



# La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

60 anni

## FIAT 127 UNA PER TUTTI



N. 06 - GIUGNO 2021 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LX - P.I. 12/06/2021

ISSN 1593 - 7607  
10006 >  
9 4771593 760008







# (SUPER) SPORTIVA ALL'EUROPEA

DOPO L'ENORME SUCCESSO DELLA MITICA  
CB750 FOUR E DOPO LA CB350,  
HONDA DECIDE DI PROPORRE UNA 4 CILINDRI  
ADATTA A TUTTI GLI UTENTI E TUTTE LE TASCHE:  
CON CILINDRATA RIDOTTA A 408 cm<sup>3</sup>  
È MENO IMPEGNATIVA DELLA "SORELLONA"  
MA GARANTISCE COMUNQUE DIVERTIMENTO,  
BRILLANTEZZA E LA PROVERBIALE  
ROBUSTEZZA DELLA CASA.  
ARRIVERÀ TROPPO IN ANTICIPO...

*di Luca Marconetti foto di Gianfranco Cesario*

**È** vero, "Super Sport" è sembrata già all'epoca una sigla roboante... Eppure, l'errore più grosso che si possa fare nei confronti della Honda CB400F SS, protagonista della storia che stiamo per raccontarvi, è quello di considerarla la solita versione semplificata e depotenziata di un modello ben più impegnativo, costoso e blasonato - specialmente se questo si chiama CB750 Four, la prima "Maxi" della storia, una moto mitica, che non ha sicuramente bisogno di presentazione alcuna - perché la nostra, oggi, ha tutte le caratteristiche di una moto di media cilindrata: equilibrata, brillante, piacevole da guidare e dotata, come le sorelle maggiori, di tutte le proverbiali doti di robustezza, affidabilità e cura costruttiva Honda. Se infatti con la CB750F il marchio nipponico si è affermato quale costruttore fra i più apprezzati al mondo, con la CB400F SS - approdata nei concessionari nei primi mesi del 1975 - ha consolidato la sua fama proponendo un prodotto adatto a una clientela vasta e trasversale, apprezzata soprattutto in Europa e fra i più giovani. ➤





Al lancio nel 1975, la CB400F SS, nonostante sia il modello di accesso alla gamma CB Four, è una moto dotata di forte personalità, dallo stile molto europeo, con chiari riferimenti ai modelli da competizione italiani e alle café racer inglesi. La ruota anteriore può contare su una forcella telescopica da 33 mm di diametro e da un freno a disco da 260 mm con pinza a singolo pistoncino. Le ruote sono a raggi d'acciaio. Il motore visto dal lato sinistro, con il carter in argento satinato e l'ampia calettatura della testata. Sul lato destro rimane la pedivella di avviamento mentre da notare è l'intelaiatura che protegge il pedale del freno e impedisce il contatto con il carter frizione. Le pedalieri sono rivestite in gomma. Nonostante le testate totalmente riviste, l'aspetto generale del motore ricalca quello del precedente 350 e dei più grandi 550 e 750. In alto si riconosce la batteria dei 4 raffinati carburatori Keihin O54-A da 20 mm.





## LE ORIGINI

Se volessimo fare una ricostruzione filologicamente corretta, la prima della gamma CB a 4 cilindri compatta di Honda è la 350F (una 750 Four in miniatura, col suo motore fronte marcia di 348 cm<sup>3</sup> e sofisticazioni come il freno anteriore a disco e l'avviamento elettrico), prodotta solo nel biennio 1972-1974 (in due serie, differenti solo per pochi dettagli estetici) che, con negli occhi la 400 SS, nonostante avesse anch'essa trovato ampi consensi (in Italia è una delle moto più potenti guidabili dai diciottenni, per i quali è imposto il limite, appunto, di 350 cm<sup>3</sup>), oggi ci pare un "esercizio tecnico" del tutto fine a se stesso, poco più che un tentativo di completare verso il basso una gamma vittoriosa - alla CB750 Four dal 1971 si è affiancata la CB500 Four e dal 1974 la CB550 Four - anche perché quella fascia di cilindrata, è occupata anche da altri modelli Honda, le CB350 Twin a due cilindri (motore disponibile anche con cilindrata di 450 cm<sup>3</sup>), che balza agli onori della cronaca per insidiare il primato della sacrosanta Moto Morini 3 ½. La CB350F poi, lascia interdetti proprio per le sue finiture eccessivamente "lussuose" e per i tantissimi dettagli fin troppo ricercati replicati dalla dotazione della 750. Per questi motivi, già nel 1973, in Honda si ci mette al lavoro su un nuovo e più identitario modello di accesso alla gamma 4 cilindri.

Per rendere quindi unica la entry level della gamma a propulsori quadripartiti, bisogna innanzitutto partire da una cilindrata inedita e poi dotarla di una personalità propria, nel design e nella resa stradale, di modo che non venga confusa con altri modelli e si riconosca al primo colpo d'occhio. Il risultato di questi presupposti verrà svelato al Salone di Colonia del 1974: la CB400F Super Sport. La location e, come già accennato, il nome che si aggiunge alla denominazione, non sono casuali: la nuova 4 cilindri infatti è specificatamente pensata per il Vecchio Continente, dove le moto compatte ma dalla spiccata impostazione turistica sono le preferite e dove basta una sigla come "Super Sport" per far sentire qualsiasi utente pilota, che può avvicinarsi al nuovo modello senza timori né reverenze particolari.

## LA CB400F SS I SERIE (Fo) (1975-1976)

La prima prova tangibile di questa ampia destinazione è il design, definito dagli stilisti di Honda "Continental Style", ossia con caratteristiche più consone ai gusti europei: banditi serbatoi abnormi, selle troppo elaborate e i classici due scarichi per parte, la nuova moto si presenta snella e sinuosa, strizza l'occhio agli iconici modelli da competizione italiani (primi fra tutti quelli di Ducati) e alle particolari "café racer", una moda nata nel Regno Unito negli anni '60 e che sta dilagando in tutta Europa. La CB400F SS è probabilmente la prima moto di serie a uscire dal concessionario con una, seppur minima, caratterizzazione di questo tipo, normalmente effettuata after market da artigiani o preparatori. ➤



Il motore a 4 cilindri in linea fronte marcia con i condotti di scarico che si uniscono in un unico terminale tutto cromato, sono gli elementi che risaltano maggiormente nella vista anteriore destra della CB400F SS. Il terminale "4 in 1" è montato per la prima volta su una moto di serie (insieme alle CB550F e CB750F).

Il telaio monoculla in tubi di acciaio sdoppiato nella parte inferiore, è verniciato in nero. Risulta 50 kg più leggero di quello della CB750F e perfino più leggero di quello della CB350F.







Il bel tappo sul serbatoio benzina che si ispira a quello delle moto italiane.  
 La strumentazione essenziale ma completa: tachimetro con contachilometri totale e parziale, contagiri e 5 spie luminose. La zona rossa è a 10.000 giri/min.  
 Lo strumento a sinistra del manubrio, che ingloba l'interruttore per gli indicatori di direzione e sotto, a sinistra il comando dell'avvisatore acustico, a destra per il lampeggio.  
 A destra del manubrio troviamo il serbatoio liquido freni, il commutatore luci, il pulsante di accensione e quello di spegnimento con inserimento del blocco sulla forcella.  
 Il logo sul serbatoio rosso con bordatura oro e denominazione Super Sport oro.



Esteticamente si riconosce a prima vista per lo scenografico - ma anche più leggero e robusto - scarico "4 in 1" con terminale a destra del telaio, stesso schema adottato contemporaneamente anche dalle 550 e 750, le prime moto di serie a esserne dotate. Il serbatoio (con capacità di 14 litri dei quali 3 di riserva) e i fianchetti sono gli unici elementi verniciati (disponibile nei colori Rosso Light Ruby o Blue Varnish, come l'esemplare del nostro servizio) e presentano le sole decalcomanie del marchio (rosse con contorno oro) e le scritte identificative Super Sport (oro) sul serbatoio e 400 Four (doppia bordata d'oro) sul fianchetto, tutti in stampatello maiuscolo, mentre sono abolite qualsiasi sorta di modanature o cornicette a contrasto.

A livello telaistico siamo di fronte a un monoculla sdoppiato in tubi d'acciaio verniciati in nero (così come le calotte dei proiettori e il portatarga), con inclinazione del canotto di sterzo di 27° e angolo di sterzo di 63°. Nonostante questo sia di ben 50 kg più leggero rispetto a quello della 750, la CB400F SS sarà comunque, con i suoi 170 kg, la moto più pesante della sua categoria. La ciclistica è composta all'anteriore da una forcella telescopica da 33 mm di diametro, dietro da un forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni di molla, tutto cromato (così come le "antenne" degli indicatori di direzione, il parafango, il paracatena e la codina). Il sistema frenante, moderno ed efficace, è affidato, per la ruota davanti a un disco da 260 mm (larghezza superficie frenante 42,5 mm, spessore del disco 2 mm) con pinza a singolo pistoncino a comando idraulico sul fodero sinistro della forcella, montato su bandiera, per quella posteriore è previsto un tamburo da 160 mm monocamma e due ganasce, fornito di indicatore di usura. Fra le finzze, le pedane (rivestite in gomma) arretrate per migliorare il confort durante la marcia turistica, le pedanine (anch'esse con rivestimento in gomma) per il passeggero solidale al forcellone e il pedale del freno "protetto" da una intelaiatura dedicata a impedire l'interferenza con la sporgenza del carter frizione. Le ruote sono a raggi, anteriore con pneumatico 3.00-18", posteriore 3.50-18". La sella a due posti è integrale con pelle nera. La strumentazione ricalca quella della 350, con due grandi strumenti (tachimetro con contachilometri totale



Nell'esemplare del servizio la pedanina per il passeggero è già solidale al telaio e non più al forcellone.



La scritta 400 Four, in stampatello "doppio" sul fianchetto. La tinta della protagonista del nostro servizio è il Blue Varnish, colore disponibile solo sulla I serie. Al posteriore la sospensione è garantita da un forcellone con ammortizzatori idraulici regolabili in 5 posizioni di molla. Il freno a tamburo monocamma con due ganasce. Le calotte dei 4 indicatori di direzione e il paracatena sono cromati.

e parziale e contagiri con zona rossa a 10.000 giri/min) a fondo blu e corona bianca, inframezzati da una batteria di cinque spie luminose che indicano, dall'alto, l'insufficiente pressione dell'olio motore, l'accensione dei proiettori abbaglianti, la posizione "folle" del cambio e i due indicatori di direzione; sotto, il blocchetto di accensione. A destra del manubrio, piuttosto "piatto" e ribassato rispetto alla 350, il serbatoio liquido freni, l'accensione e il commutatore luci, a sinistra il comando per gli indicatori di direzione, gli abbaglianti e l'avvisatore acustico.

Ma il cuore pulsante del modello è ovviamente il nuovo motore. Nato da un rialesaggio del 348 cm<sup>3</sup> (portato da 47 a 51 mm, mentre la corsa rimane di 50 mm), presenta una cilindrata totale

di 408 cm<sup>3</sup>, alimentato da quattro carburatori Keihin 054-A da 20 mm (gli stessi della 350) e con distribuzione a due valvole per cilindro con monoalbero a camme in testa comandato da catena centrale singola dotata di tenditore a rullo. Mentre albero motore e bielle sono le stesse della 350, la testata è completamente rivista, con pistoni e valvole ridisegnati e più grandi, con rapporto di compressione aumentato da 9,3:1 a 9,4:1. Il classico 4 cilindri in linea raffreddato ad aria è disposto come sulle sorelle 350, 500 e 750 trasversalmente, delle quali riprende anche l'aspetto generale ma si riconosce rispetto al 350 per la maggior aleatura del blocco cilindri. La trasmissione primaria è a catena Morse, finale a catena. ➤





Uno spot del 1976, dove la CB400F SS (a sinistra, in Giallo Parrocchetto) è pubblicizzata insieme alla CB550F (a destra, in Rosso Rubino), riconoscibile per i parasteli della forcella a soffietto morbido. A destra, la gamma CB Four: da sinistra 550, 400 SS e 750. Al di là delle dimensioni, si nota come la 400 sia più somigliante alla 750 rispetto alla più grande 550.

L'avviamento è elettrico (o a pedale), l'accensione garantita da bobine con puntine platinato e 4 candele NGK D 8ESL o Denso X24ES. L'impianto elettrico a 12V ha un alternatore trifase Hitachi calettato sul lato sinistro del motore. Così equipaggiata la 400 eroga 37 CV a 8500 giri/min e può raggiungere una velocità di circa 170 km/h. Altra novità, che renderà la CB400F SS una vera stradista è il cambio a 6 marce (a doppio albero con ingranaggi sempre in presa): è in realtà il 5 marce della 350 (1<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> marcia hanno medesima rapportatura) alla quale viene aggiunto un 6<sup>o</sup> rapporto che assume quindi la funzione quasi di un overdrive. La frizione è sempre multidisco in bagno d'olio (sei dischi conduttori e sei dischi condotti) con comando a cavo, ma presenta materiale d'attrito più resistente e molle più robuste, così da tollerare le maggiori velocità di rotazione del complesso cambio-propulsore.

La produzione per Giappone, USA ed Europa viene avviata nel dicembre del 1974.

Poche le modifiche intervenute sulla I serie del modello. L'unica degna di nota è la ricollocazione delle pedanine per il passeggero rese solidali col monoculla (tramite due asole sui montanti posteriori) a partire dal numero di telaio #1056883 (1976).

Una II serie F2 del 1977, in livrea Rosso Candy Antares, con decalcomanie argento, oro e rosso, di nuova foggia.



### LE DUE SERIE SUCCESSIVE (1977)

La seconda serie della CB400F SS (F1) viene svelata all'inizio del 1977 ed è disponibile per i soli mercati USA e Canada. Proprio per rispondere ai gusti di questi, simili a quelli giapponesi, pur non modificando la meccanica, il modello riprende alcune caratteristiche peculiari degli altri modelli della gamma: a livello di struttura le pedane riportate in avanti e il manubrio alzato per favorire una posizione di guida più verticale, esteticamente una nuova grafica dotata di un profilo doppio blu/rosso o oro/rosso che percorre l'area esterna del serbatoio con un motivo "a C allungata" e scritte argento bordate di blu o blu bordate di argento. I colori disponibili per serbatoio e fianchetto sono sempre il Rosso Light Ruby e il nuovo Giallo Parakeet ("Parrocchetto"), quest'ultimo già disponibile sulla F0 nel 1976, mentre i fianchetti possono essere verniciati di nero. Sulla scia di queste novità, pochi mesi dopo (dal numero di telaio #107300) nascerà la cosiddetta terza serie del modello, la F2, disponibile per tutti i mercati, con verniciatura Rosso Candy Antares o Giallo Parakeet con loghi color argento e profili oro/rosso in abbinamento al Rosso o blu/rosso col Giallo; sempre disponibili i fianchetti neri per USA e Canada. Oltre a ciò, la F2 presenta un

Una F2 in Giallo Parrocchetto, con decalcomanie argento, blu e rosso. Rispetto alla I serie la meccanica non cambia.





serbatoio ridisegnato nella parte superiore, con tappo leggermente incassato, manubrio spostato di nuovo avanti e, dal telaio #1084315, perni della testata più lunghi per ovviare ai frequenti trasudamenti d'olio dalla guarnizione.

Alla fine, anche la sofisticata 400 a 4 cilindri avrebbe dovuto cedere il posto a una più "ruspante" ma poderosa 2 cilindri, la CB400T "Hawk". La CB400F SS è quella che si può considerare un successo solo parziale, con i suoi 100.000 esemplari prodotti. Oggi, così come allora, è un buon compromesso tra prestazioni, robustezza, divertimento, piacere e facilità di guida, oltre a una manutenzione facile e accessibile ai più. Fin dalle prime prove degli esperti di settore del 1975, la nostra risulta equilibrata e piacevole da guidare, il motore brillante e silenzioso, senza grossi difetti da segnalare, nemmeno dopo migliaia di chilometri. Pochissime le criticità, comunque risolte durante la produzione.

I suoi punti forti però sono sempre stati prima di tutto l'estetica, poi la robustezza e la stabilità, doti che però, all'epoca, nei cuori dei motociclisti, vengono nettamente surclassate da leggerezza, prestazioni ed efficacia su strada. Ecco perché, con gli occhi di oggi, la CB400F SS è stata sicuramente una moto un po' in anticipo sui tempi.

Sono in molti a considerare la CB400F SS l'antenata delle moderne moto sportive e naked di Honda (CB-F, CBR, VF, VFR...), sia per il design sia per il comportamento su strada.

Fra gli illustri possessori, c'è James May, simpatica spalla di Jeremy Clarkson alla conduzione delle esilaranti trasmissioni a tema motoristico Top Gear e Grand Tour (che l'ha scelta identica a quella del nostro servizio). ■

*Si ringrazie per l'amichevole disponibilità Domenico Celia*

