

Prova-raid 20.000 Km.
con l'Honda 400 ss:
a metà strada

BRNO : ultimo atto
Ago 15° titolo !

moto sport

Sped. in abb. post. gr. 2/70 - L. 500
N. 46 ANNO V - 4 SETTEMBRE 1975

SETTIMANALE



Visto da dentro

di MICHELE TARDIO

PROVA - RAID

MotoSport ha provato per i lettori una Honda 400 four SS.

E' la motocicletta che abbiamo aspramente criticato per la pericolosità delle pedane per il passeggero.

Con questa Honda, regolarmente acquistata presso un comunissimo concessionario, siamo arrivati fino al confine sovietico.

L'abbiamo dovuto comperare perchè la spettabile IAP non è stata capace (o non ha voluto?) mettercene una a disposizione.

Non si deve però fraintendere.

Probabilmente la IAP è a conoscenza del fatto che MotoSport, a differenza di TUTTI gli altri giornali che si limitano a percorrere con gli esemplari di prova qualche centinaio di chilometri (al massimo) avrebbe raggiunto i 20.000 (diconsi ventimila) chilometri promessi.

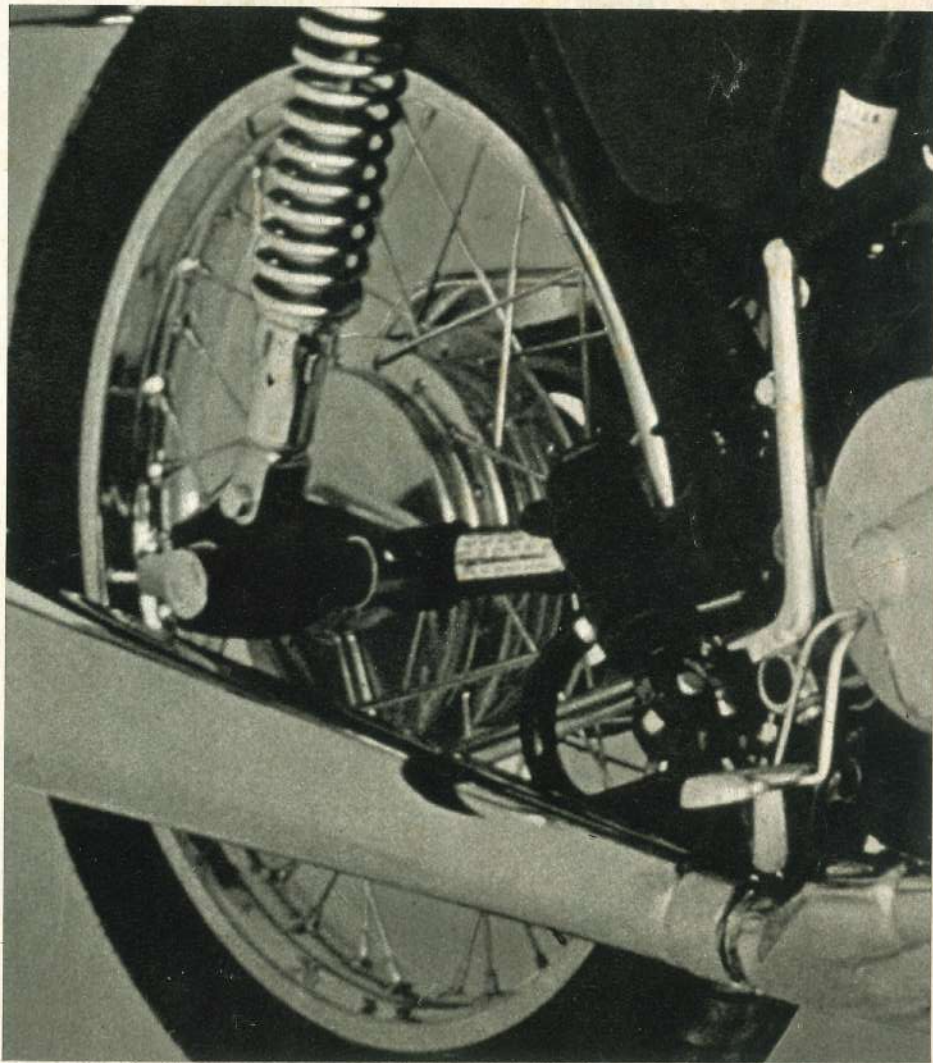
Una motocicletta che percorra (seppure maltrattata) qualche centinaio di chilometri per un test giornalistico è sfruttabile per lo meno una ventina di volte dall'oculato ufficio stampa IAP, mentre invece con MotoSport i chilo-

metri da «soportare» sarebbero forse stati troppi.

E i tempi che corrono, con tutti i giornali che esistono in Italia (qualche centinaio solo i quotidiani) non hanno certo spronato gli ottusi dirigenti italo-giapponesi a mettere a disposizione della stampa italiana specializzata e non, qualche milione di chilometri da fare a spese loro.

La prova, divisa in due parti, è stata come al solito obiettiva.

A parte le pedane più volte citate (Tutti i concessionari Honda vi daranno quelle buone per la modica cifra di 15.000-20.000 lire), a parte i cilindri difettosi che vi dovrebbero eventualmente sostituire in garanzia, a parte la scarsa efficienza delle sospensioni anteriori e posteriori, a parte il freno anteriore che fischia, a parte le pipette delle candele che con un pò di pioggia vi lasciano a terra, a parte la dotazione dei ferri incompleta, a parte la gomma-tura pericolosa sul bagnato, ed a parte qualche altra cosetta, l'incaricato che ha effettuato la prova, mi diceva che la Honda 400 SS è da considerarsi positivamente.



**PROVA-
RAID
ESCLUSIVA**

DA ROMA ALLA CORTINA DI FERRO CON LA HONDA 400 FOUR





RAID HONDA 400 FOUR



Come promesso eccovi una super prova della Honda 400 SS eseguita, senza tanti artifici, su un percorso stradale che ha portato il nostro Charlie da Roma fino a pochi chilometri dalla cortina di ferro.

Per praticità abbiamo «diviso» i 20.000 chilometri in due «pezzi». Il primo discorsivo è quello che leggerete qui sotto, l'altro, tecnico ed impostato secondo i nostri canoni, lo pubblicheremo tra qualche numero.

E' mercoledì e sabato devo stare a tutti i costi ad Anderstop, in Svezia a 2600 chilometri da Roma, per fare il servizio sul Gran Premio.

Alle diciotto ritiro la moto che ho comprato alla SIDAM (concessionaria Honda Roma) torno a casa preparo i bagagli cenò e parto verso le nove di sera.

La prima cosa che noto in sella alla mia nuova moto: si chiama Super Sport ma la potrebbe guidare anche un ragazzino di dieci anni: quasi quasi mi sento un po' sminuito ad andare in giro su un giocattolino così docile.

Prendo l'autostrada per Firenze.

Considerando che la moto è in rodaggio mi propongo di non superare i 5000 giri in sesta, ma non ci riesco: il motore gira che è un piacere ed appena mi distraigo supero subito i 6000.

Barry Sheene e la Honda 400 SS

Ad Arezzo la prima sosta per fare benzina. Il consumo è stato di 17 Km. per litro. L'olio sta esattamente allo stesso livello di quando ero partito. Fermo alla stazione di servizio c'è uno studente di Pescara con una MV 350. Deve andare anche lui a Firenze ma non ha il coraggio di ripartire perché sta in maglietta ed è praticamente assiderato.

Gli presto un maglione e ripartiamo insieme. Viaggiando ovviamente faccio un confronto tra la mia moto e la sua. Anche lui è in rodaggio perché ha rifatto il motore per la terza volta in 40.000 Km. (toccherà anche a me un simile destino?). Il mio faro è esattamente il doppio più luminoso del suo, la mia sella è palesemente più comoda, il suo motore fa un tremendo rumore di ferraglia ed è tutto sporco, mentre il mio è silenziosissimo e tutto lucido. Quasi mi vergogno ad essere così sfacciatamente ricco e fortunato.

Dormiamo a Firenze a casa sua e la mattina mi faccio trainare fino al concessionario Honda (Moto Center) a motore spento per poter fare subito il primo tagliando senza stare ad aspettare che si raffreddino i cilindri e la testa.

Mi consigliano di cambiare subito l'olio. Lo guardo: sembra birra Nastro Azzurro, per quanto è limpido. Risparmiamo queste seimila lire, lo cambieremo in Svizzera. Riparto verso l'una. Il caldo è terrificante.

Sul tratto appenninico l'asfalto minaccia di fondersi (e di sbattermi per terra) da un momento all'altro.

Desisto da ogni proposito velocistico e decido di viaggiare a 100 all'ora col casco Cromwell a scodella la maglietta con le maniche corte ed i pantaloni corti. Immediatamente tutti gli insetti muniti di pungiglione dell'Italia Centro-Settentrionale vengono avvertiti e puntano su di me. Mi arrendo subito (dopo le prime dieci punture) mi fermo, e mi rivesto.

Senza entrare dentro Milano vado alla Cinque Anelli. Il proprietario signor Benito L'Abruzzi, come mi vede mi mette addosso una maglietta con stampato sul petto il nome della ditta.

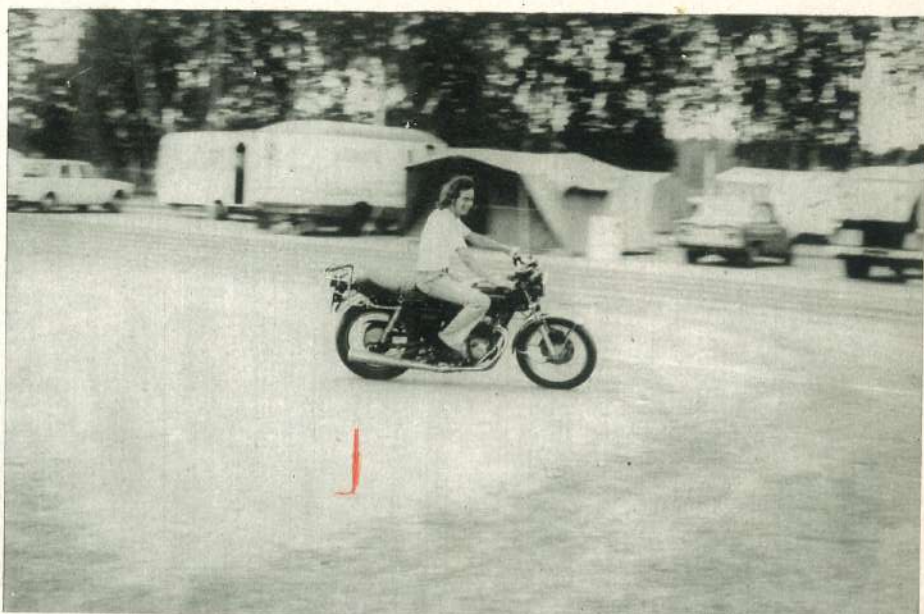
Arriva un cliente che ha ritirato un 1000 Gold Wing ed io faccio la mia figura raccontando che la conosco bene perché l'ho provata in Belgio (è vero e mi è piaciuta moltissimo). Bevuta al bar per festeggiare la nuova Honda.

L'Abruzzi inventa all'istante un interruttore che impedisce l'avviamento del motore se il cavalletto laterale non è a posto.

Poi arriva un acquirente che vorrebbe un casco per la sua testolina lievemente più grossa di un pallone da basket. Poi bisogna collaudare la moto di uno che non sa fare le curve e se la piglia con l'ammortizzatore di sterzo.

Insomma prima di riuscire a spiegare che vorrei un equipaggiamento che realmente mi proteggesse dalla pioggia, faccio le otto di sera.

Puntualmente appena giro la chiavetta e metto in moto comincia a piovere. Fino in Svizzera la cosa non sembra troppo grave perché la mia nuova tuta antipioggia Motomod (33.000 lire) fa il suo dovere egregiamente ed in auto-



Sheene - Show



RAID HONDA 400 FOUR

strada non ci sono grossi problemi. Il motore comincia a sciogliersi ed il consumo di benzina è diventato di 20 Km. per litro viaggiando intorno ai 120 Km/h. Nessuna traccia di consumo di olio.

In Svizzera c'è un bel vento trasversale e per andare dritto sul rettilineo mi tocca tenere la moto inclinata come se fossi sulla Parabolica a Monza.

Finita l'autostrada imbocco una specie di corridoio stretto coperto di sampietrini (in italiano pavé) che degli sfrontati chiamano « Europa 60 ».

Continua a piovere ed è anche buio. I pneumatici Bridgestone, che la Honda monta di serie, sul bagnato hanno, l'aderenza di una saponetta sul fondo della vasca da bagno.

Mi si affianca una Suzuki 380 equipaggiata con Dunlop K81. I tornanti del S. Bernardino non sono lontani, penso alla possibilità di un bell'«ingarello» (a gara in italiano) ed accelero per tenermi a ruota dello svizzero.

Sbando per tre curve consecutive con la ruota posteriore che va per i fatti suoi. Stramaledico la Bridgestone Company dal presidente fino all'ultimo azionista e rallento sperando di potermi ingarellare con un mezzo un po' meno competitivo. Diciamo una Lambretta primo tipo, un po' scarburata.

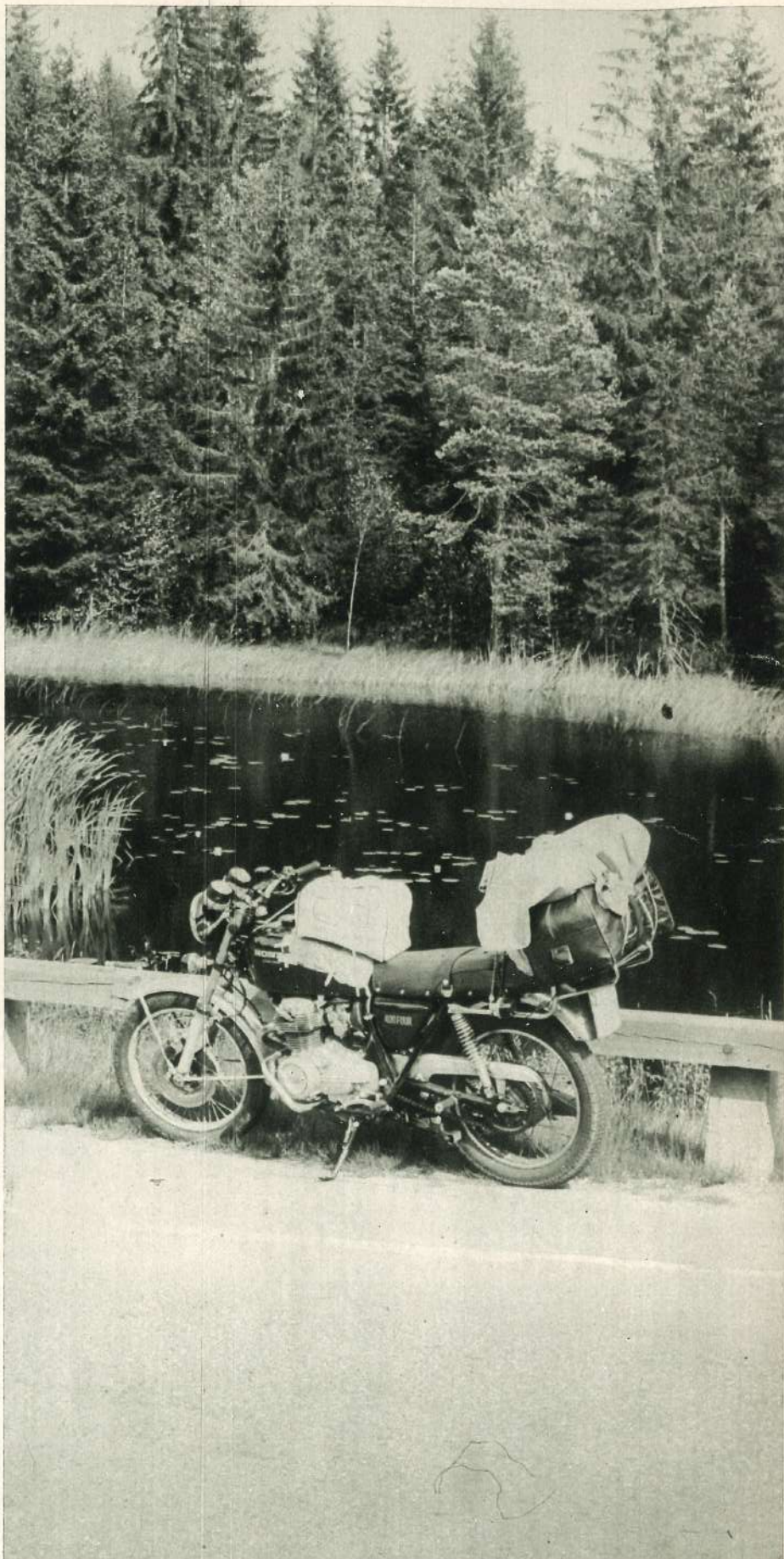
Vado a dormire a centocinquanta chilometri dal confine con la Germania e la mattina seguente fresco e riposato riparto con un bel sole.

Il bel sole naturalmente dura mezzogiorno e poi ricomincia a piovere. Ma la mezzogiorno di ciel sereno è sufficiente per provare finalmente la mia Super Sport su una strada asciutta con un po' di curve.

Mi diverto come un pazzo. Il cambio è di una precisione e di una velocità incredibili; i freni sono abbastanza efficaci ma non bloccano mai all'improvviso e danno subito sicurezza; il motore, che è una specie di dottor Jekyll, oltre i 6500 giri cambia suono e carattere e gira come una turbina. La potenza comunque non viene mai erogata brutalmente e si può aprire il gas in tutta tranquillità in uscita di curva con la moto molto piegata.

Anche la posizione di guida pur non essendo prettamente sportiva è soddisfacente. Gli unici difetti sono il comando del gas che non è sufficientemente rapido e le sospensioni. La forcella in frenata è troppo morbida e produce il classico rumore metallico di fondo corsa. Gli ammortizzatori ammortizzano troppo poco, ed hanno le molle troppo dure.

Mi fermo, allento le molle degli ammortizzatori che regolo alla seconda tacca e cambio l'olio della forcella che in effetti era in quantità inferiore a



La 400 in Finlandia

quella prescritta (100 cc. invece di 145 cc.).

Ora che anche le sospensioni pur non essendo eccelse vanno decisamente meglio, naturalmente ricomincia a piovere ed a causa delle bucce di banana che mi hanno montato attorno ai cerchioni devo rallentare drasticamente l'andatura.

Da Basilea a Lubeca ci sono 900 chilometri di autostrada. Prima di affrontarla cambio l'olio sostituendo anche la cartuccia che avevo acquistato a Firenze (3500 lire) e tiro la catena secondaria che si era allentata un bel po'. I ferri in dotazione sono assolutamente insufficienti: manca la chiave da 22 per allentare il perno della ruota posteriore (ma su un'altra Honda 400 c'era) e la chiave da 10 per levare la scatola alettata in cui è alloggiata la cartuccia è troppo corta e non ci si può lavorare.

Dopo un po' di autostrada in uno dei rari momenti in cui non piove non resisto alla tentazione di provare le prestazioni velocistiche del mio bolide.

Tiro la quinta a 9000 giri e metto la sesta rimanendo in posizione eretta. L'ago del contachilometri raggiunge i 160 ma stenta a superarli. Mi abbasso sul serbatoio e la lancetta picchia subito oltre i 175 mentre il contagiri arriva a 9500. Sono soddisfatto ma non mi esalto troppo: il contachilometri regala un bel po' e la velocità effettiva a 9500 giri in sesta è di 160 Km/h, che rimane comunque sempre una gran

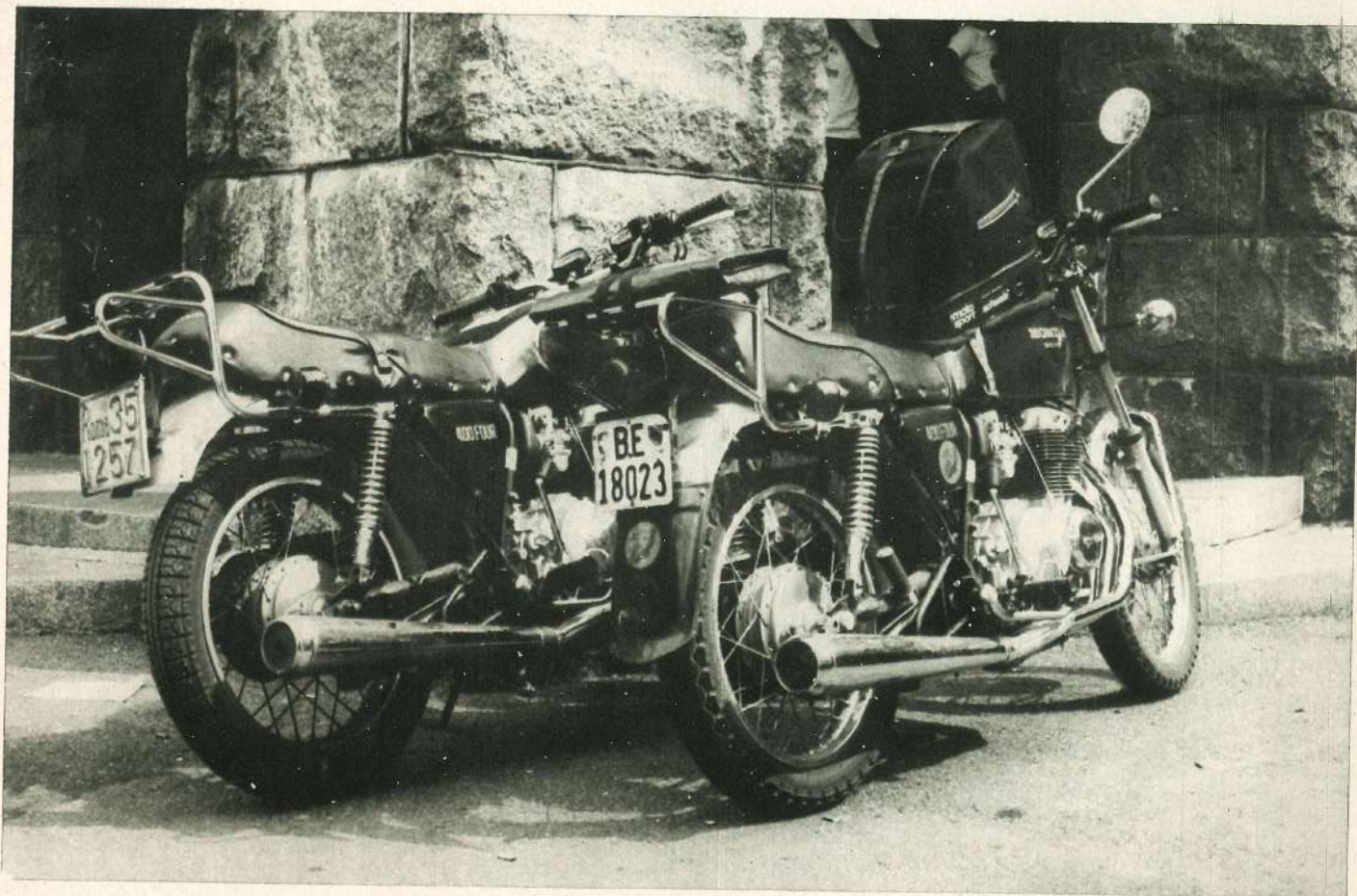


bella velocità per una media cilindrata!

Quando non piove viaggio a 130 Km/h di media e faccio 18 km con un litro di benzina; quando piove viaggio a 100 Km/h di media e con un litro percorro 20 Km; quando proprio diluvia viaggio ad 80 Km/h di media ed arrivo a 25 Km per litro. Di provare quanti chilometri si possono fare con un litro viaggian-

do in sesta a 50 all'ora non mi passa neanche per la testa perché è un dato teorico che può interessare soltanto quelli che devono scrivere gli opuscoli pubblicitari.

Dopo quattro ore di pioggia finalmente la moto si decide a fornirmi una scusa plausibile per fermarmi un po' a riscaldarmi. L'acqua è penetrata nelle pipette delle candele che scaricano a



in Svizzera

RAID HONDA 400 FOUR

massa. Prima di capire per quale motivo la Honda perde colpi sto' per un buon quarto d'ora a controllare gli altri componenti dell'impianto elettrico, ma quando finalmente scopro l'inconveniente risolvo la situazione rapidamente e con poca spesa acquistando una bomboletta di un prodotto idrorepellente studiato per gli impianti elettrici di motori fuoribordo. (Si chiama Pronto è fabbricato in Danimarca, costa circa mille lire e non si trova in Italia dove peraltro sono in commercio prodotti analoghi).



Dopo qualche altra ora quando ho già il sedere a pezzi scopro che la sella è abbastanza confortevole ma che la cinghia di sostegno per il passeggero (che è durissima ed è fissata proprio al punto giusto per dare fastidio al pilota) rovina tutto. La smonto e la situazione migliora nettamente.

Viaggiando sotto la pioggia alla fine entra un po' d'acqua nella guaina del filo della frizione ed il comando si indurisce. Così cerco di oliarlo ma la situazione peggiora perché i cavi giapponesi che hanno uno strato di nylon tra il cavo d'acciaio e la guaina devono lavorare a secco. Il trucco dovendo viaggiare sotto la pioggia consiste nel mettere all'inizio della guaina e sul registro un po' di grasso che eviti il passaggio dell'acqua.

Un altro inconveniente è dato dal fatto che l'acqua porta via rapidamente il lubrificante dalla catena di cui aumenta enormemente l'usura come è dimostrato dal fatto che ad ogni rifornimento (150/200 km.) mi tocca registrarla.

Il sistema migliore è più pratico per lubrificare la catena è comunque quello di portarsi appresso una bomboletta di Castrol Chain Lube (consigliato dalla Honda) per il motivo semplicissimo che il grasso non penetra dove dovrebbe e dopo un po' mescolandosi con sabbia e polvere può diventare una specie di pasta abrasiva, mentre l'olio viene quasi immediatamente centrifugato via dalla catena per andare a finire sul pneumatico.

Ridendo e scherzando (si fa per dire) ho fatto i miei ottocento chilometri di autostrada, si è fatto tardi e vado a dormire in un paesetto prima di Amburgo.

La mattina dopo intorno alla moto, che ho lasciato all'aperto, c'è il tipico gruppetto di sfaccendati criticoni.

Con la tuta blu gli stivali i guanti ed il casco integrale con la visiera scura devo avere un'aspetto tremendo. Prego dentro di me che la Honda non mi faccia fare figuracce e si metta in mo-

to senza fare troppe storie (le ultime motociclette che ho avuto, un Norton Gus Kuhn, un BSA Gold Star ed una Suzuki Titan da corsa, avevano una sola caratteristica in comune: la mattina non partivano).

Il miracolo che ogni volta non manca di commuovermi si ripete anche questa volta e nonostante la pioggia e la nottata all'aperto appena spingo il bottoncino magico il motore si mette a cantare.

Rabbocco l'olio e faccio i miei calcoli: in ottocento chilometri ha consumato circa un quarto di litro.

Oggi il sole c'è sul serio e pensando che ad Anderstop saranno già successe chissà quante cose importanti mi metto a viaggiare a 140 senza alcuna pietà.

Anche facendo il «bruto», il consumo non va mai oltre i 17 chilometri per litro e l'unico segno di cedimento del motore è dato dalla comparsa di un trafilaggio d'olio sui due cilindri esterni in coincidenza delle cavità attraverso cui passano i prigionieri di fissaggio della testa.

Non mi innervosisco troppo perché ero stato avvertito che è un'inconveniente di tutta una serie di cui si salva in media una Honda 400 su cinque. La casa comunque in garanzia ripara l'avaria e nei casi più disperati sostituisce gratuitamente cilindri e pistoni. Durante un rifornimento mi accorgo anche che si sono azzurrati due tubi di scarico. Il motivo lo scopro subito: una coppia di puntine ha fatto il «dentino» ed il conseguente sfasamento ha determinato un surriscaldamento.

Sostituisco le puntine in cinque minuti ma ormai il danno è fatto ed i tubi restano blu.

Per il resto tutto va a meraviglia ed il motore al minimo (che va tenuto un po' alto, a 1200 giri perché ha masse volantiche piuttosto limitate) non produce nessun rumore di ferraglia.

Il tempo è bello e la moto va molto bene, è sabato sono arrivato in Svezia ho scoperto quasi tutti i segreti della Honda 400 SS ed i lettori si saranno stancati da un pezzo di leggere i fatti miei.

(segue)

Carlo Florenzano Terenzi

DIZIONARIETTO

CAVALETTI

Comodissimi da azionare sia quello centrale che quello laterale. Quello laterale ha una base di appoggio troppo stretta ed affonda nei terreni molli con conseguente caduta della moto e rottura della leva della frizione (3000 lire).

CAVI

In diecimila chilometri non si è rotto nessun cavo e le guaine hanno conservato la loro rigidità. E' antiestetica la selva di fili che passano intorno al canotto.

CLACKSON

In autostrada produce sugli automobilisti la stessa impressione di una zanzara che sbatte contro il paraurti. Andrebbe decisamente sostituito con qualcosa di più efficace.

COMANDI

Belli e ben disposti tutti i comandi elettrici. Sia la leva del cambio che il pedale del freno sono regolabili in altezza. Il comando del gas richiede una rotazione troppo ampia del polso. E' in commercio un comando rapido appositamente studiato. Le leve del freno e della frizione sono abbastanza anatomiche e non sporcano le mani essendo ricoperte di uno speciale materiale plastico.

FRENI

Come tutta la moto, del resto, sono stati studiati per poter essere utilizzati anche da una persona assolutamente inesperta. Sono quindi molto dolci

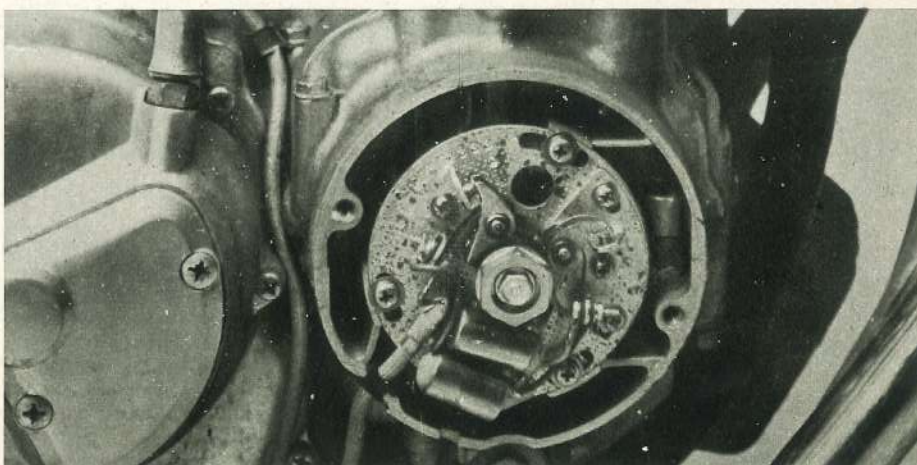
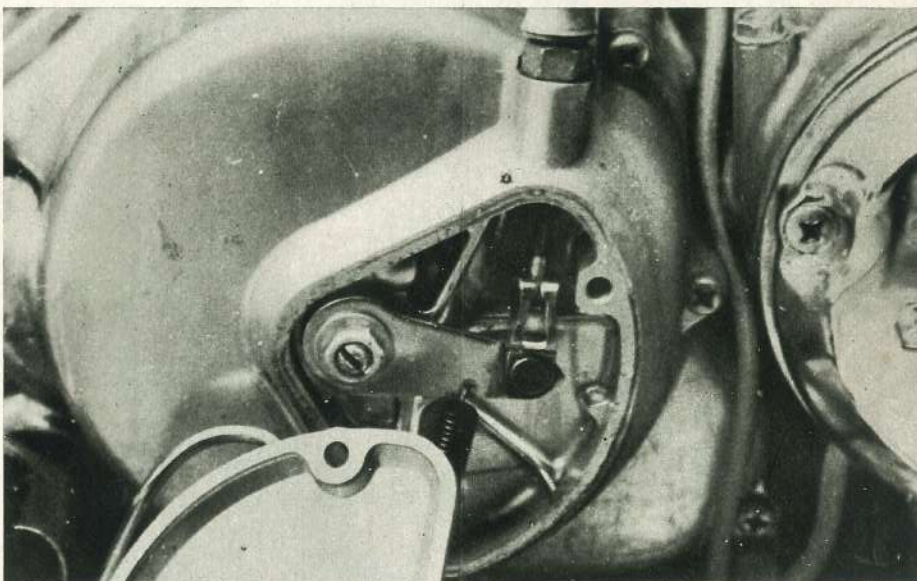
e ben modulabili ma per un impiego esasperatamente sportivo soprattutto l'anteriore si rivela insufficiente. Dopo circa novemila chilometri il disco ha cominciato a fischiare.

IMPIANTO ELETTRICO

A parte l'acqua nelle pipette delle candele, non si è mai verificato nessun altro inconveniente (corti circuiti, lampadine bruciate, ecc.) La luminosità del faro è soddisfacente.

LIBRETTO DI ISTRUZIONI

Non fornisce informazioni più precise di quelle che si otterrebbero consultando l'enciclopedia dei ragazzi alla voce motocicletta. Rientra nella politica della Honda che dopo disastrose esperienze negli Stati Uniti cerca di evitare che i clienti invece di rivolgersi alle officine autorizzate combinino dei guai cercando di fare da soli i lavori. E' in vendita a 7.000 lire il manuale d'officina molto ben fatto e molto chiaro.



In alto. Il comando della frizione è racchiuso sotto un carterino laterale. Sopra di esso l'inserimento della guaina con il registro. Sotto: Le due coppie di puntine che servono ciascuna due cilindri. I piatti portapuntine sono indispensabili e consentono una facile taratura dell'anticipo.



MANUTENZIONE

In 10.000 Km. ho cambiato tre cartucce dell'olio (3.000 lire ciascuna), un filtro dell'aria (4.500), dieci chili d'olio (18.000) una catena della trasmissione secondaria (18.000) una coppia di punte platiniate (3.500).

PEDANE POSTERIORI

Dalla Svezia in Finlandia e dalla Finlandia in Italia ho viaggiato con una passeggera, che si è lamentata della pedana tutte le volte che abbiamo percorso strade dal fondo non perfettamente liscio.

Sulla ormai annosa polemica anche la Honda ci ha dato ragione correggendo il difetto sulla nuova 550. Tutti i concessionari Honda vendono supporti rigidi per le pedane del passeggero (15.000 lire).

PIEGHE

Ho fatto provare la moto a Victor Palomo (quarto nella 250) sul circuito di Anderstop. Anche lui non è riuscito a toccare in curva con le pedane anteriori il tubo di scarico o i cavalletti. Nessuna oscillazione sui curvoni veloci. La maneggevolezza e la tenuta di strada sono nettamente superiori a quelle della 500 e della 750 Four.

PNEUMATICI

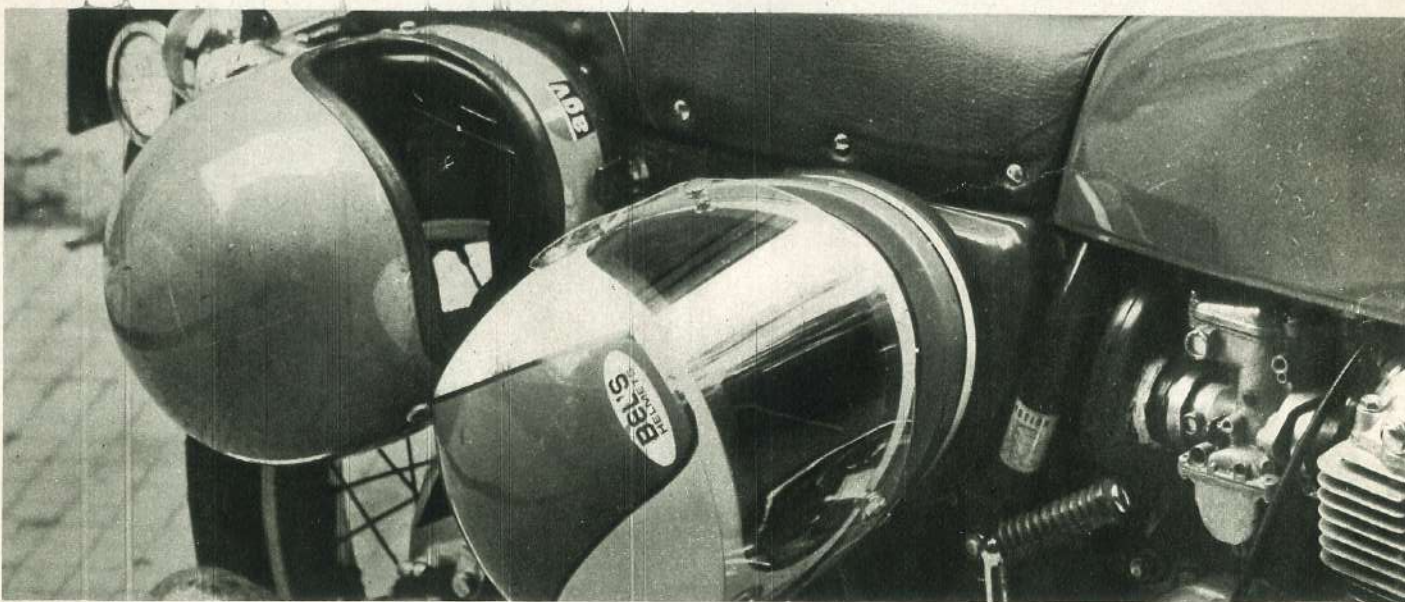
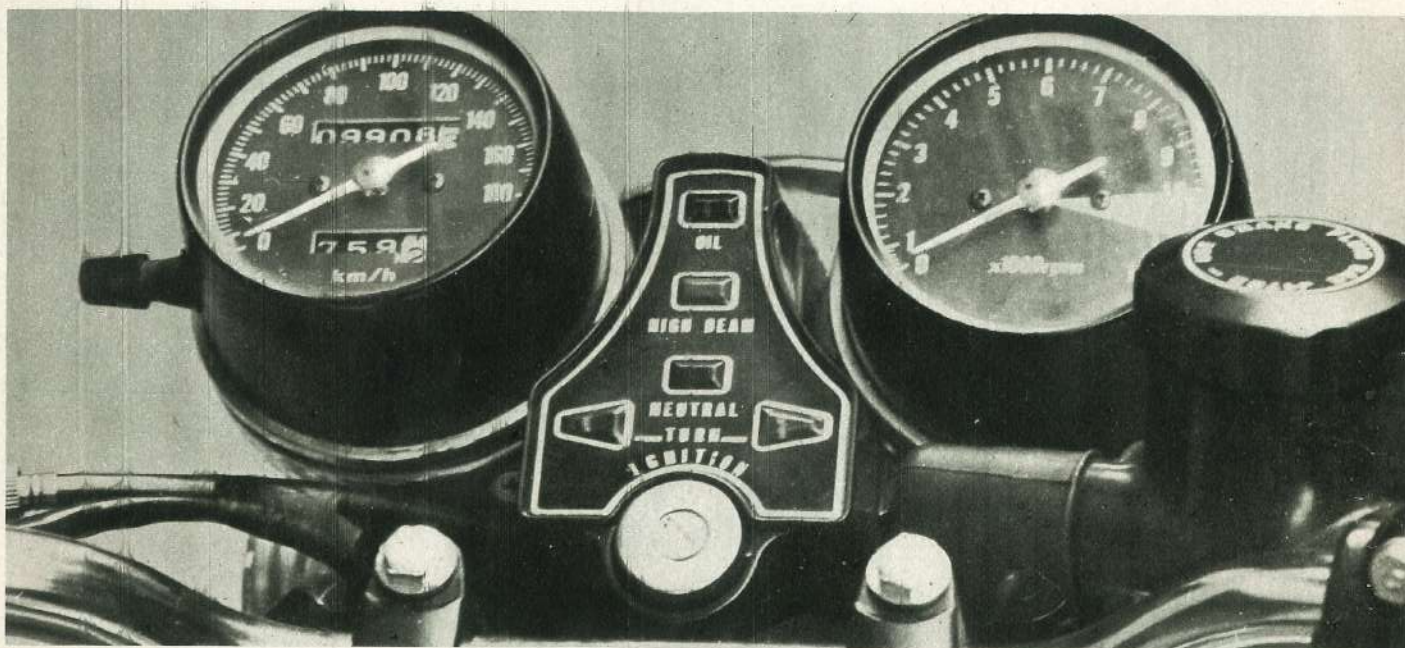
Discreti sull'asciutto, disastrosi sul bagnato. Del pneumatico posteriore si è consumato circa il 70% del battistrada. Proveremo quanto prima i benefici che si ottengono a montare gomme di altre marche.

PRESTAZIONI

Sono più vicine a quelle della 500 che a quelle della 350. Nella seconda parte della prova vi daremo dei dati più precisi.

SOSPENSIONI

Gli ammortizzatori posteriori, che sono il punto debole di tutte le Honda, sono già decisamente migliori di quelli della 500 (regolabili su tre posizioni invece che su cinque come sulla 400). La forcella lavora in maniera soddisfacente. Proveremo quanto prima a montare ammortizzatori di altre marche (Koni, Ceriani, Marzocchi).



Sopra: il cruscotto della Honda 400 con la consueta dislocazione di strumenti e spie. Molto opportuna la collocazione della chiave di contatto, spostata da sotto il serbatoio. Sotto: la 400 è fornita di due ganci appendicaschi situati sotto la sella e quindi protetti da apposita serratura