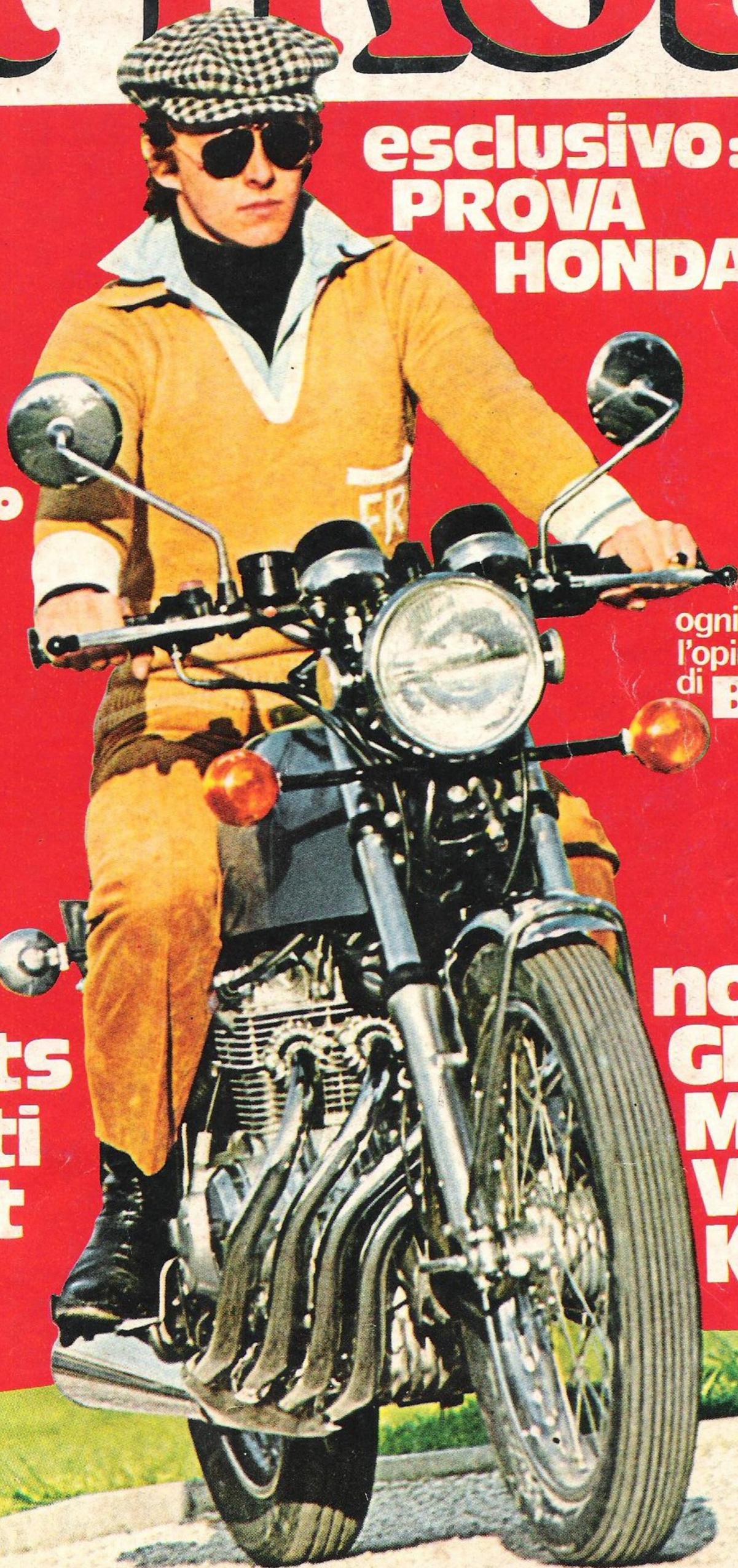


la moto



**esclusivo:
PROVA
HONDA 400 F**

**inserto
mercato**

ogni mese
l'opinione
di **BONERA**

**TEST
guzzi
400gts
ducati
860gt**

**novità:
GILERA
MORINI
VESPA
KAWA**

● **Il mercato della motocicletta** è in continua evoluzione. Negli Stati Uniti, il paese ormai guida in questo campo, sono passati gli anni del dominio della « Chopper mania », mentre si va diffondendo quella del « cafe racer ». Insomma delle moto modificate per renderle il più possibile simili ai bolidi da Gran Premio. Questo nuovo indirizzo, segno di una riscoperta da parte del motociclista americano della motocicletta di stampo velocistico, ha fatto sì che la Honda, sempre molto attenta alle tendenze del mercato, si buttasse a soddisfare queste nuove esigenze con una motocicletta dal carattere e dall'aspetto più sportivo e grintoso di quelle prodotte fino ad ora. Sempre però chiaramente nei limiti di quelle che sono le compatibilità di una produzione di massa. Ecco quindi la Honda 400 Four la moto creata per soddisfare questa categoria di utenti. L'uscita di questo modello, tra l'altro per il mercato italiano, diventa provvidenziale date le attuali norme restrittive in materia di importazioni di motocicli giapponesi. Norme che impediscono l'importazione di motoveicoli inferiori a 380 cc. se non in numero limitato e a cui la 400 Four quindi sfugge.

Esame statico

● **Estetica.** La prima volta che ci si trova davanti alla Honda 400 Four non si può non rimanere un poco sconcertati. Siamo infatti di fronte ad un modello che si pone abbastanza al di fuori di quelli che sono stati sino ad oggi gli indirizzi stilistici giapponesi. Fino ad ora, ci avevano abituati a linee proporzionate, flessuose che difficilmente concedevano qualcosa alla grinta, all'essenzialità. Come esempio basterà affiancarle quella illustre progenitrice che è la 350 Four per rendersi conto delle differenze, che vanno ben al di là di quelle che possono essere di immediata presa come, i quattro tubi in uno, l'assetto più sportivo ed altri particolari. Questo tipo di styling, pur riscuotendo larghi consensi tra il pubblico, non aveva mai pienamente incontrato i favori dei motociclisti di vecchio stampo, che, pur riconoscendone la perfezione di linee e l'accuratezza dello studio anche nei minimi particolari, rimproveravano alle « giapponesi » una certa mancanza di quella che possiamo definire « virilità » e aggressività; le accusano, cioè, di essere troppo cariche di ammenicoli e leziosità. Insomma, tali che nell'animo di questo tipo di motociclista, che vede ancora la propria moto come un qualcosa di vivo, quasi fosse una creatura, danno una antipatica sensazione di distacco, di « freddezza ». Con la 400 Four la Honda fa il gran passo tentando di soddisfare anche questa categoria di utenti, puntando, oltre che sulle notevoli prestazioni, anche su una linea particolarmente sportiva ed aggressiva. Il grosso merito degli stilisti giapponesi è stato, a nostro avviso, anche in questo caso, di aver saputo riprendere



HONDA CB 400 F

La Honda 400 Four prende il posto sul nostro mercato occupato dalla 350 Four (che rimane in commercio); la speranza degli importatori è che questo nuovo modello abbia lo stesso successo commerciale della 350 di cui conserva lo spirito e la qualità pur se la linea risulta più sportiva e semplice.

degli elementi estetici che non ci sentiamo di sbagliare definendoli « vecchioti », come la sella priva alla base della solita striscia cromata sostituita da bottoncini cromati (assai diffusi, ad esempio, sulle selle delle moto italiane degli anni 50/60) e di averli resi attuali con dei rimaneggiamenti tali da non pregiudicare un giusto inserimento in un insieme armonico, pregio questo, d'altronde, comune in tutte le realizzazioni giapponesi.

La moto nel suo complesso ci pare comunque riuscita soprattutto nel lato destro, più omogeneo dell'opposto data la presenza del silenziatore unico e dei quattro tubi di scarico che vi vanno a confluire con un effetto decisamente aggressivo. Solo guardandola da sinistra, la moto risulta un po' vuota: sensazione esaltata dal cavalletto laterale vagante e da quello centrale anche esso un poco sporgente. Ben ricordati la sella ed il serbatoio, que-

st'ultimo di buona capienza, anche se col suo particolare profilo rialzato anteriormente, non piacerà a tutti. Per quanto concerne gli altri elementi, siamo in piena tradizione giapponese, ogni particolare è studiato, come abbiamo già detto, per essere inserito sia dal lato funzionale che estetico nel miglior modo possibile. Ciò che comunque appare subito all'occhio è l'impostazione sportiva data alla linea della moto. A testimonianza di ciò basta prendere la forcella a steli scoperti, il marchio Honda, contrariamente al solito, a decalcomania, i quattro tubi in uno, la sella, i comandi a pedale leggermente arretrati, ecc....

Comunque nel contesto generale due soli particolari stonano. Il supporto delle frecce anteriori e del faro piuttosto brutto, macchinoso e dall'aspetto posticcio oltreché, a nostro avviso, di una certa pericolosità in caso di caduta; e l'unico silenziatore, decisa-



Scheda anagrafica

Casa costruttrice: Honda Motor Co. Ltd, Nr. 5; 5-Chome Yaesu, Chuo-Ku, Tokyo, Giappone — Importatore per l'Italia: I.A.P. Industriale S.p.A., Viale Kenia, 72, Roma - Eur — Prezzo di listino (IVA compresa - al pubblico) L. 1.216.320 — Termine di consegna: Pronta — Forma di garanzia: 6 mesi - 10.000 km escluso impianto elettrico — Gamma di colori: Rosso, Blu —

Assicurazione: L. 67.449

per la zona 3 (Province di Firenze, Genova, Milano, Roma). Il prezzo comprende oltre alla R.C. anche l'assicurazione per il furto e l'incendio. I

massimali sono i minimi previsti dalla legge (15-15-1).

FORME DI RATEAZIONE

Anticipo	Rate per importo	Anticipo	Rate per importo
* 410.000	11	102.000	** 600.000
* 410.000	17	73.000	** 600.000
* 410.000	23	60.000	** 600.000
* 510.000	11	90.000	** 600.000
* 510.000	17	64.000	** 600.000
* 510.000	23	53.000	** 600.000
** 600.000	6	135.000	** 600.000

* Con effetti
** Con la Banca d'America e d'Italia

mente massiccio, che ricorda molto le nostre marmitte Decibel tanto di moda fino a qualche anno fa. C'è da considerare che alla base di questa ultima scelta vi è una motivazione tecnica: si è potuto infatti, con un silenziatore di tale impostazione, ridurre il rumore di scarico pur garantendo un buon rendimento anche a regimi elevati. In conclusione quindi una moto dall'aspetto grintoso, ed insolitamente essenziale per una « giapponese », che, anche se non soddisferà i gusti di coloro che antepongono l'estetica a tutto appagherà le esigenze di coloro che guardano all'estetica di una moto come ad un qualche cosa di estremamente connesso alla funzionalità.

Due soli sono i colori disponibili: rosso e blu. Il primo più aggressivo ed appariscente, più adatto senz'altro al tipo di moto, il secondo un po' anonimo, anche se elegante e non stancante nel tempo. Rimandiamo comunque i lettori alle fotografie, dato il caratte-

re prettamente soggettivo della valutazione estetica, o preferibilmente al concessionario più vicino (e questa non è una battuta pubblicitaria!).

● **Comandi.** Terminato questo preambolo estetico, passiamo senz'altro ad un esame statico della moto in tutti i suoi particolari.

Cominciamo dai comandi. Come al solito quando si tratta di parlare dei comandi giapponesi si è tentati di liquidare tutto in due parole: tutto bene. Il nostro dovere però ci porta ad una descrizione accurata, ad un esame minuzioso, spinto dal « solito nostro » forte spirito critico. La disposizione dei comandi manuali è nel complesso ottima; sulla sinistra del manubrio si trovano, in una bella scatoletta: sopra, l'interruttore delle frecce, sotto a destra, il deviatore abbagliante-anabbagliante, a sinistra, il solito pulsante a due posizioni: che schiacciato mette in funzione l'avvisatore acustico, dal

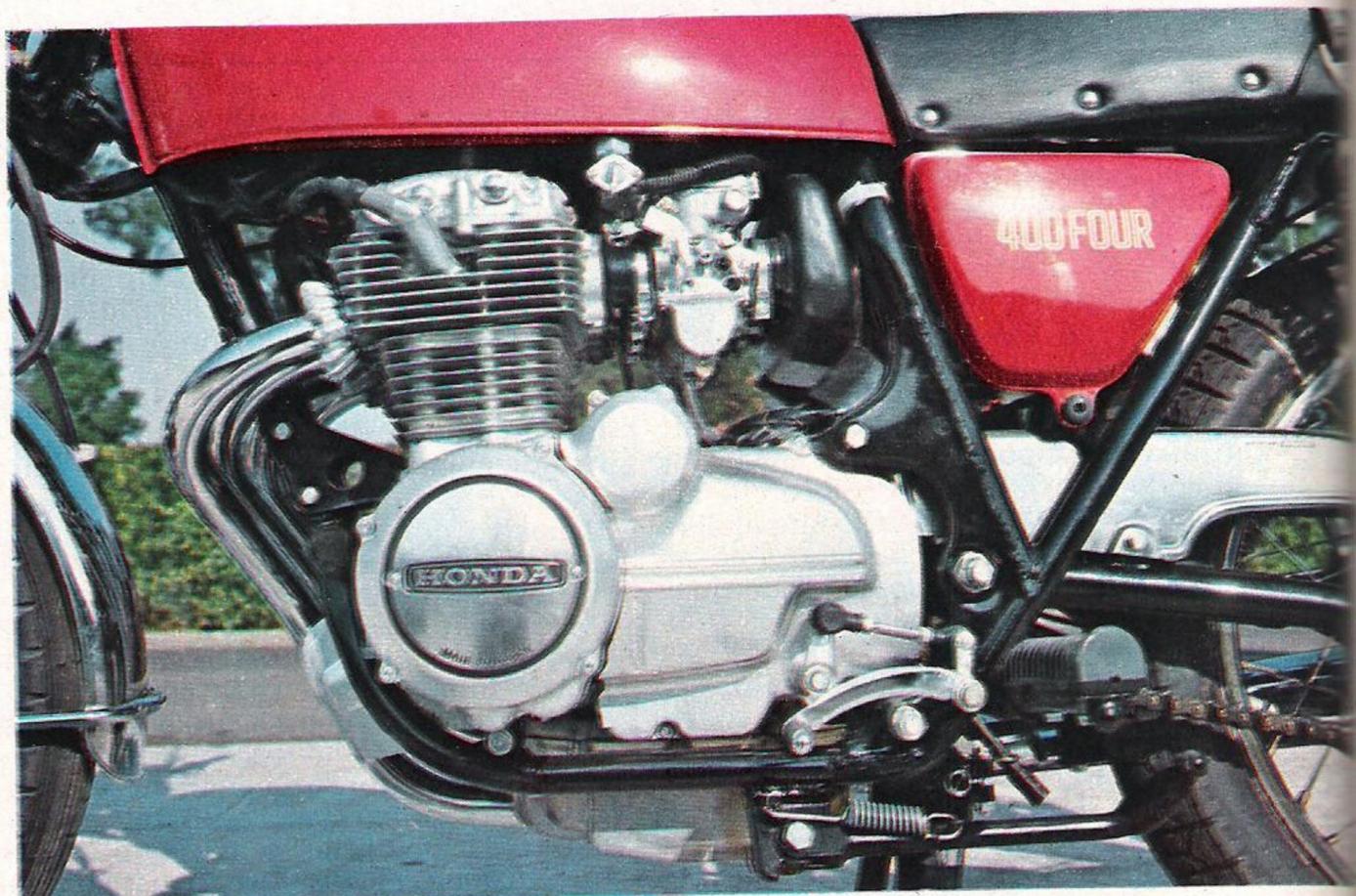
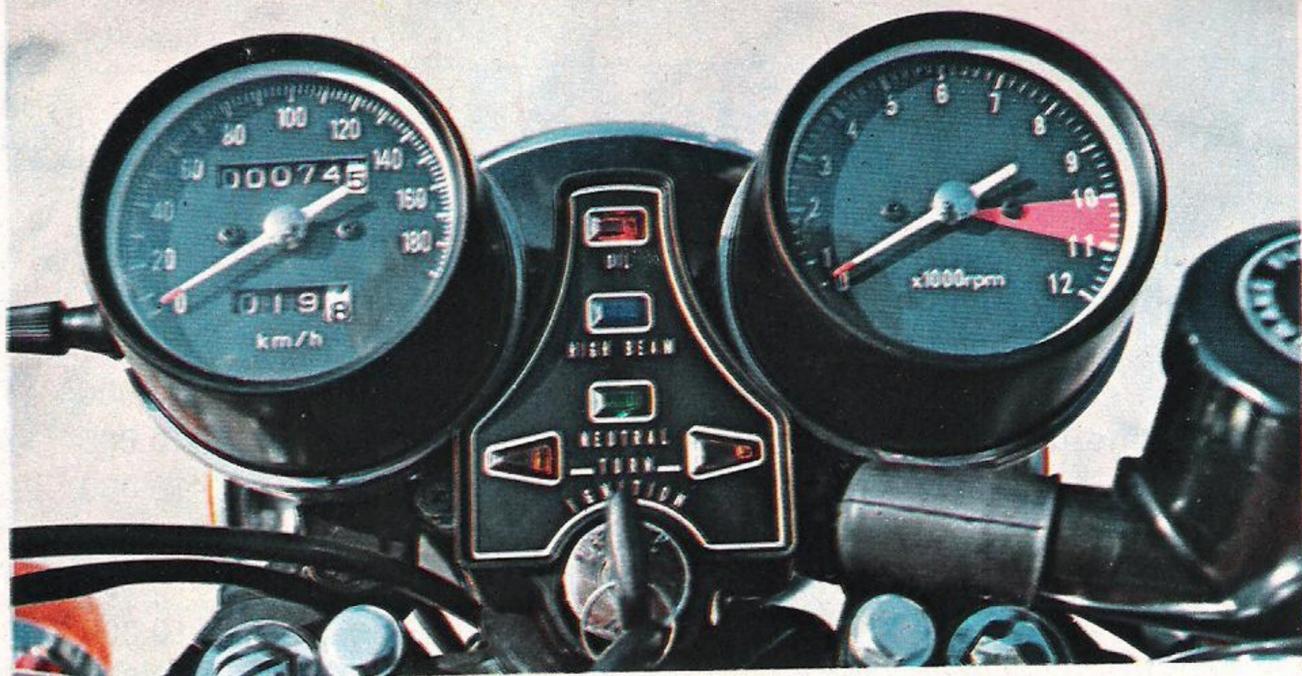
suono non troppo potente (in proposito trombe di nuovo tipo non sarebbero una cattiva scelta), mentre spinto lateralmente, aziona il lampeggio, utilissimo poiché si può usare anche a luci disinserite. Il tutto naturalmente è a portata di mano (o meglio di pollice) e non crea problemi se non un po' di confusione quando si tratta di usare rapidamente frecce e deviatore luci, dato che quest'ultimo risulta di un filo troppo lontano e di presa non perfetta. Sulla centralina, alla destra del manubrio, troviamo, come ormai generalizzato nella produzione giapponese, nella parte superiore, l'interruttore di massa di emergenza, più in basso il commutatore luci a tre posizioni: spento, luci città e luci campagna. Più sotto ancora, il pulsante dell'avviamento elettrico. Al centro, fra i due strumenti, è situato l'interruttore principale del circuito elettrico. Generalmente ha tre posizioni: tutto spento, contatto inserito, luci di parcheggio. Esiste però una





Honda 400 F

versione che ne ha una quarta sulla sinistra, e precisamente il bloccasterzo, particolarità questa ormai diffusa sulla stragrande maggioranza dell'automobili. Peccato che la versione dotata di questo dispositivo non sia quella importata in Italia. Avremmo infatti preferito, per motivi di praticità e sicurezza, tale soluzione a quella ormai generalizzata sulle moto vendute in Italia del bloccasterzo di tipo Neimann posto sul canotto di sterzo nella parte anteriore sia essa sinistra o destra (sinistra in questo caso). Di positivo nella disposizione dei comandi manuali, è il rilevare che una volta in marcia non c'è praticamente più bisogno di staccare le mani dal manubrio, a tutto vantaggio della sicurezza. Gli strumenti sono i soliti montati sulle Honda dal funzionamento abbastanza preciso e privo di oscillazioni negli indici. Il tachimetro è dotato del contachilometri parziale. Piacevole l'illuminazione di un bel verde riposante. In mezzo, tra il tachimetro ed il contagiri, sono disposte su di un cruscottino centrale quattro spie luminose e precisamente dall'alto in basso: pressione olio (rossa), abbaglianti (blu), folle (verde), indicatore di direzione (giallo). Ottima la conformazione delle leve e facile il controllo del livello olio nella pompa del freno anteriore. Per ciò che concerne altri piccoli particolari siamo sul solito standard giapponese: rubinetto benzina a tre posizioni, serratura per la sella, due ganci per appendervi il casco, levetta dello starter sui carburatori (a sinistra, ecc.). Quelli che



FOTOCOLOR VITTORIO BIFFANI



a nostro avviso sono veramente riusciti sono i comandi a pedale; leggermente arretrati rispetto alla norma, tanto che per il cambio si è reso necessario un corto rinvio. Danno il massimo del comfort permettendo un assetto allungato apprezzabile soprattutto nei viaggi lunghi e nelle tirate sportive, e consentendo così il miglior controllo del mezzo alle alte velocità. Curiosa la piccola protezione a tubo sul lato interno del pedale del freno che serve a trattenere il piede nella giusta posizione. L'unico appunto da muovere agli elementi a pedale riguarda le pedane posteriori, che essendo fissate sul forcellone, trasmettono al passeggero tutte le oscillazioni fastidiose della strada oltre a risultare in posizione troppo rialzata, costringendo le gambe ad un angolo troppo pronunciato. Torniamo ora all'analisi statica: una volta ribaltata la sella troviamo il cassetto porta attrezzi e documenti e la presa d'aria del filtro. Buona la dotazione attrezzi che comprende due chiavi aperte, pinze, due cacciaviti, chiave-candela, chiave a tubo e due altre chiavi di vario genere. Con la borsa attrezzi c'è il libretto di manutenzione che, pur essendo stampato in quattro lingue, è un po' scarso di informazioni che non siano quelle di come si avvia la moto, come si cambia e consigli simili; viene inoltre fornito un simpatico stampato sulla guida sicura della motocicletta, politica a cui la Honda si dedica ormai da diverso tempo. Come sempre accade quando ci troviamo di fronte ad una novità giapponese siamo andati alla ricerca di qualche particolare inedito, o per lo meno insolito, tanto da soddisfare la nostra curiosità ed ammirazione per la meticolosità nipponica. Purtroppo, grande delusione! Nulla di speciale, se non un indicatore di usura sulla camma del freno posteriore e gli interruttori dello stop con possibilità di regolazio-

ne. Altro sui comandi ci pare che non si possa aggiungere, se non che tutti quelli non nominati rispecchiano il solito stile superiore a cui i giapponesi ci hanno abituato da tempo.

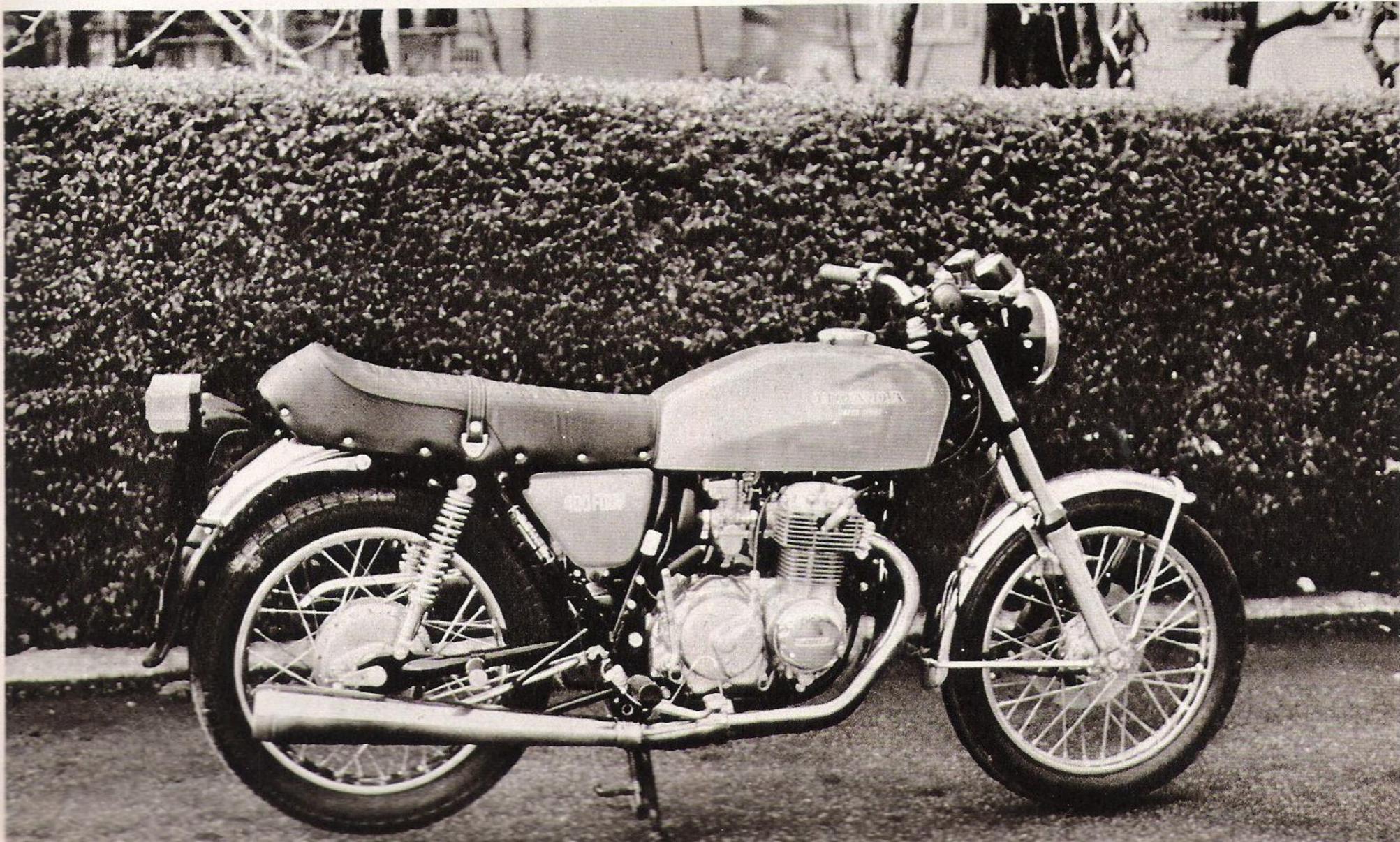
● **Assetto di guida.** Chiaramente influenzato dalla perfetta disposizione di questi comandi è l'assetto di guida. Da parte nostra pensiamo che, considerando le dimensioni, il rispetto di un gusto estetico e l'esigenza di soddisfare i più svariati impieghi, difficilmente si possa fare di meglio.

L'assetto di questa motocicletta si presta benissimo sia all'uso cittadino calmo e tranquillo sia a quello corsaiolo dalle pieghe decise; sia a bassa che ad alta velocità, la posizione di guida si mantiene assolutamente naturale, con le gambe e le braccia al posto giusto, con una esatta inclinazione così da poter contrastare senza fatica la forza del vento, anche a velocità autostradali elevate (sempre, chiaro, nei limiti della cilindrata e ahimè... del codice). Per ottenere questo si è dovuto ricorrere ad un assetto che costringesse il busto ad una discreta inclinazione in avanti, e nello stesso tempo a mantenere la giusta angolazione delle gambe con un leggero arretramento delle pedane. Strettamente legato all'assetto di guida è il comfort. Nell'uso a solo la 400 Four, come appunto rilevato, è decisamente una moto di tutto riposo. La sella posta a giusta altezza è dotata di una imbottitura di consistenza media che risulta di gran vantaggio quando ci si sta sopra per parecchie ore e che garantisce notevoli doti di tenuta, soprattutto longitudinale, per cui non si rischia di scivolare di qua e di là nel caso di frenate, di accelerazioni violente o di pieghe improvvise; tutto ciò avviene infatti con la massima uniformità alla massa della moto aumentando così il piacere e la sicurezza di guida.

Ad elevare il comfort e la sicurezza di questa motocicletta ricordiamo l'assenza di vibrazioni fastidiose, il funzionamento ottimo delle sospensioni nello smorzare buche o avvallamenti, il contenuto rumore di scarico che diventa un po' più rabbioso solo dagli 8000 giri in su e, elemento importante per la sicurezza, la notevole potenza del fascio luminoso del faro che consente una buona visibilità fino a velocità dell'ordine dei 150 Km/h tachimetrici, peccato solo che il fascio abbagliante anche se profondo risulti un poco stretto. Nella marcia a due, la questione cambia leggermente aspetto. Purtroppo la posizione delle pedane, come già detto, condiziona la posizione del passeggero finendo per affaticarlo su percorsi stradali sconnessi o lunghi viaggi. Peccato perché per la sella, per le vibrazioni e per la silenziosità non ci sarebbero proprio problemi.

Comportamento su strada

● **Direttamente** derivata dalla 350 Four di cui in pratica ne risulta l'evoluzione tecnica, la 400 Four ha mantenuto tutte quelle caratteristiche di guida della sorella minore, esaltandole, dati i miglioramenti introdotti nella parte ciclistica e quelli apportati al motore. Quello che ci ha più favorevolmente impressionato di questa moto è la notevole maneggevolezza e istintività di guida nonostante il suo peso. La guida a bassa velocità è veramente di tutta soddisfazione e del tutto naturale, al contrario di buona parte della produzione giapponese. Questo merito va ascritto alla buona distribuzione dei pesi e all'ottima geometria di sterzo che fa sì che non diventi mai eccessivamente pesante, ed evita quelle fastidiose « sterzate » a cui si è costret-



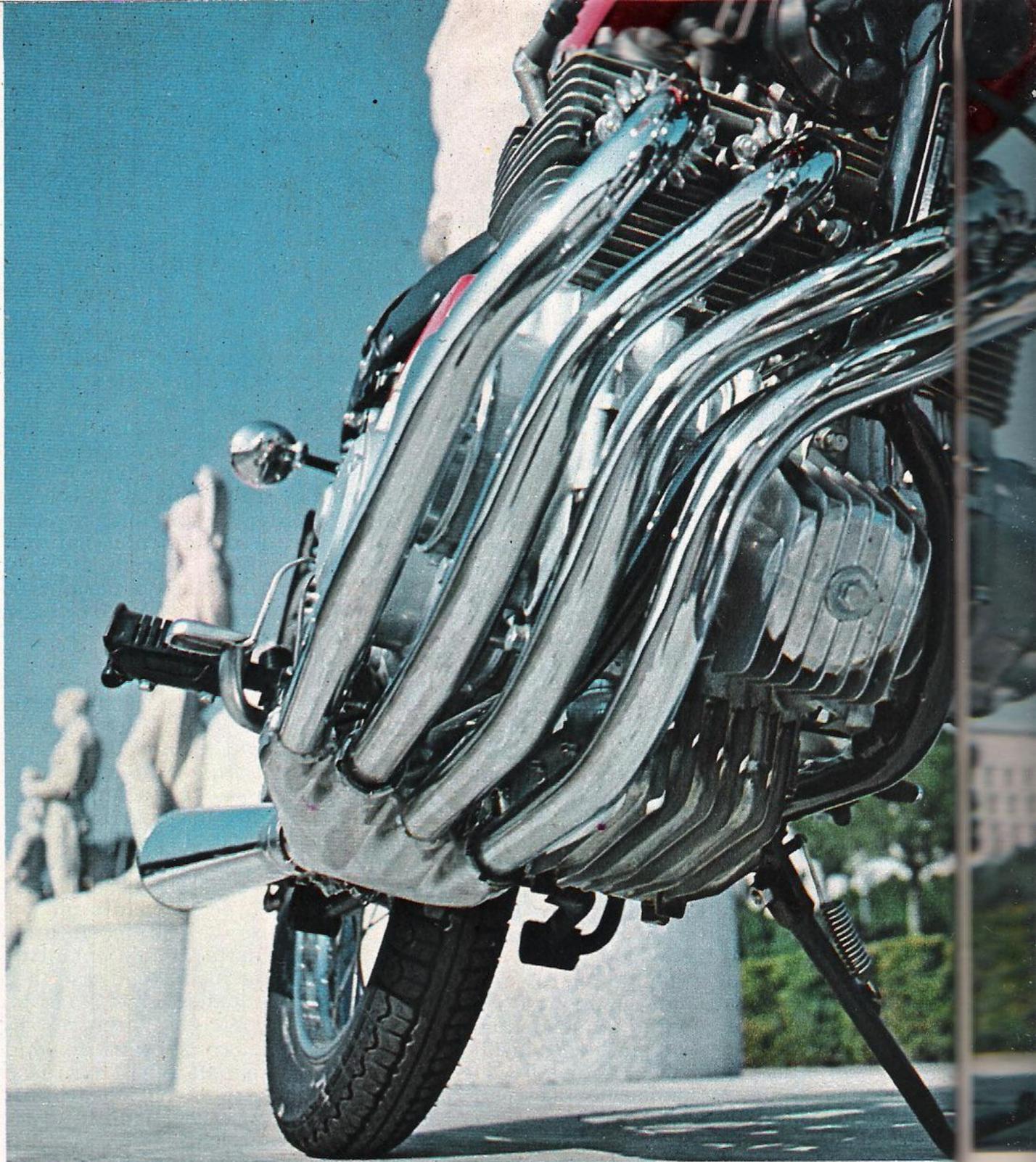


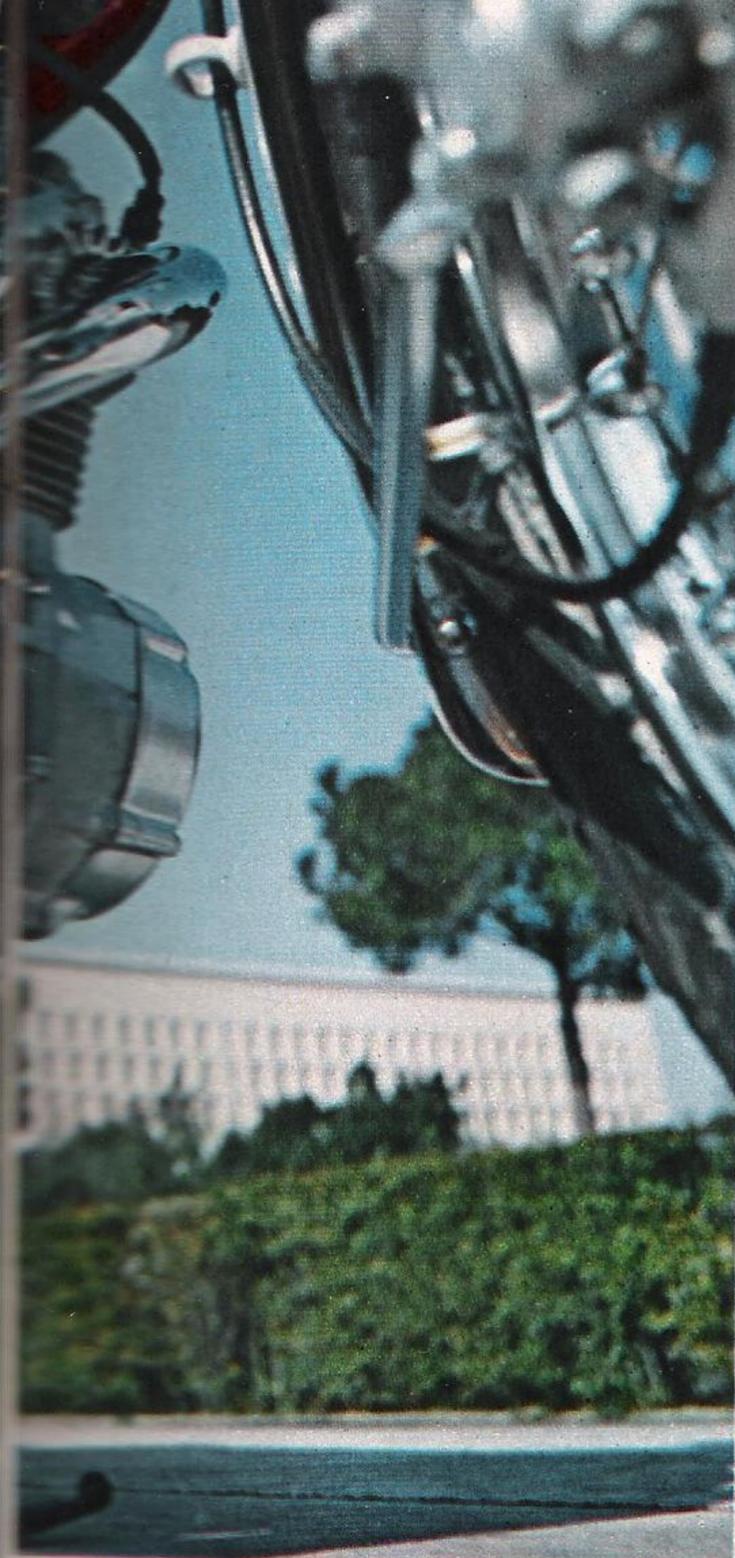
Honda 400 F

ti quando si curva a bassa andatura. Con la 400 Four questo, come già detto, non avviene o per lo meno si sente in minima (ma proprio minima) parte così come è d'altronde per la consorella 350 cc. La tenuta di strada della 400 Four è quindi nel complesso più che buona, non diciamo ottima, perché purtroppo ci sono un paio di componenti non all'altezza del telaio. Come facilmente si può immaginare ci si riferisce soprattutto ai pneumatici a nostro avviso non sufficienti, non tanto nel disegno, quanto nella mescola così che in determinate condizioni possono giocare scherzi.

Certo per chi usa la moto pacificamente, non si pone il problema, ma per chi avesse una guida sportiva la soluzione migliore è sempre quella di un bel paio di pneumatici adeguati di nuovo tipo, di cui oggi certamente non manca che l'imbarazzo della scelta. L'altro componente non perfettamente adeguato all'uso sportivo, è il gruppo ammortizzante posteriore.

Gli ammortizzatori, infatti, pur essendo regolabili su ben 5 posizioni (la chiave per registrarli è fornita di serie) mostrano sempre una certa elasticità nella risposta che non è l'ideale per la guida veloce. Il difetto viene maggiormente in risalto viaggiando in due, nel qual caso si è costretti a ricorrere alla IV o V posizione che pur attenuando il problema non lo risolve del tutto. Ricordiamo infatti che la regolabilità di un ammortizzatore piut-





tosto elastico non risolve in pieno il problema. La maggiore durezza di esso che ne deriva non è tanto frutto di una maggiore resistenza e progressività di risposta quanto di un indurimento, per accorciamento della corsa sfruttabile della molla.

Teniamo comunque a precisare che questa nostra critica agli ammortizzatori posteriori è valida, ripetiamo, soprattutto per gli « smanettoni » poiché bisogna ammettere che nell'uso normale non danno dei problemi, come abbiamo potuto constatare anche ad esempio in curvoni veloci presi con discreto brio dove la moto ha sempre mantenuto la traiettoria impostale senza alcun serpeggiamento. Molto buona a nostro avviso è la forcella il cui maggior pregio ci è parso la progressività. Sempre all'altezza in tutte le condizioni, curvoni o frenate ad alte velocità, contribuisce insieme agli ammortizzatori posteriori a garantire una buona tenuta su terreno sconnesso sia esso veloce o no, ammortizzando con efficacia tutti gli avvallamenti. In conclusione, quindi, la tenuta di strada merita un giudizio positivo dato che in tutte le condizioni, dalla frenata alle curve lente a quelle veloci, la moto si guida sempre con la massima disinvoltura e sicurezza; positivo fra l'altro il fatto che praticamente nell'uso normale non si striscia, anche nelle pieghe decise, con alcun elemento di essa.

● **I Freni.** E veniamo ora all'elemento principe per la sicurezza: i freni. L'impianto frenante di cui dispone la 400 Four è quello che possiamo definire tradizionale. Anteriormente, c'è il solito disco a comando idraulico dall'aspetto sempre piacevole e curato anche nei minimi particolari, posteriormente un tamburo centrale. Per quanto riguarda il posteriore, il suo funzionamento è ottimo, caratterizzato da

una buona potenza e resistenza al fading anche se un po' troppo brusco a causa del corto braccio di leva del comando a pedale (regolabile in altezza). Qualche appunto invece per l'anteriore. E', a nostro avviso, sin troppo progressivo così che si è persa l'immediatezza di risposta e non ultima anche una certa potenza. Pensiamo che ciò sia voluto dalla Honda per dare una frenata che in ogni circostanza risulti, quanto più possibile, esente da improvvisi e pericolosi bloccaggi così che alcune caratteristiche più apprezzate dallo sportivo finiscono per passare in secondo piano di fronte alla sicurezza. Per avere la massima sicurezza frenante bisogna infatti tirare con forza la leva del freno anteriore. In generale però, l'uso di questo è assolutamente riposante, elemento che contribuisce al miglioramento della piacevolezza e scioltezza di guida.

● **Motore: trasmissione e prestazioni.**

Lo schema adottato per il propulsore della Honda 400 è quello ormai usuale di tutte le quadricilindriche della stessa casa: monoalbero a catena a camme in testa, cilindri verticali affiancati fronte marcia. In sostanza, ci troviamo di fronte ad una maggiorazione di cilindrata del ben noto 350 Four con la differenza che l'aumento dell'alesaggio ha fatto sì che il rapporto alesaggio-corsa divenisse superquadro (corsa corta). Esteticamente il motore si presenta più che bene, come del resto tutti questi tipi di motore. L'impressione di potenza è notevole grazie anche ai quattro scarichi dall'aspetto grintoso; curata anche sotto questo lato la disposizione dei vari organi così che non c'è alcuna parte che sappia di posticcio come meglio i lettori potranno valutare dalle fotografie. Rispetto alla 350 è stata rivista anche la posizione di





Honda 400 F

alcuni organi talchè il lato destro del motore risulta piuttosto differente. Dal lato funzionale pensiamo che proprio non si possa muovere alcun appunto. L'avviamento sia elettrico che a pedale è sempre pronto anche senza far ricorso allo starter, anzi, è da notare, che nonostante la prova si sia svolta in un periodo piuttosto freddino, lo starter si è sempre rivelato del tutto inutile se non controproducente; un colpo o due e via! il cupo borbottio dello scarico ci annuncia l'avvenuto avviamento. Da rilevare l'assoluta affidabilità dell'avviamento elettrico che nonostante ripetuti azionamenti non ha mai denunciato sintomi di calo od impuntamenti. Altri grossi pregi di questo propulsore sono la rumorosità, sia di scarico che meccanica, davvero contenuta grazie anche alle minime tolleranze adottate nel montaggio dei vari organi, e l'assoluta assenza di trafileggi

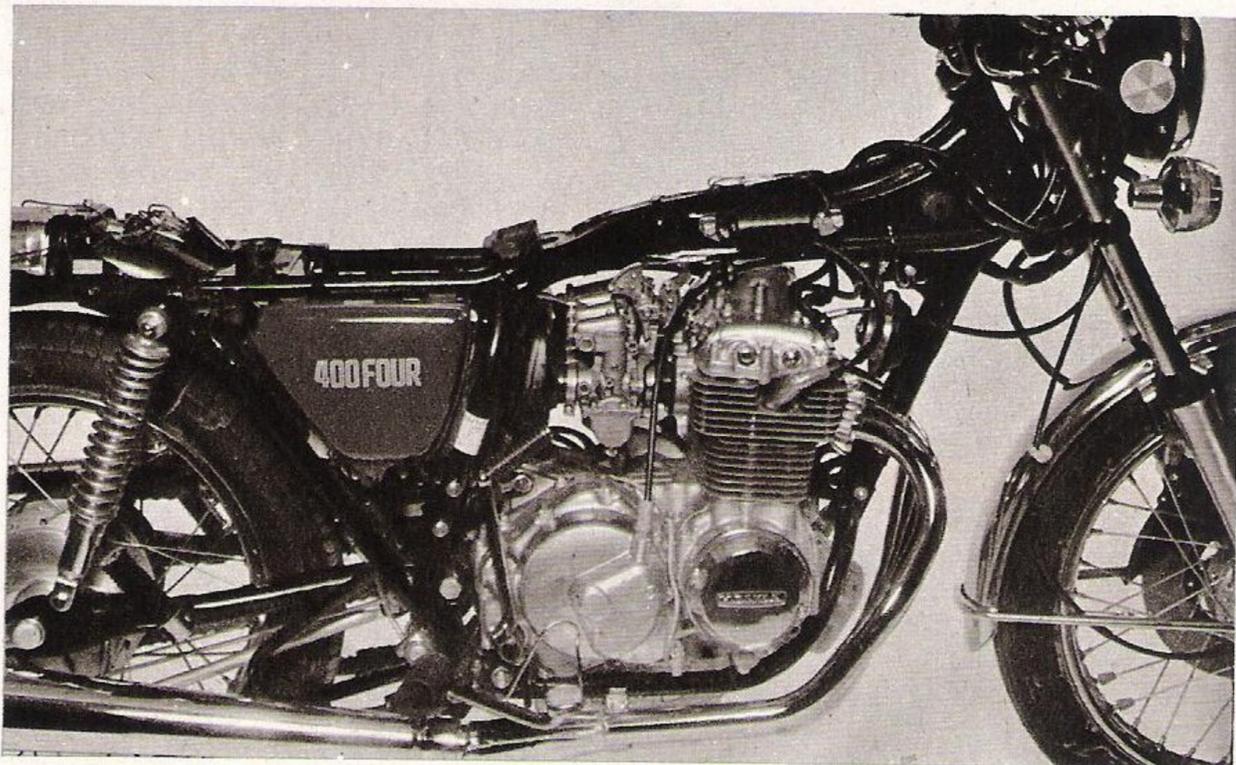
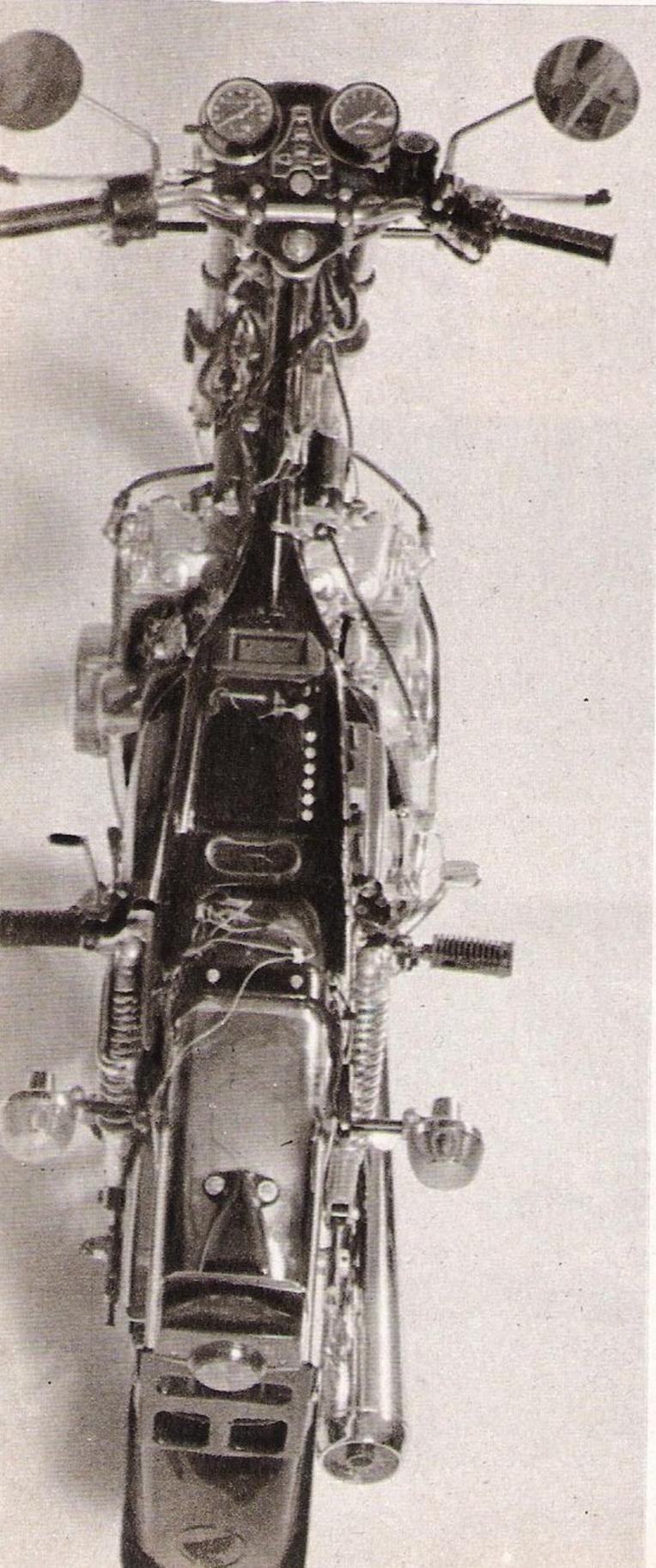
di qualsiasi genere. Buona anche l'accessibilità meccanica nei limiti concessi da motori di tale schema.

E veniamo alla potenza. La casa dichiara 37 CV contro i 34 della 350 ed i 48 della 500. A nostro avviso il divario con la 500 non è così forte, e lo testimoniano i tempi e la velocità di tutto rispetto ottenuti nelle prove. Di potenza quindi ce n'è a sufficienza. Come è normale aspettarsi da questi motori, l'andamento della curva di coppia non è dei più favorevoli; sotto i 5500 giri si nota infatti una certa mancanza di potenza, dopo esplose in un crescendo notevole accennando un calo dopo i 9000/9200 giri; comunque nelle accelerazioni brucianti si può tranquillamente tirare sino ai 10.000 giri, dove inizia la zona rossa del contagiri, senza timori, data la grande affidabilità mostrata in ogni situazione da questo propulsore.

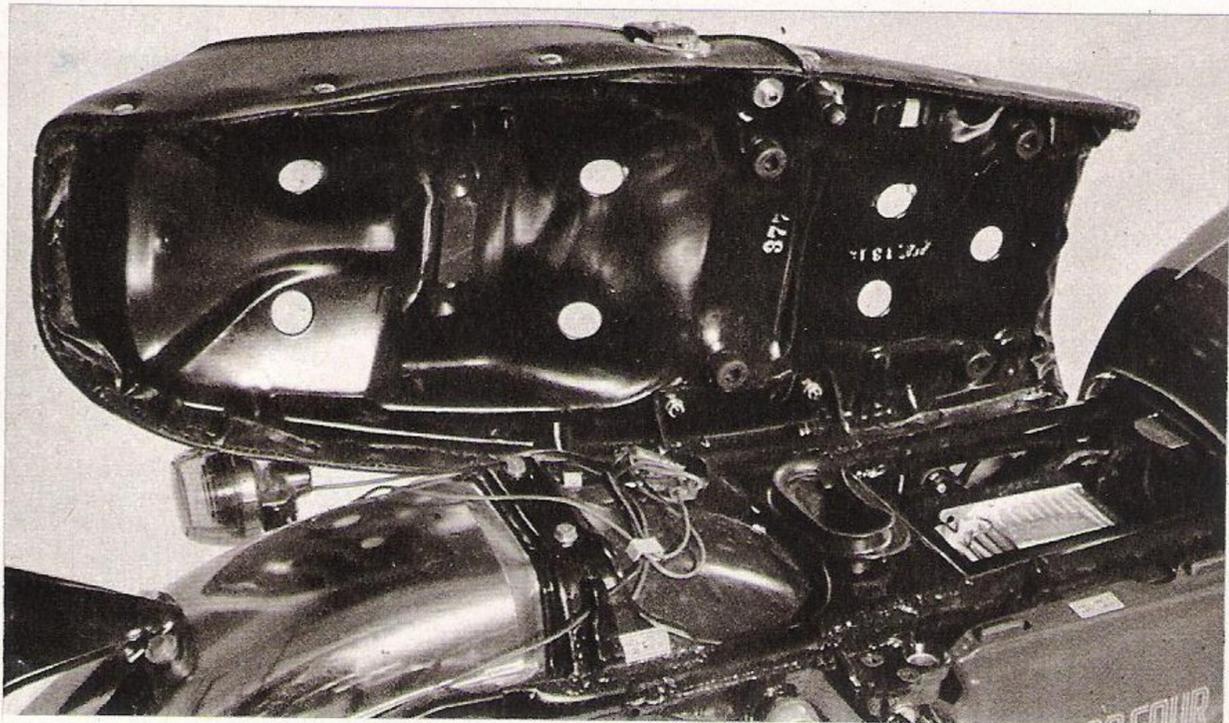
Tornando alla coppia ci pare che il progresso rispetto alla 350 Four sia stato sensibile. Notevoli le capacità di ripresa e la regolarità di funzionamento di questo motore a basso numero di giri; in sesta, anche con il passeggero, si può riprendere da 2000 g/m senza che si notino sintomi di ingolfa-

mento o starnuti ai carburatori. Piacevole, come già detto, la quasi totale assenza di vibrazioni. Il gruppo cambio/frizione ci è sembrato all'altezza del propulsore in ogni momento, soprattutto il cambio a 6 rapporti la cui funzionalità è uno dei migliori esempi di dolcezza e precisione di innesti; mai una « sfollata » per tutto il corso della prova all'infuori che nel passaggio tra prima e seconda cambiando lentamente a basso numero di giri. Ciò è dovuto ad una certa durezza del comando manifestatasi a caldo. Facile da fermi la ricerca del folle e ottima la rapportatura, caratterizzata da una prima corta e da una sesta notevolmente lunga, per consentire medie elevate senza tenere il motore troppo alto di giri. Dolce da azionare e dotata di un buono stacco la frizione, che dopo qualche piccola difficoltà di messa a punto iniziale, si è comportata in maniera egregia anche dopo ripetute sollecitazioni. Messa a dura prova da diverse partenze veloci, ha dimostrato solo una tendenza a perdere registro ed un peggioramento dello stacco fattosi più brusco, ma nessun sintomo però di slittate.

(il testo segue a pag. 46)



A sinistra e sopra, la moto senza serbatoio e sella evidenzia le sue contenute dimensioni sia laterali che verticali. Il telaio è misto in tubi e lamiera stampata. Qui sotto, la sella ribaltabile permette l'accesso alla batteria ed alla borsa portaferrì. Il lucchetto di chiusura della sella funge anche da porta casco.



La meccanica

● Per quanto riguarda il motore, il CB 400F rappresenta l'edizione aggiornata e riveduta in qualche particolare del CB 350F. Tra le variazioni più rimarchevoli è il passaggio da una « corsa lunga » a un motore « superquadro » (rapporto corsa/alesaggio 0,98). Il diametro delle valvole è aumentato, rispettivamente di 0,5 mm (Aspirazione) e di 1,0 mm (Scarico), con conseguente miglioramento del rendimento volumetrico.

L'asse a camme ruota, come negli altri pluricilindrici della stessa casa, direttamente sulla lega leggera, senza interposizioni di boccole o di bronzine. Ricordiamo che l'alluminio, se ben lubrificato, è dotato di eccellenti qualità antiattrito. Le camere di scoppio, molto compatte, sono emisferiche, ed è questa, come noto, la configurazione che assicura il miglior rendimento termodinamico.

I pistoni, ricavati di fusione, sono in lega leggera ipersilicica, e presentano un coefficiente di dilatazione termica assai basso.

Essi possono in tal modo venire montati nei cilindri con un gioco molto contenuto (0,03 mm), a beneficio di silenziosità, durata e rendimento.

I segmenti sono tre, dei quali due di tenuta (il primo è cromato) ed un raschiaolio.

Degno di nota è il fatto che lo spinotto lavora direttamente sul materiale della biella, senza boccole o rullini. Anche in questo caso non siamo di fronte ad una novità, ma la soluzione adottata rappresenta sempre una raffinatezza, indice di grande accuratezza di lavorazione e di eccellenti materiali.

L'albero motore, in un sol pezzo, è realizzato in acciaio forgiato; esso è dotato di 5 perni di banco, con evidenti vantaggi per quanto riguarda la rigidità.

Sia i perni di banco che i perni di biella lavorano su cuscinetti a « guscio sottile » (si tratta in pratica delle cosiddette « bronzine »), con metallo antifrizione in lega a base di alluminio.

Le bielle, in acciaio forgiato, hanno la sezione a doppio T, e presentano la testa scomponibile in due parti.

Trasmissione primaria e catena della distribuzione prendono il moto dal centro dell'albero motore.

La trasmissione primaria è di tipo piuttosto particolare: dall'albero motore, mediante una catena « Morse », viene azionato un contralbero sul quale si trovano: un parastrappi con elementi in gomma, l'ingranaggio di comando della pompa dell'olio, la ruota libera di collegamento col motorino di avviamento, ed un ingranaggio a denti dritti che trasmette il moto alla campana della frizione. Su quest'ultima è montato un secondo parastrappi.

Questo schema di trasmissione presenta alcuni vantaggi. Innanzitutto il contralbero viene, come visto, utilizzato per i collegamenti con alcuni organi ausiliari. Inoltre si ha, data la doppia riduzione, un albero primario del cambio che ruota piuttosto lentamente, con conseguente maggiore silenziosità e dolcezza di funzionamento del cambio stesso. Infine è possibile avere contemporaneamente la presa di moto sull'albero motore in posizione centrale (e quindi ottenere una diminuzione delle sollecitazioni torsionali sull'albero medesimo) e la frizione in posizione laterale, in modo che essa sia di facile accessibilità, ed in modo da poter montare il pignone della catena finale direttamente all'uscita dell'albero secondario del cambio.

Il diagramma di distribuzione è molto poco spinto (l'incrocio di fase è di soli 10°) e di conseguenza il motore è molto « trattabile » ed ha di riserva un grande potenziale per quanto riguarda le elaborazioni sportive.

Per concludere la velocità lineare media del pistone, uno degli indici del grado di sfruttamento di un motore, risulta essere piuttosto contenuta: 15,0 m/sec a 9.000 giri.

Scheda tecnica

dati ufficiali

MOTORE

Quattro cilindri in linea trasversale, raffreddamento ad acqua, ciclo a 4 tempi, alesaggio mm. 51, corsa mm. 50, cilindrata totale 408 cc, rapporto di compressione 9,4, potenza massima 37 cv/8500 giri, coppia max 3 Kgm/7400, distribuzione monoalbero a camme in testa con comando a catena semplice, diagramma di distribuzione: aspirazione apre a 5° prima del PMS, chiude 35° dopo PMI, scarico apre 35° prima PMI, chiude 5° dopo PMS, gioco punterie 0,05 per aspirazione e scarico, camere di combustione emisferiche, testa e cilindro in lega leggera con canne in ghisa speciale, albero motore su 5 supporti di banco, lubrificazione forzata con olio in coppa e pompa Eaton, filtro olio a cartuccia, quattro carburatori Mikuni 054-A, diametro diffusore mm. 20, filtro aria a secco.

TRASMISSIONE

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, cambio a sei rapporti con comando a leva singola sulla sinistra, ingranaggi sempre in presa, rapporti interni: prima = 2,733, seconda = 1,800, terza = 1,375, quarta = 1,111, quinta = 0,965, sesta = 0,866, trasmissione finale a catena sulla sinistra, rapporto di trasmissione finale = 2,235.

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione a batteria e spinterogeno, 2 coppie di puntine, apertura 0,30-0,40, candele NGK D8 ESL, distanza elettrodi 0,70, ordine di accensione 1/2/4/3, impianto elettrico 12V, alternatore trifase 0,156 Kw a 5.000 giri, batteria 12 AH, avviamento elettrico e a pedale.

TELAIO

Monoculla sdoppiata in tubi e lamiera stampata, sospensione anteriore teleidraulica, corsa utile mm. 114,5, capacità olio per stelo 160 cc, inclinazione 27°, sospensione posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori regolabili su 5 posizioni, corsa utile 79 mm.

FRENI

Anteriore monodisco con comando idraulico, Ø260,4 mm., posteriore a tamburo a camma semplice con comando meccanico.

PNEUMATICI

Anteriore 3.00x18, pressione di gonfiaggio 1,8 Kg/cm², posteriore 3.50x18, pressione di gonfiaggio 2/2,5 Kg/cm².

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza max 2,070 mm., larghezza max 705 mm., altezza max 1,040 mm., altezza sella 790 mm., altezza minima da terra 150 mm., interasse 1355 mm., avancorsa 85 mm., peso a vuoto 170 Kg., capacità serbatoio carburante 14 litri di cui 3 di riserva, capacità coppa olio 3,5 Kg.

VELOCITA'
max dichiarata
170 Km/h

VELOCITA'
max rilevata
164 Km/h

ACCELERAZIONE
400 metri in 14,3 sec.

RIPRESA
Da 50 Km/h in VI marcia
su 400 metri in 15,9 sec.

**VALORI
CARATTERISTICI**

Rapporto corsa alesaggio: 0,98
Cilindrata unitaria: 102 cc

Velocità media pistone: 14,1 m/
sec a 8500 giri al minuto

Pressione media effettiva al re-
gime di potenza massima: 9.602
kg/cm²

Rapporto peso potenza: 7.027 kg/
cv; con pilota di 70 kg

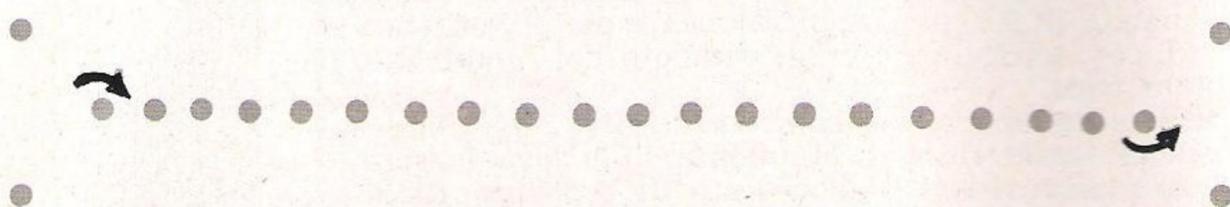
Potenza specifica: 90.7 cv/litro

**SCARTI AL
TACHIMETRO**

VELOC. INDICATA AL TACHIMETRO	VELOCITA' REALE	SCARTI IN KMH
60	58	+ 2
80	78	+ 2
100	97	+ 3
120	116	+ 4
140	134	+ 6
160	151	+ 9

SLALOM

120 metri in 19 secondi



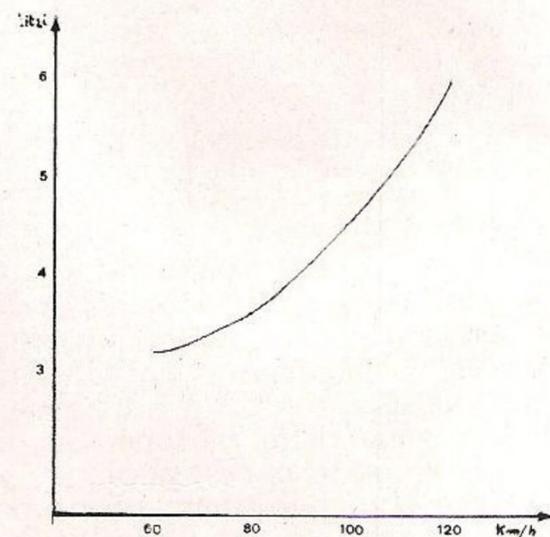
CONSUMI

VELOCITA' COSTANTE	60	80	100	120
LITRI x 100 Km	3,2	3,6	4,6	6,0
Km x LITRO	31,2	27,7	21,7	16,6
Consumo urbano	5 Litri x 100 Km =	20 Km x litro		
Consumo extraurbano	5,5 Litri x 100 Km =	18 Km x litro		
Consumo medio	5,2 Litri x 100 Km =	19 Km x litro		

FRENATA

40 Km/h	6,80 metri
80 Km/h	31,10 metri
120 Km/h	60,00 metri

**LA CURVA
DEI CONSUMI**



**I COSTI
DA CONOSCERE**

Un pieno di carburante L. 4.200 - Litri 14

Un cambio olio motore L. 5.600 - kg 3,5 - Marca Shell Super 10/50

Sostituzione candele L. 4.800 - N. 4 - Marca NGK DB ESL

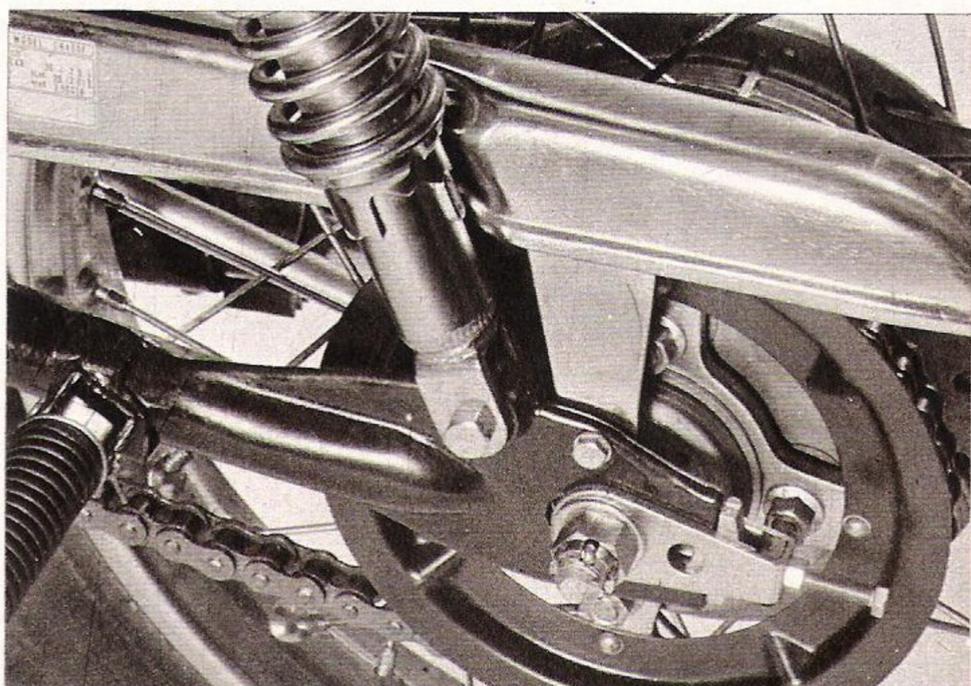
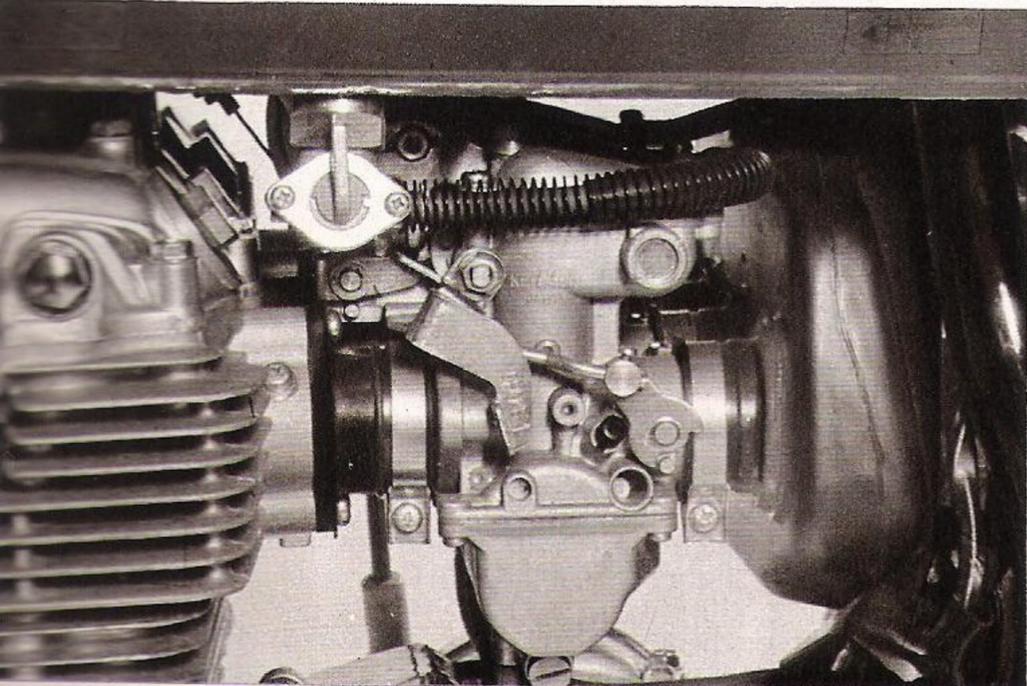
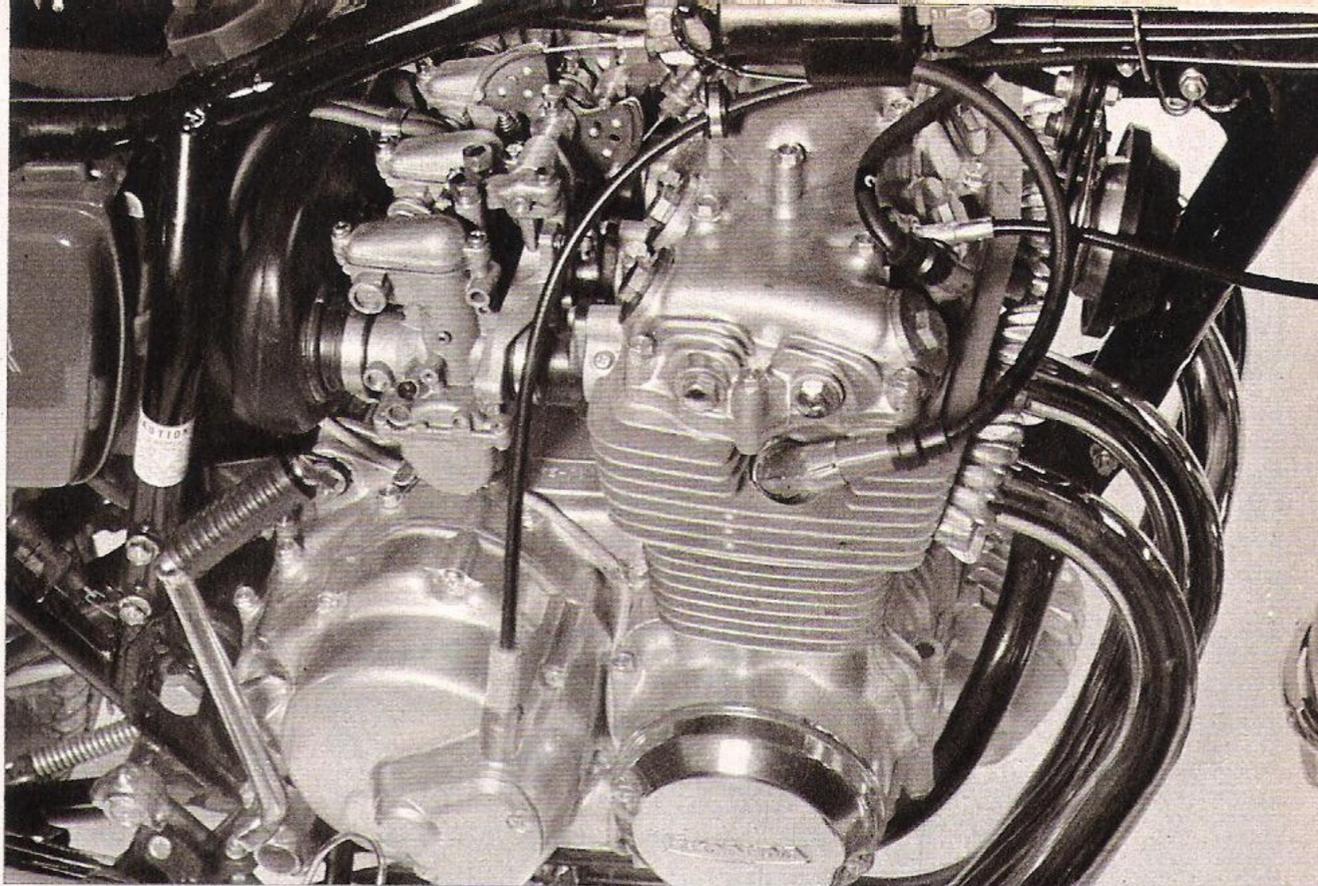
Sostituzione pneumatici L. 48.160 - Michelin 3.25 x 18/3.50 x 18

* prezzi iva inclusa

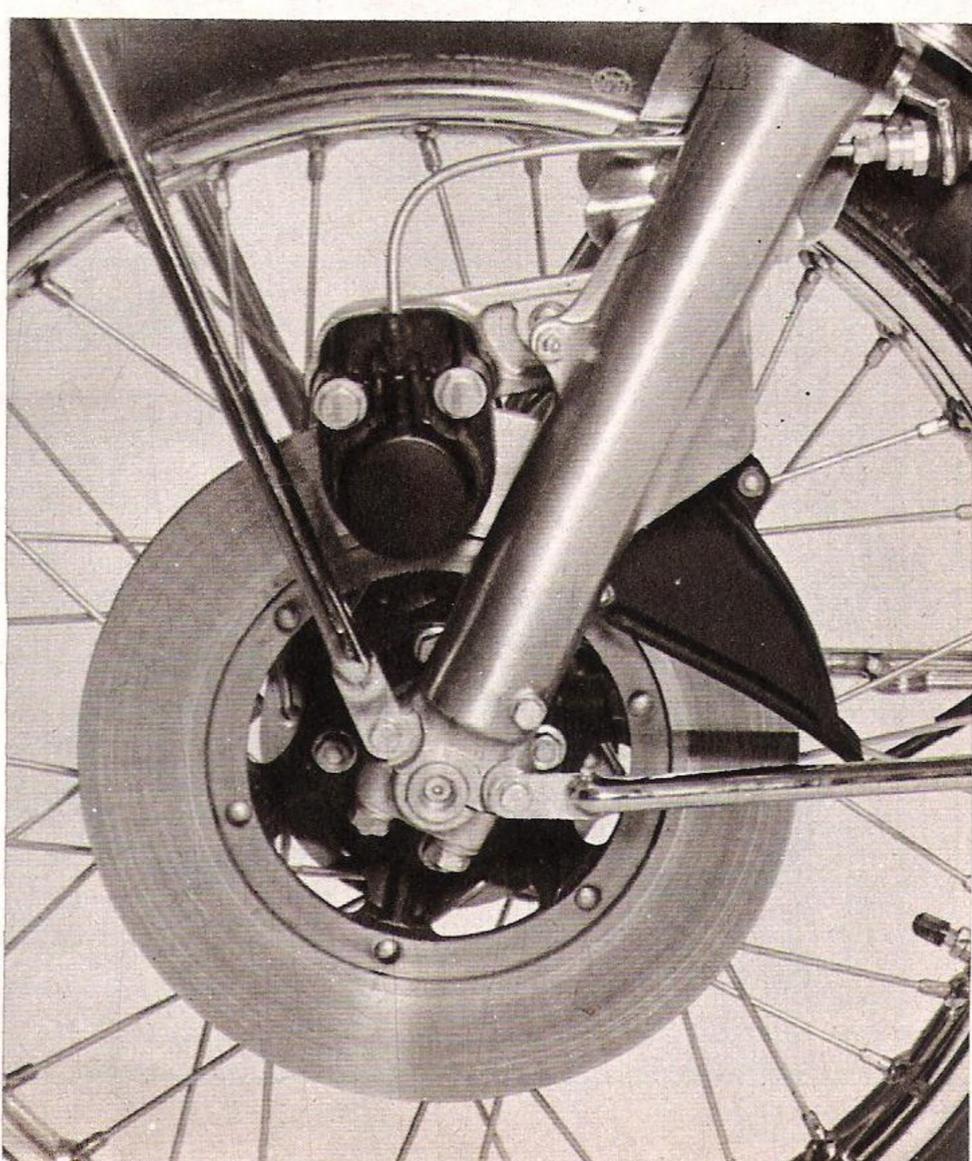
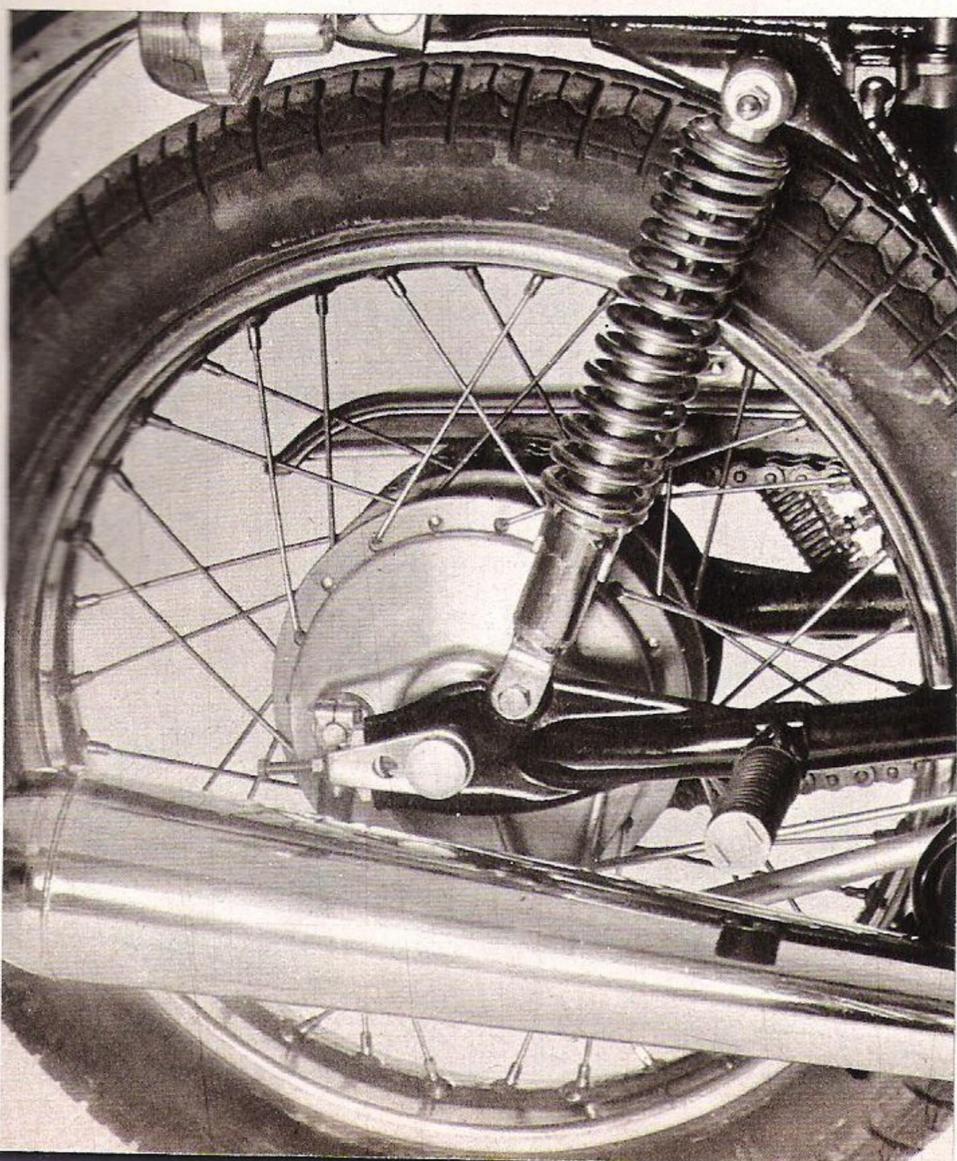


Honda 400 F

Qui a destra, una vista del motore. Si tratta dell'ormai famoso quattro cilindri con albero a camme in testa comandato da catena Morse. L'albero a camme è alloggiato nel coperchio della testa. Qui sotto, la Honda 400 monta quattro carburatori Mikuni 054-A con diffusore da 20 mm.

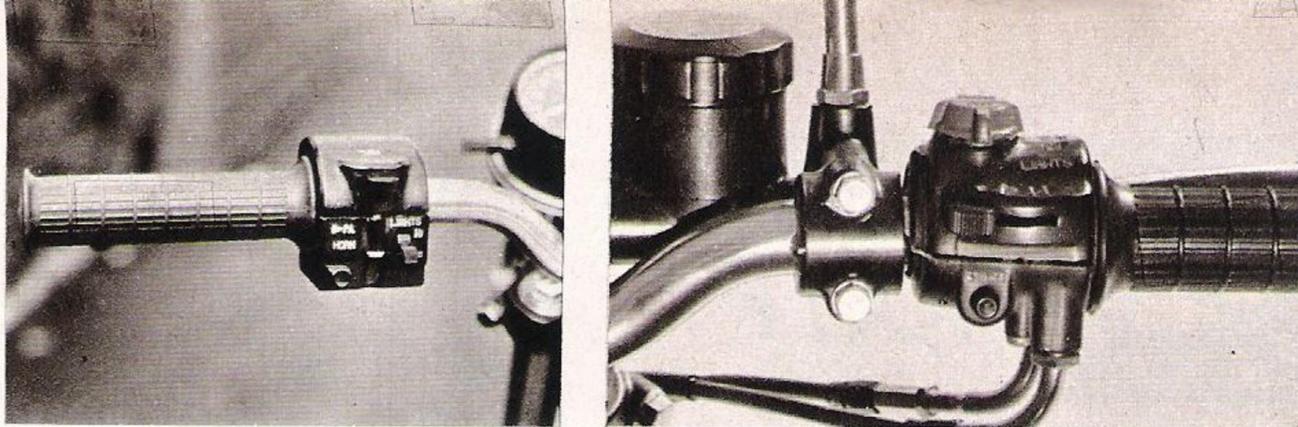


Sopra a destra, una vista della corona con il coperchio per evitare schizzi di olio o grasso. La pedana del passeggero è montata sul forcellone posteriore e trasmette alle gambe di questo tutte le oscillazioni. Sotto a sinistra, gli ammortizzatori posteriori sono regolabili; per un uso più impegnativo e sportivo del normale si dimostrano eccessivamente morbidi. Adeguato il freno posteriore alle prestazioni della moto. Sotto a destra, il freno anteriore è a disco con comando idraulico. Morbido e progressivo evita il bloccaggio improvviso della ruota.

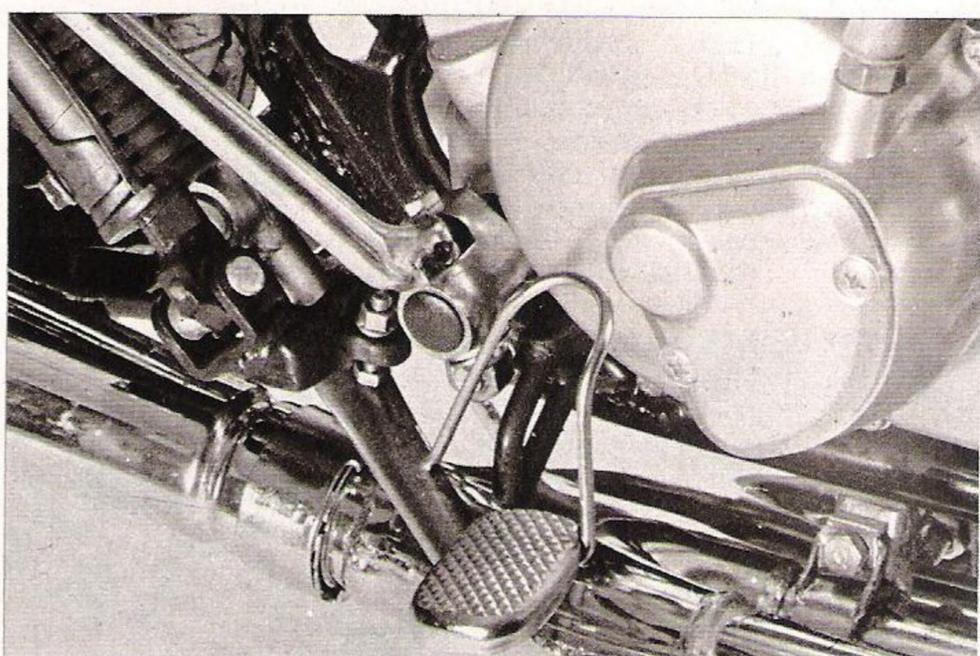
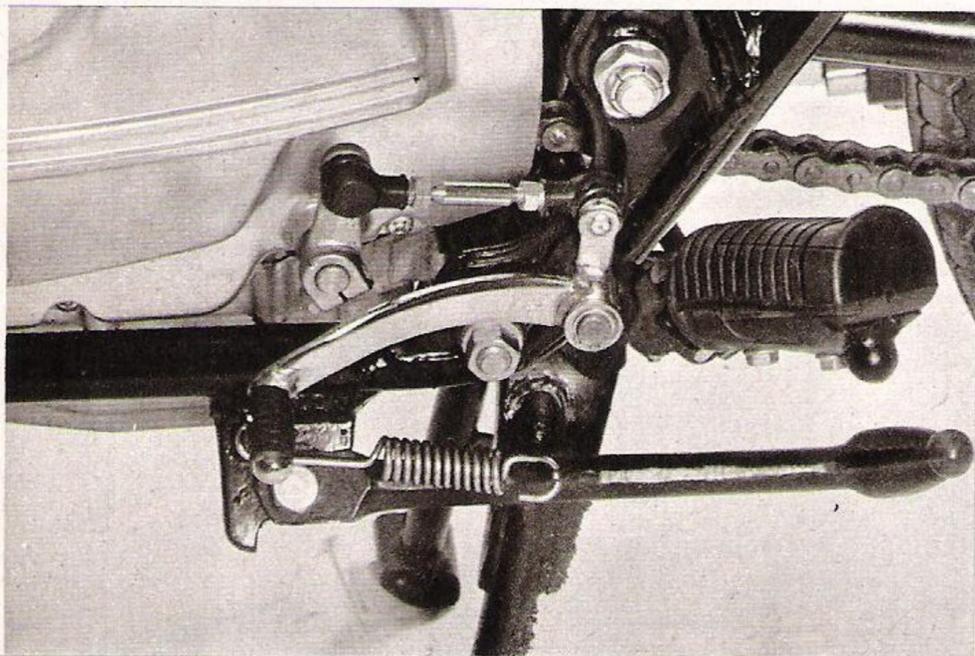




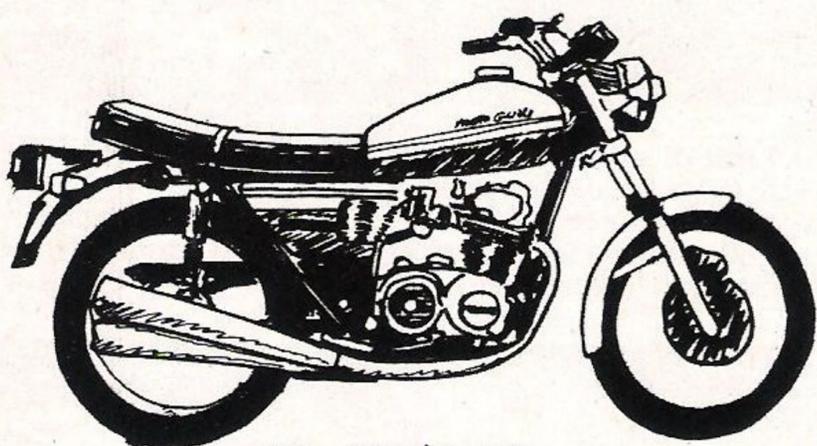
Honda 400 F



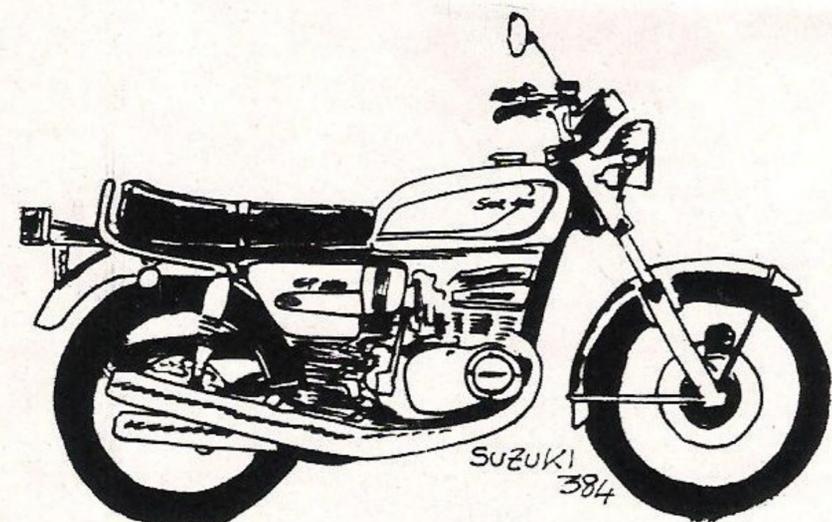
Sopra, i due blocchetti sul manubrio contengono tutti i comandi elettrici che sono perfettamente a portata di mano. L'interruttore del contatto si trova tra gli strumenti. Sotto a sinistra, il pedale del cambio è stato leggermente arretrato tanto da richiedere l'adozione di un piccolo rinvio. Sotto a destra, il pedale del freno ha una piccola guida che permette di mantenere il piede destro sempre al posto giusto.



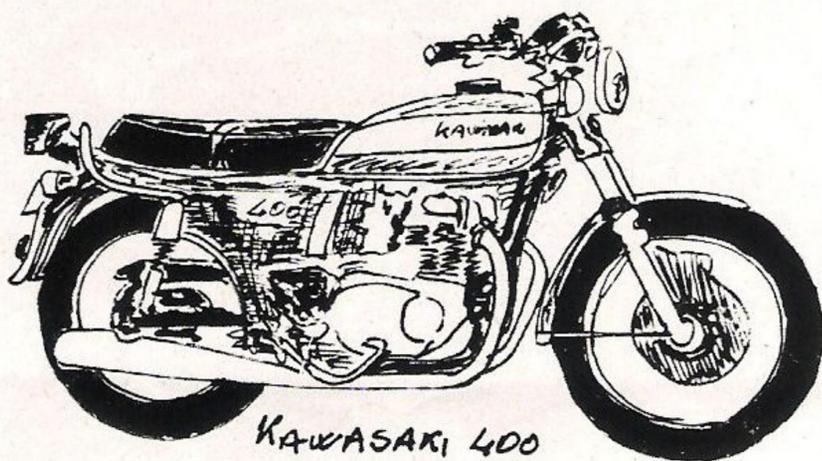
Le altre 400 sul mercato



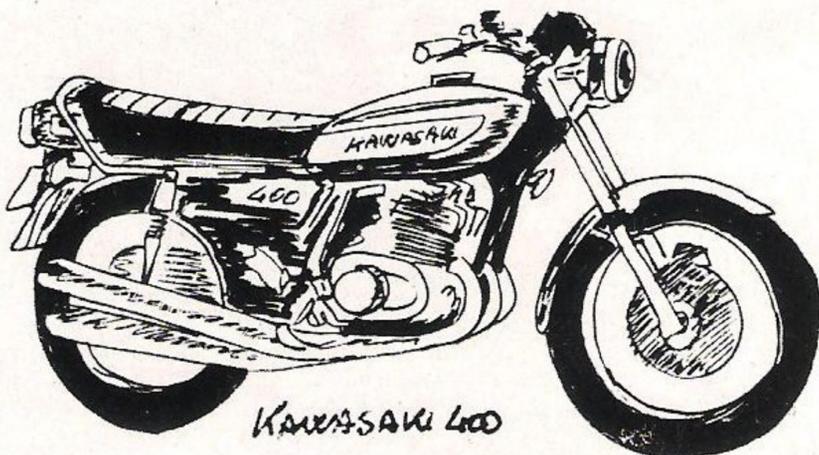
MOTO GUZZI 400 GTS



SUZUKI
384



KAWASAKI 400



KAWASAKI 400

● Nel giro di un anno la 400 è divenuta una delle classi più affollate con modelli nuovi o derivati da quelli di cilindrata minore. Alla Suzuki 380 GT (oggi 384) si sono aggiunte prima la Kawasaki 400 SJ (tre cilindri, due tempi) e poi, contemporaneamente, la Honda 400 Four, la Guzzi 400 GTS e la Kawasaki 400 KZ.

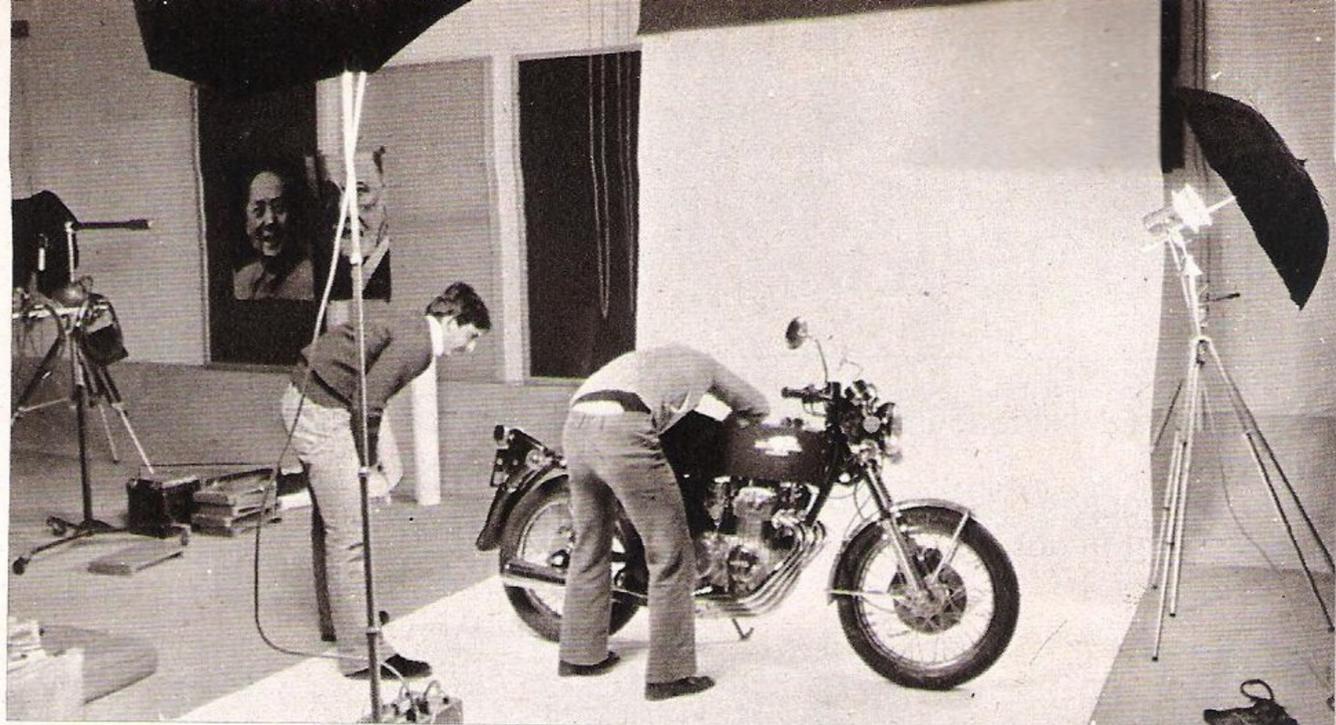
Data l'eterogeneità dei modelli questa classe è in grado di soddisfare un vasto numero di motociclisti, specialmente quelli che s'indirizzano verso le cilindrature medie e che richiedono alla loro moto oltre che prestazioni di tutto riguardo quelle doti di maneggevolezza e di comfort in grado di farne un mezzo comodo per la circolazione urbana.

<p>Rifiniture ed accessori di qualità superiore. Linea aggressiva caratterizzata dai quattro tubi-in-uno.</p>	<p>CORPO MOTOCICLO</p> <p>ESTETICA</p> <p>RIFINITURE</p> <p>STRUMENTAZIONE</p> <p>COMANDI</p> <p>COMFORT</p>				
<p>Pregevole per esecuzione e prestazioni offerte. Un poco scarsa la coppia a basso regime, ma al tempo stesso omogeneità anche al più basso numero di giri.</p>	<p>MOTORE</p> <p>AVVIAMENTO</p> <p>POTENZA</p> <p>COPPIA</p> <p>RUMOROSITA'</p> <p>TRAFILAGGI OLIO</p> <p>ACCESSIBILITA' MECC.</p>				
<p>Dolce e progressiva. E' un passo in avanti per funzionalità in tutte le circostanze.</p>	<p>FRIZIONE</p> <p>PROGRESSIVITA'</p> <p>RESISTENZA</p>				
<p>Preciso e dolce. Nessun problema avendo sei marce a disposizione.</p>	<p>CAMBIO</p> <p>FUNZIONALITA'</p> <p>SCELTA DEI RAPPORTI</p>				
<p>Il giusto compromesso fra l'uso sportivo ed il comfort.</p>	<p>PARTE CICLISTICA</p> <p>SOSPENSIONI ANT.</p> <p>SOSPENSIONI POST.</p>				
<p>Sicuri ed efficienti mancano di un po' di potenza nell'uso sportivo.</p>	<p>FRENI</p> <p>MODULABILITA'</p> <p>RESISTENZA</p> <p>POTENZA</p>				
<p>Grande maneggevolezza e buona tenuta anche nelle curve a largo raggio. Con l'adozione di nuovi ammortizzatori e pneumatici si esalterebbero queste qualità essenziali per gli « smanettoni ».</p>	<p>COMPORTEMENTO SU STRADA</p> <p>TENUTA DI STRADA</p> <p>CURVE A LARGO RAGGIO</p> <p>CURVE STRETTE</p> <p>FONDI SCONNESSI</p> <p>MANEGGEVOLEZZA</p> <p>TELAIO</p>				
<p>Per velocità ed accelerazione si pone ai vertici della categoria. Degno della massima attenzione l'ottimo consumo che non scende mai sotto i 15 km/litro.</p>	<p>PRESTAZIONI</p> <p>VELOCITA'</p> <p>ACCELERAZIONE</p> <p>RIPRESA</p> <p>CONSUMO</p>				



Honda 400 F

Il lettore desideroso di maggiori informazioni lo rimandiamo alla nota tecnica che accompagna questa prova ricca di tutte le notizie interessanti per l'appassionato. Le prestazioni di questo nuovo modello sono nel complesso ottime sia dal lato velocistico che da quello « economico » (leggi consumo). Rispetto alla 350 Four i progressi sono stati notevoli tanto che sia in accelerazione che in velocità si pone quasi al livello del modello di cilindrata immediatamente superiore. La velocità massima realizzata è stata di 164 km/h, comunque ci pare necessario su questo punto una piccola puntualizzazione. Data la sesta marcia molto lunga non è possibile stabilire con esattezza una velocità di punta oltre la quale difficilmente si andrà. Basti pensare che ad 8000 g/m si marcia a circa 150 km tachimetrici e ci sono ancora 2000 giri, questo per rendersi conto delle possibilità in caso di condizioni ambientali decisamente favorevoli come vento a favore, leggera discesa, ecc. Per contro quando si viaggia con la moto sovraccarica o con il vento contrario è facile vedere la lancetta del contagiri tendere a salire oltre gli 8000 g/m. In condizioni normali



è possibile tenere, codice permettendo, medie autostradali di 140/150 Km/h senza che il motore mostri alcun sintomo di fatica. Notevole il tempo di 14,3 sui 400 metri che si va a porre tra i migliori delle moto di media cilindrata. Molto buona la velocità di uscita con il tachimetro sui 150 orari e il contagiri a 10.000 con la quarta innestata. Per ultimo abbiamo lasciato un argomento quanto mai attuale: il consumo. Da dire c'è ben poco in quanto i dati parlano chiaro, l'unico commento che si può aggiungere concerne ancora una volta la bravura dei tecnici Honda che, nonostante le prestazioni notevoli ricavate da questo propulsore, sono riusciti anche a contenere i consumi grazie ad un accurato studio della camera di scoppio e dei condotti di aspirazione e scarico. A questi tecnici va riconosciuto anche

il merito di aver creato un mezzo definito, secondo il gergo corrente, « pulito ».

● **Conclusioni.** Nel complesso la 400 Four la si può definire senza tema di smentite una moto riuscita. Gli elementi per tenere questa posizione ci sono. Prestazioni elevate, prezzo d'acquisto concorrenziale, anche se ottenuto a scapito di alcune piccole finiture, caratteristiche tecniche d'avanguardia (6 marce) ed assoluta affidabilità. L'unico elemento che susciterà forse qualche polemica potrebbe essere l'estetica che esce fuori dallo standard giapponese. Pensiamo comunque che se perderà qualche cliente tra i maniaci dell'estetica, ne acquisterà altri più attenti alla sostanza.

a cura di Silvano Di Giovanni

BARONE

Chilometri di esperienza al servizio del motociclista

TUTE Dainese-Ga-Man-st. Christophe
CASCHI Bell-A.G.V.-Boeri-Nava-Nolan
OCCHIALI Klimax-Baruffaldi-Salice-Rod
CROSS Alpine Star-Sidi-Jofa-Dainese
ABBIGLIAMENTO Linea Sport-Zegna-Jolly
ACCESSORI Tomaselli-Facim-Girling-Koni-Castrol-N.G.K.-
Sperex-Fast
VASTO ASSORTIMENTO DECALCOMANIE - STEMMI
RICAMATI - CARENATURE - SELLE CORSA - SERBATOI -
COMANDI - ABBIGLIAMENTO ANTI PIOGGIA GARANTITO -
ESCLUSIVA STIVALI GIUDICI - PHIL READ
ROMA - Viale Parioli, 95/a/b - tel. 805494 - 872203
ROMA - Clivio Portuense - Stand 4 - tel. 5803002
Autodromo Vallelunga - Zona Box Piloti



E. BERGAMASCHI
& FIGLIO S.p.A.

20161 MILANO
Via Comasina, 137
Tel. 6451141/2

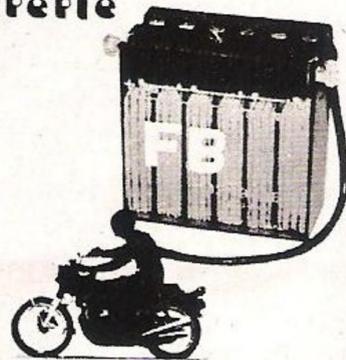
BERGAMASCHI & FIGLIO S.P.A.

candele
ngk



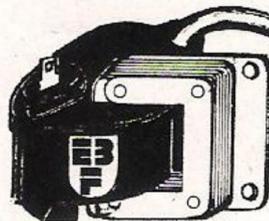
agente generale
per l'Italia

batterie
fb



originali per moto giapponesi
esclusivista per l'Italia

bobine
ebf



speciali per alto numero di giri
ricoperte in polipropilene

ricambi
cev



originali in
esclusiva per
Lombardia
e
Liguria

