*La quattro cilindri giapponese è dotata di un sistema pratico e sicuro per agganciare i caschi sotto la sella.*

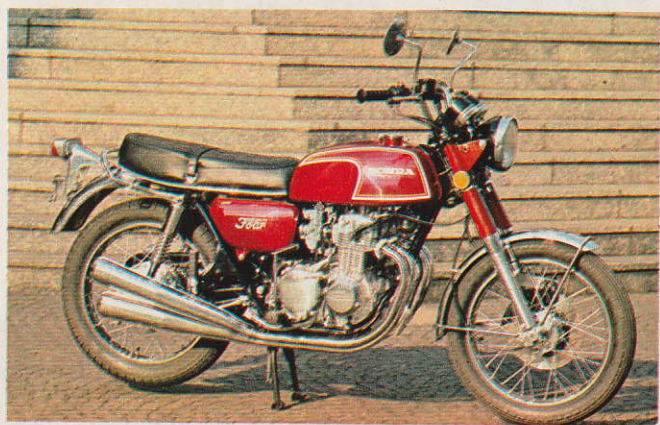




*A lato, particolare del bel serbatoio, della strumentazione e del fanale. I catarifrangenti all'esterno degli steli della forcella sono obbligatori negli USA. Sotto, il campione italiano della salita classe 500, Giancarlo Daneu, impegnato nelle prove di velocità e di accelerazione sui 400 metri con partenza da fermo alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.*



## HONDA "CB FOUR" 350



*Sopra, le dimensioni contenute e le armoniose proporzioni della Honda «CB 350 Four». Sotto, ancora Giancarlo Daneu alla pista Pirelli, sulla corsia per il collaudo delle sospensioni.*



**D**opo la 750 e la 500, la Honda si è nuovamente impegnata sul tema a lei particolarmente congeniale del quattro cilindri (naturalmente quattro tempi) e agli inizi dell'anno scorso ha presentato la 350, destinata a soddisfare le crescenti richieste di « medie cilindrature » ultramoderne provenienti da quasi tutti i mercati, compreso quello americano.

Questa bella 350, impostata ovviamente sulla stessa base delle sorelle maggiori, viene ora importata anche in Italia e sta per essere lanciata ad un prezzo estremamente allettante: 840.000 lire IVA compresa e franco concessionario.

Dato l'alto interesse che questa macchina riveste anche per i nostri centauro, ci siamo affrettati a richiederne un esemplare in prova all'importatrice IAP e grazie alla sollecita collaborazione della ditta bolognese siamo in grado di offrirvi le impressioni di guida e le particolarità tecniche pressoché contemporaneamente alla comparsa della « CB 350 Four » nelle vetrine dei concessionari.

Cominciamo con qualche nota tecnica ed estetica. La « CB 350 Four » è la prima quattro cilindri da strada realizzata non solo dalla Honda ma da tutta quanta l'industria mondiale. Vanta la distribuzione monoalbero, l'avviamento elettrico e il cambio a cinque marce, il tutto integrato in una tecnologia d'avanguardia e in una cura del particolare fuori dal comune. La linea è armoniosa, compatta; la strumentazione e l'accessoriatura complete; solo la finitura lascia a desiderare in due o tre particolari, probabilmente a causa della produzione in gran serie; sull'esemplare della nostra prova, ad esempio, la saldatura della marmitta superiore sinistra era così grezza da tagliare le dita soltanto a sfiorarla.

Ottimi, come si vede dalle foto, anche i comandi. Una volta in sella, innanzitutto nessuna difficoltà a poggiare entrambi i piedi a terra e poi la limitata larghezza del carter (solo 44 centimetri) mette l'animo in pace anche a colui che, mai cavalcata una « quattro cilindri », si è creato il complesso dell'ingombro.

Il manubrio, rialzato sì, ma senza esagerazioni, offre un appiglio naturale e confortevole, il busto leggermente in avanti, senza gravare i polsi di tutto il peso.

Infine quei due bei strumenti raccolti e ben disegnati, particolarmente il contagiri — dove la zona rossa inizia a 10.000 — mettono addosso una gran fregola di sentire subito tutto l'urlo del motore, senza risparmiare nemmeno l'ultimo cavallo.

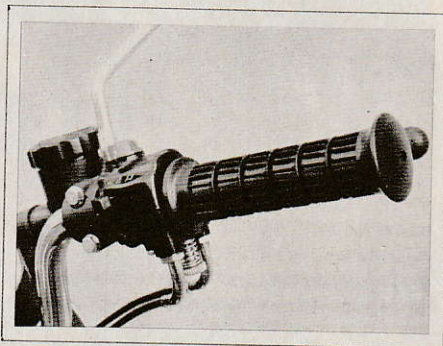
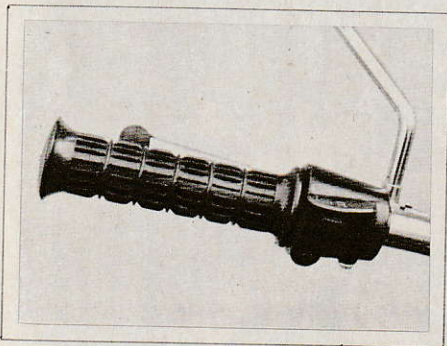
*La Honda « CB 350 Four » offre grosse soddisfazioni di guida sui percorsi tortuosi.*



## HONDA "CB FOUR" 350



Nonostante l'«impegno» dei quattro cilindri, la Honda «CB 350 Four» non presenta un aspetto massiccio: l'ingombro trasversale del carter è limitato e i cilindri esterni si scorgono appena. Vista da dietro, la moto rivela le abbondanti dimensioni della sella e mostra i quattro aggressivi tromboncini che sparano verso l'alto.



Bella e funzionale la strumentazione. Il tachimetro, completo di parzializzatore e totalizzatore, oltre gli 80 kmh ha la scala in rosso, forse per avvertire gli utenti americani che stanno avvicinandosi a velocità proibite. Sul contagiri la zona di allarme comincia come si vede a 10.000 giri, un regime da «gran prix». Il cruscottino reca le spie per gli indicatori di direzione, la pressione dell'olio, il folle e gli abbaglianti.

Accanto alla manopola sinistra, i pratici comandi degli indicatori di direzione e del claxon. Vicino alla manopola destra, sempre all'insegna della praticità, il pulsante dell'avviamento elettrico, l'interruttore di contatto (obbligatorio negli USA) e il deviatore per tutte le posizioni delle luci. Manca un pulsante per il lampeggio diurno. Leve e manopole ripetono l'apprezzatissimo disegno di quelle montate sulle «sorelle maggiori» di 500 e 750. I cavi del gas alla loro uscita dal comando scorrono entro protettive guaine metalliche, tra le quali si vede la grossa vite di registro.

Di solito — lo raccomandano tutti i manuali — l'approccio con la moto dev'essere una cosa graduale e tranquilla: una pacifica passeggiatina senza scosse, con la lancetta del contagiri in zona bassa e la mano destra inguainata nel velluto. Sono principi sani, ma in questo caso abbiamo fatto in un'altra maniera. Per prima cosa abbiamo voluto che la Honda 350 «quattro» mostrasse la sua faccia sportiva.

E così, al primo rettilineo sgombro di traffico appena fuori città, il petto appiccicato al serbatoio, abbiamo voluto vedere subito quei 10.000 giri, una marcia dopo l'altra. Ci siamo fatti forti

del rodaggio già ultimato dall'amico Mariannini della IAP, e, soprattutto, dell'immediata confidenza che la moto comunica a chi la porta.

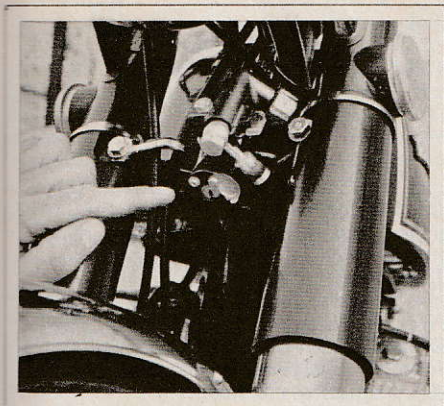
Infatti la guida della Honda 350 «Four» è quanto di più facile ed istintivo si possa immaginare; anche se pesa 170 chili a secco, l'interasse di 135 centimetri e la buona geometria del telaio rendono la moto maneggevolissima. Nello stesso tempo l'avancorsa è abbastanza lunga da ispirare un senso di sicurezza anche viaggiando forte senza aggrapparsi al manubrio.

Su quel rettilineo ci siamo entusiasmati all'urlo del motore, che oltre gli

ottomila giri è davvero eccezionale. La lancetta del tachimetro, però, non è così veloce come l'orecchio potrebbe far supporre.

Alla pista-prova della Pirelli — dove «Motociclismo» può utilizzare un impianto di rilevazione veramente «scientifico» — abbiamo trovato la conferma di quanto ci aspettavamo: sui 400 metri da fermo abbiamo realizzato il miglior tempo in 15 secondi e 380 millesimi, con una velocità di uscita di 124,480 chilometri orari. Il peso elevato e la potenza non eccezionale non ci hanno permesso di far meglio.

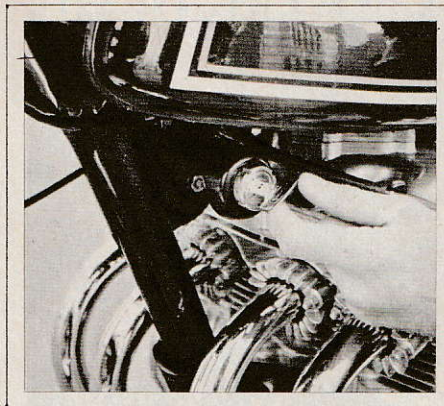
Dal lato sportivo, quindi, la Honda



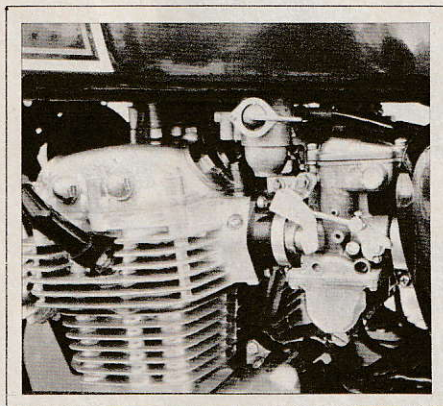
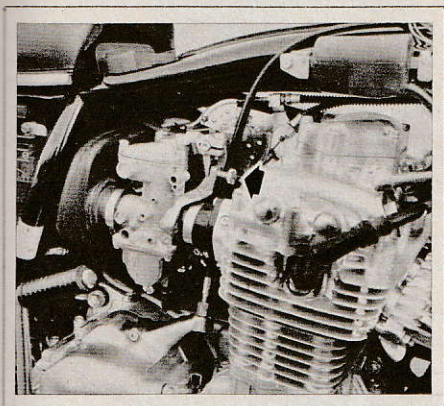
*Un po' scomoda l'ubicazione della serratura per il bloccasterzo, protetta da uno sportellino. Notare l'occhiello bordato di gomma per i cavi del tachimetro e del contagiri nonché lo snodo per il circuito idraulico del freno anteriore.*



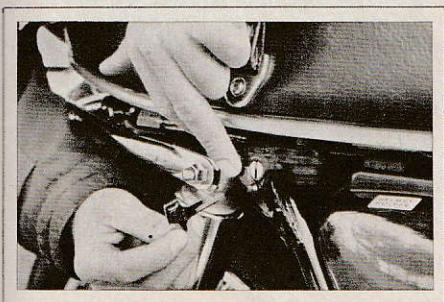
*Un po' duro da azionare il peraltro pratico gancetto per l'apertura a scatto del tappo del serbatoio.*



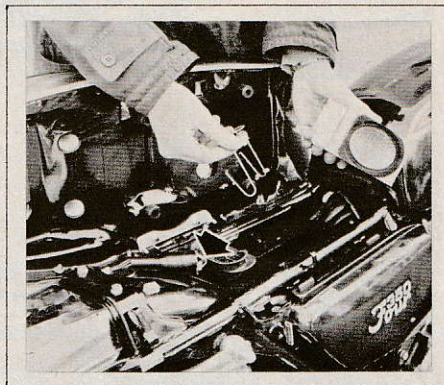
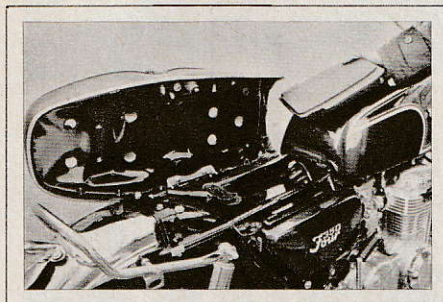
*Secondo le tradizioni della Honda, la chiave di contatto è posta a sinistra sotto il serbatoio. La posizione non è delle più comode, inoltre c'è da fare attenzione a non scottarsi coi tubi di scarico.*



*I carburatori vengono comandati positivamente tanto in apertura che in chiusura, mediante i due cavi provenienti dalla manopola che agiscono su una farfalla scanalata. E' un'altra tradizione Honda. Indicata dalla freccia, la comoda vite per registrare il minimo. Si vedono anche la presa del contagiri, il comando della frizione con il cavo esterno (per facilitarne la sostituzione), l'unico rubinetto a tre posizioni e la levetta dello starter. Le due fiancate del serbatoio sono collegate.*

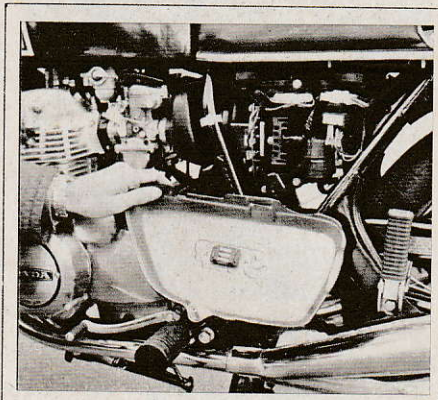
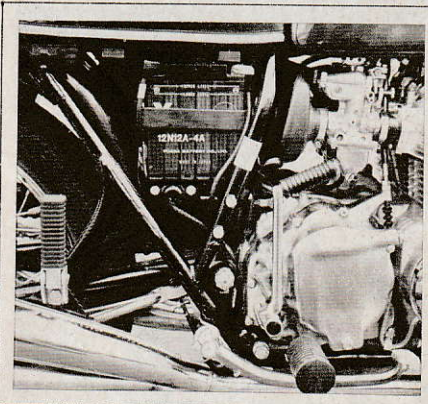


*Con la stessa chiave del contatto si libera l'aggancio della sella, ribaltabile sulla sinistra. Nel vassoio di plastica, ben chiuso con un coperchio a pressione e incassato tra i due tubi del telaio, trovano posto la dotazione degli attrezzi (assai completa) ed eventualmente i documenti di circolazione. Sotto il vassoio c'è la sede del filtro dell'aria a cartuccia, trattenuto da una robusta molla. I quattro carburatori respirano attraverso la presa d'aria indicata dalla freccia.*

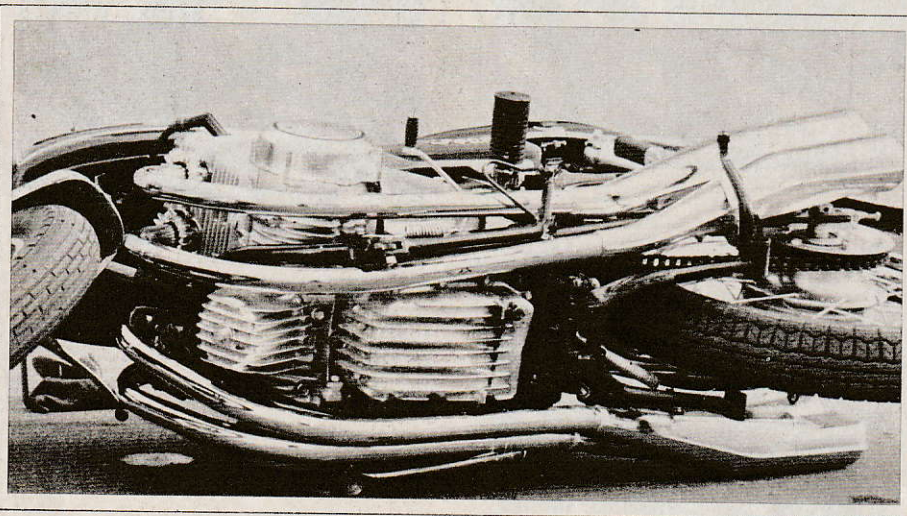
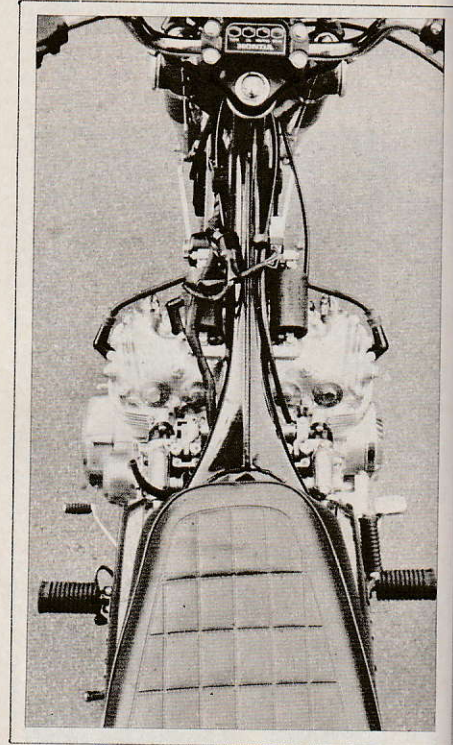
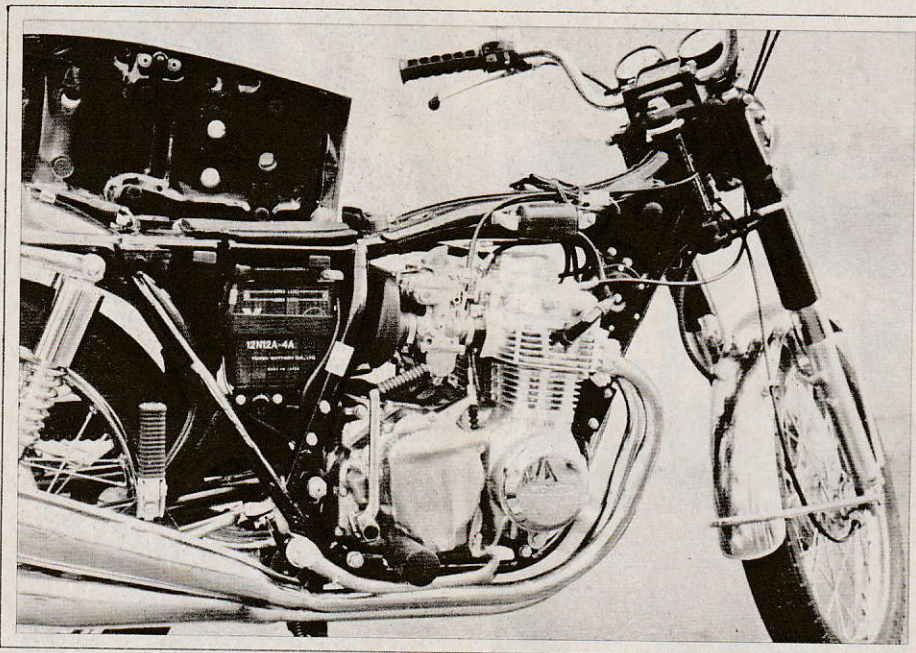




# HONDA "CB FOUR" 350



Le fiancatine sono di plastica e per toglierle basta allentare di mezzo giro le viti di fissaggio. Dietro quella destra c'è la batteria, con la custodia trasparente e i due riferimenti per il controllo del liquido. Dietro quella sinistra, che reca tre fusibili di scorta, c'è la « centrale » dell'impianto elettrico.



Il telaio è sostanzialmente un monoculla, sdoppiato davanti al carter motore, con la triangolazione di rinforzo nella zona centrale. Nella foto centrale si notano le due bobine AT e il limitato ingombro trasversale dei cilindri.

350 « Four » è proporzionalmente inferiore alle possibilità della 500 o della 750; anche la velocità massima, cronometrata a 159 chilometri orari a 10.300 giri dello strumento (circa 10.000 reali), è onesta, ma niente di più, e delle sospensioni — soprattutto degli ammortizzatori — c'è da dire che sono troppo morbide per garantire una perfetta stabilità sul veloce.

Ben maggiori soddisfazioni la « CB 350 F » può elargire al « gran turista », a chi cioè chiede alla moto di poter tenere medie elevate con sicurezza e comodità; qui la Honda 350 « Four » rappresenta davvero una scelta indovinata, perché oltre all'assetto riposante e alle sospensioni di piuma offre un motore silenzioso, robusto e sufficientemente elastico.

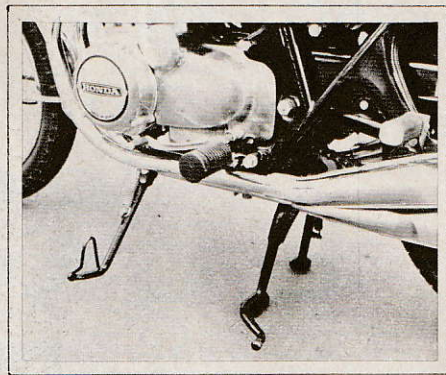
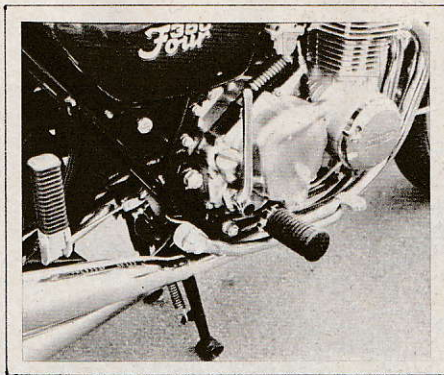
Anche al turista, però, una particolare caratteristica della moto potrà dare fastidio, e cioè quel gran girare del motore. A 130 all'ora il contagiri segna già 8.500: vibrazioni non se ne sentono per niente, va bene, ma i fruscii delle catene e il ticchettio della distribuzione si trasformano in un urlo acuto, poco rassicurante. Ci si ricordi, però, che la Honda 250 a sei cilindri di Hailwood girava a 18.000 giri e se anche questo non bastasse a tranquillizzare, confermiamo che la moto in nostre mani ha dimostrato di saper digerire centinaia di chilometri con ottime medie senza mai raggiungere temperature di allarme, né esprimere qualche segno di affaticamento.

Anche frizione e cambio, maltrattati duramente nei tentativi di accelerazione, hanno sempre risposto senza esitazioni. Della frizione diciamo che è un po' brusca nell'innesto, un po' come le altre Honda, ma è sufficiente un breve periodo di rodaggio per familiarizzare completamente. Sarà invece più difficile abituarsi a quegli strappi della trasmissione — ben noti a tutti gli « Hondisti » — che le varie catene e i parastrappi determinano ogni volta che si chiude completamente l'acceleratore per poi riaprire. Sono comunque difetti solo « di superficie », poiché non pregiudicano la robustezza della trasmissione.

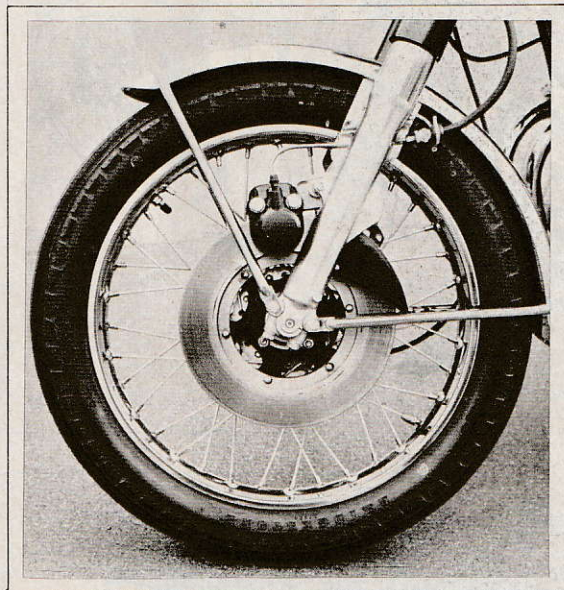
Del cambio, poco da dire: i rapporti ci sembrano ben spaziati, con un solo leggero vuoto tra la terza e la quarta.

Concludiamo con due « perle » della Honda 350 « Four »: la frenata, innanzitutto, potente e progressiva davanti, fin esuberante dietro; e il consumo, assai favorevole; in autostrada, mantenendo medie di oltre 120 all'ora, non siamo mai scesi sotto i 17 chilometri con un litro: un dato molto positivo, che anche in città è difficile abbassare.

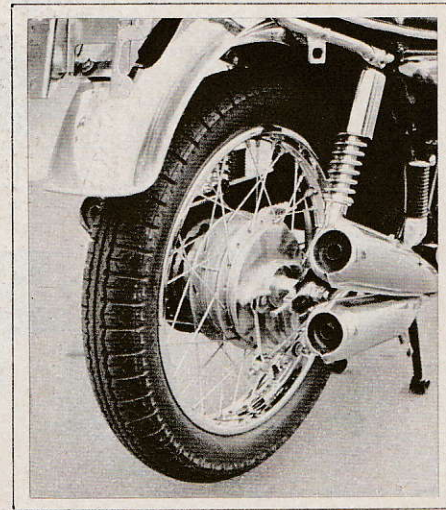
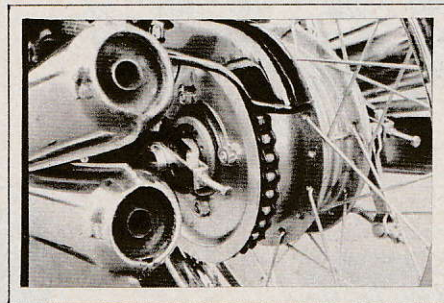
**Nico Cereghini**



*Positivo il giudizio sui comandi a pedale, anche se quello del cambio, sottile com'è e con quel gommino striminzito, è una rovina per la scarpa sinistra. Le pedane, che la grossa gomma isola perfettamente dalle pur ridotte vibrazioni del motore, sono ribaltabili obliquamente, secondo una moda nipponica che non trova in noi i più validi sostenitori. Si noti, vicino al pedale dell'avviamento, il comodo tappo per il rifornimento del lubrificante.*

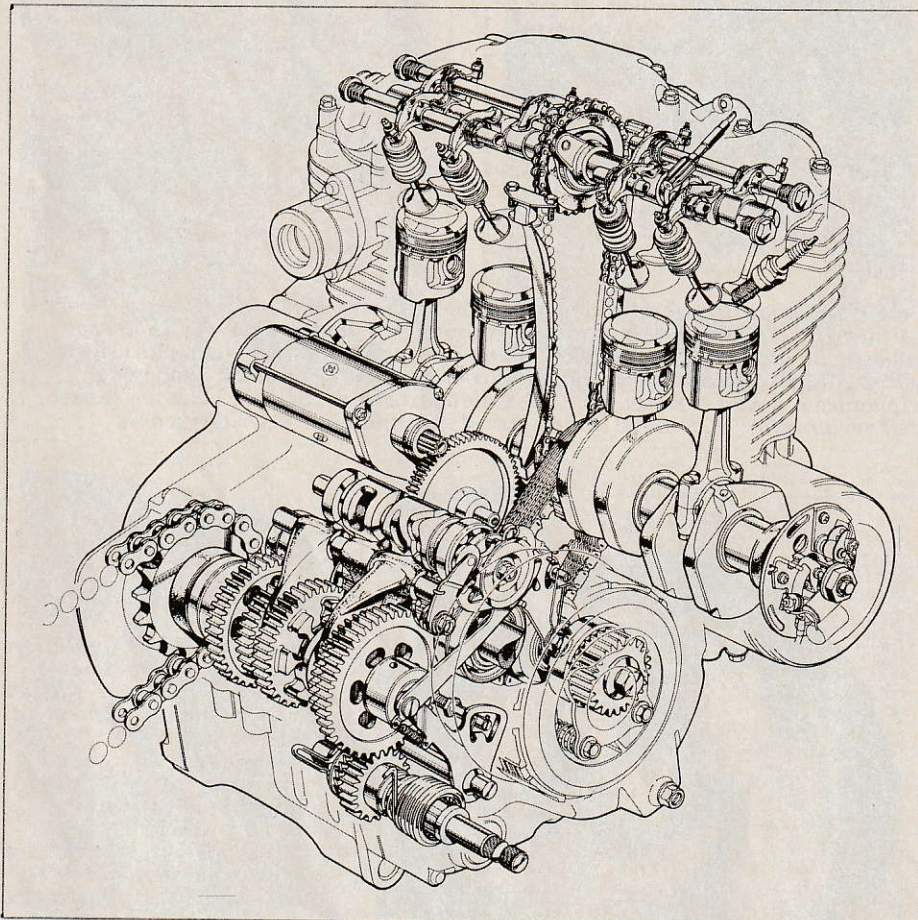


*Sul freno a disco anteriore è stato applicato questo piccolo parafrangente di plastica che riveste effettivamente funzioni protettive. Il parafrangente della ruota, poco esteso ed avvolgente, quando piove provoca una vera doccia. Notare i contrappesi di bilanciatura, applicati ovviamente anche alla ruota posteriore.*

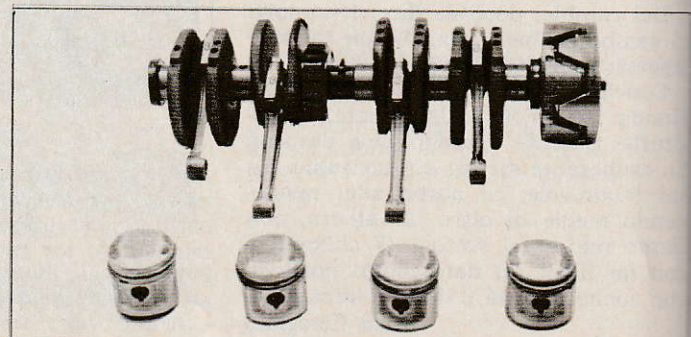
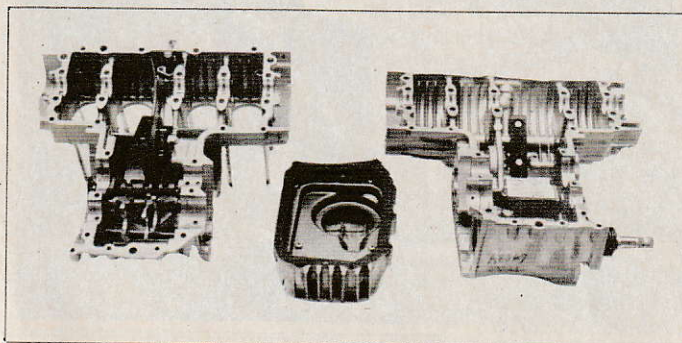
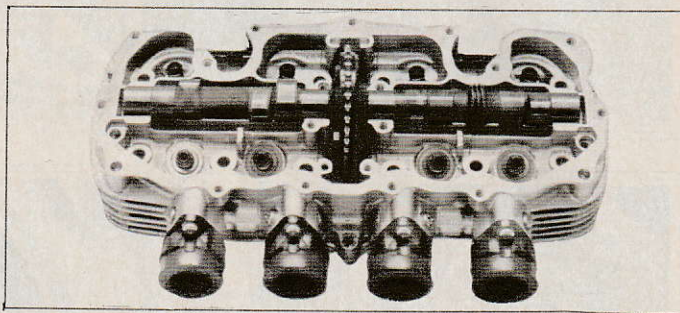
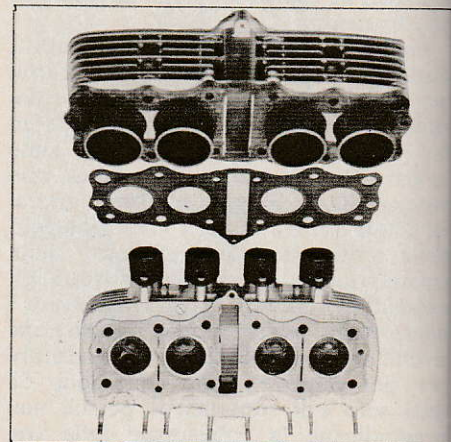
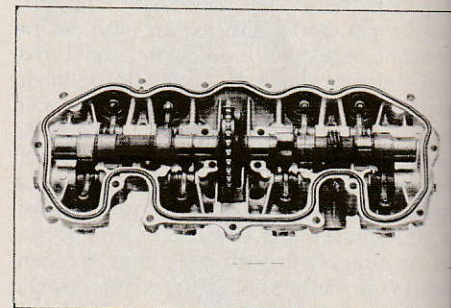


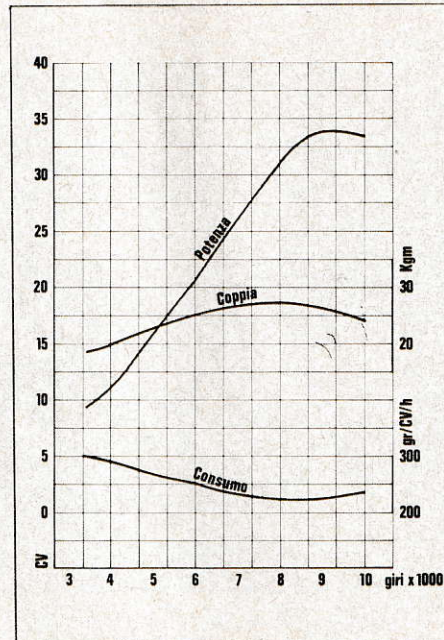
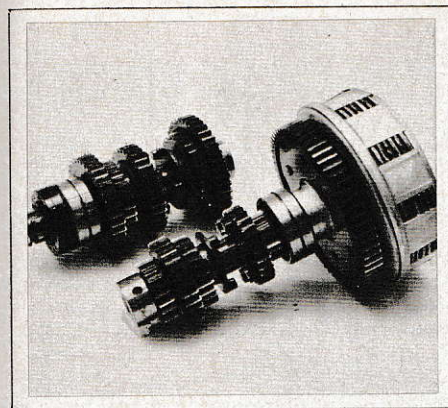
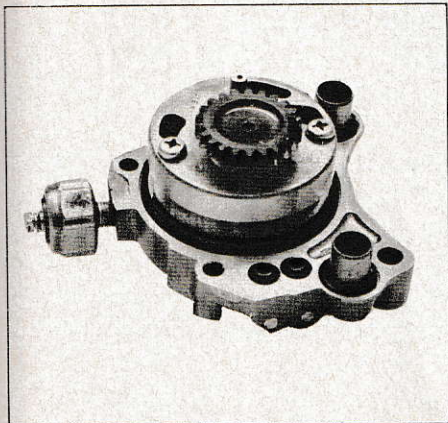
*Anche sulla ruota posteriore c'è una novità: per limitare i salti di catena è stato applicato esternamente alla corona dentata un piatto di alluminio. In evidenza gli ammortizzatori regolabili su tre posizioni, i due robusti tendicatena e i tappi sui tromboni di scarico.*

# HONDA "CB FOUR" 350



Un bel disegno ed alcune parti « al naturale » ci consentono di analizzare le caratteristiche del motore. Da notare i bilancieri impernati nel coperchio della testa, l'albero delle camme funzionante senza interposizione di cuscinetti, il monoblocco delle teste e dei cilindri in lega leggera (con canne in ghisa), la struttura del carter tagliato orizzontalmente e completato dalla coppa dell'olio, l'albero motore col pignone per la catena di distribuzione e l'ingranaggio per la catena Morse della trasmissione primaria e la pompa dell'olio.





Le curve caratteristiche del motore fornite dalla Casa costruttrice.

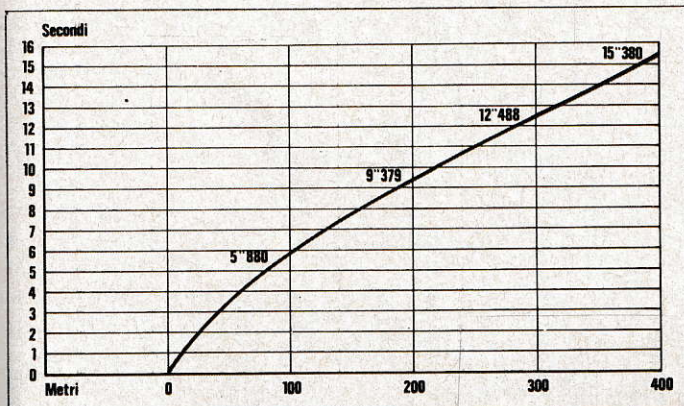


Diagramma dell'accelerazione sui 400 metri con partenza da fermo rilevata da « Motociclismo » alla pista Pirelli.

## CARATTERISTICHE TECNICHE

**MOTORE:** quattro tempi, quattro cilindri fronte marcia, verticali. Distribuzione monoalbero in testa, comandata da catena semplice centrale. Alesaggio e corsa: mm. 47 x 50 x 4 = 347 cc. Compressione 9,3:1. Potenza 34 CV a 9.500 giri. Diagramma di distribuzione: aspirazione 5°-35°, scarico 35°-5°; gioco di funzionamento alle valvole 0,05 mm. aspirazione e scarico.

**ACCENSIONE:** dinamo-ruttori-batteria; distanza fra i contatti dei ruttori 0,3÷0,4 mm, candele NGK D8ESL o DENSO ND X245ES, distanza fra gli elettrodi 0,6÷0,7 mm.

**LUBRIFICAZIONE:** Con pompa a doppia trocoide, azionata dal primario del cambio; filtro a cartuccia nella parte anteriore del basamento e filtro a reticella nella coppa, avente capacità di 3,5 litri.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta; benzina super. Capacità del serbatoio 12 litri; riserva 2 litri.

**CARBURATORI:** 4 Keihin 656 c da 21 millimetri; getto massimo 75, getto minimo 35; vite aria aperta di 7/8±3/8 di giro; filtro unico a cartuccia di carta.

**CAMBIO:** in blocco a cinque rapporti, con pedale a leva singola sulla sinistra. Rapporti interni 2,733 in prima, 1,850 in seconda, 1,416 in terza, 1,148 in quarta e 0,965 in quinta.

**TRASMISSIONE PRIMARIA:** a catena tipo Morse centrale; rapporto di riduzione 3,423.

**TRASMISSIONE FINALE:** a catena sul lato sinistro; rapporto di trasmissione 2,235 (denti 38/17). Rapporti finali di trasmissione 20,93 in prima, 14,18 in seconda, 10,83 in terza, 8,75 in quarta e 7,39 in quinta.

**TELAIO:** in tubi ed elementi stampati, a monoculla sdoppiantesi.

**SOSPENSIONI:** forcella anteriore teleidraulica, escursione 114,6 mm; capacità 105 cc d'olio per stelo. Forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici regolabili su tre posizioni.

**CERCHI E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio da 18 pollici. Pneumatici 3,00 x 18 anteriore e 3,50 x 18 posteriore; pressioni di gonfiaggio: ant. 1,8, post. 2,0 (con il passeggero aumentare di 1/10).

**FRENI:** anteriore a disco sul lato sinistro, a comando idraulico, superficie frenante 288 cmq; posteriore a tamburo centrale a camma semplice, superficie frenante 150 cmq.

**IMPIANTO ELETTRICO:** alternatore AC da 0,156 KW a 5.000 giri, batteria 12V-12 Ah, lampada faro anteriore biluce 12V-35/50 W; luce parcheggio 12V-3W; lampada posteriore biluce 12V-3/32W; due lampade luci frecce da 12V-32W; due lampade strumenti da 12V-2W e lampade spie da 12V-2W.

**DIMENSIONI:** lunghezza massima 206,0 cm, larghezza massima 78 cm, altezza massima (manubrio) 109,0 cm, interasse 135,5 cm, angolo d'inclinazione del canotto 63°40', avancorsa 8,5 cm, altezza sella 78 cm, altezza pedane 30 cm, altezza minima da terra 15,5 cm; peso 170 kg.

**PRESTAZIONI:** velocità nelle singole marce al regime di 9.500 giri (potenza massima): 61 chilometri orari in prima, 79 in seconda, 101 in terza, 128 in quarta e 150,3 in quinta. Velocità a 1.000 giri in quinta 15,8.