

PER SAPERE TUTTO SULLA MITICA HONDA CB 400 FOUR

VI HO già scritto una volta qualche anno fa (la mia lettera è stata pubblicata e ho fatto vedere quella copia di Motosprint a circa tremila persone...); ero in prima o seconda liceo e sognavo (tra le altre cose) di possedere una moto.

Ora, passati sette o otto anni, sono finalmente riuscito nel mio intento (dato che mio padre non collaborava, mi sono dovuto arrangiare da solo): ho acquistato una mitica Honda CB 400 Four del 1976!

Lo so, non è proprio l'ultimo modello, ma a me piace, l'ho usata poco, ha solo 25000 km all'attivo ed è in ottime condizioni. Però siamo alle solite: non ho il corretto di uso e manutenzione, è un possiedeo depliants o altro. Come si tratta della mia prima moto, vorrei sapere tutto di lei.

Giacomo Ardesi
Monza

LA HONDA CB 400 Four è stata una delle moto di maggior successo degli anni Settanta. Agile, versatile, robustissima, agevole e di guida facile e divertente, può essere ricordata come l'autentico cavallo di battaglia di una intera generazione di motociclisti. Difetti o punti deboli veri e propri non ne aveva e non vi erano quindi "voci" da tenere d'occhio con particolare attenzione. Certo, così come veniva venduta non era proprio quello che si dice un missile (il chilometro, tra l'altro, era decisamente ottimista), ma le prestazioni risultavano in ogni caso più che adeguate. Le sospensioni e i freni erano più che all'altezza della situazione, per gli standard dell'epoca. Il motore, eccezionalmente affidabile, era in grado di sopportare potenzialmente anche cospicui senza alcun problema.

Per quanto riguarda la "scelta" tecnica, eccola in sintesi. Il telaio in tubi ha una struttura a lolla sdoppiata continua; l'intensione è di 1355 mm, l'inclinazione del canotto di sterzo di 5°30' e l'avancorsa di 85 mm.

Le sospensioni sono di schema convenzionale ed entrambe le ruote sono da 18 pollici (con pneumatici anteriore da 3.00" e posteriore da 3.50"). Il motore con distribuzione monoalbero a catena ha il sistema di lubrificazione a carter umido con pompa trocoidale. Le misure caratteristiche sono quasi perfettamente quadre, con un alesaggio di 51 mm e una corsa di 50 mm. Il blocco cilindri, fuso in lega leggera come la testata e il basamento,



APPREZZATISSIMA

La CB 400 Four fu tra le moto di maggior successo

è munito di canne in ghisa. Le valvole giacciono su due piani inclinati tra loro di 54° e vengono azionate da bilancieri a due bracci (con pattino arcuato dal lato dell'eccentrico). Il manovellismo prevede un albero a gomiti monolitico in acciaio fucinato che lavora su cuscinetti a guscio sottile e che poggia su cinque supporti di banco. Le bielle in acciaio hanno la testa scomponibile. I pistoni fusi in lega leggera ad alto tenore di silicio sono dotati di tre segmenti (due di tenuta ed un raschiaolio).

La trasmissione primaria è del tipo "misto", con una catena Morse disposta centralmente

che aziona un albero ausiliario (dotato di parastrappi e collegato al motorino d'avviamento e alla pompa dell'olio); quest'ultimo provvede a sua volta ad inviare il moto alla frizione a dischi multipli per mezzo di una coppia di ingranaggi a denti dritti.

Veniamo ora ai dati di manutenzione, cominciando con la frequenza di intervento prevista dalla Casa. I "tagliandi" vanno effettuati ogni 5000 km. Le operazioni previste sono la sostituzione del filtro dell'olio a cartuccia, la pulizia dei filtri dell'aria e della benzina, la regolazione della tensione della catena di distribuzione e il controllo del gioco delle valvole, della regolazione e del funzionamento dei vari comandi, dello stato delle candele, dell'apertura dei contatti del rottore, della fasatura di accensione, della carburazione al minimo, delle condizioni delle ruote e delle tubazioni flessibili del carburante e della efficienza dei freni e delle sospensioni. Occorre inoltre ingrassare i cusci-

netti del fulcro del forcellone oscillante.

Più frequentemente è necessario intervenire sulla catena di trasmissione (controllo della tensione e lubrificazione ogni 800 km circa) e sull'olio motore (sostituzione ogni 2500 km).

Ogni 10000 km la Casa prescrive di sostituire le candele, l'olio della forcella telescopica e il filtro dell'aria, di controllare la regolazione dei cuscinetti del canotto di sterzo e di pulire il filtro dell'olio a reticella (per raggiungerlo è necessario rimuovere la coppa). Ogni due anni va sostituito il liquido dei freni.

Le candele prescritte sono le NGK D 8 ES-L (o equivalenti), con distanza tra gli elettrodi regolata a 0,7-0,8 mm. Il filtro dell'aria, del tipo a secco (non lavarlo per nessun motivo! La pulizia si effettua mediante soffiatura con aria compressa), è agevolmente raggiungibile dopo

aver sollevato la sella.

Il regime del minimo va regolato a 1200 giri/min. La corsa a vuoto della leva della frizione, misurata in corrispondenza della estremità esterna della leva stessa, deve risultare compresa tra 10 e 20 mm. Per misurare il livello dell'olio, il tappo con astina non deve venire avvitato nel foro di immissione ma va solo poggiato su di esso.

Il gioco delle valvole va regolato, a motore freddo, a 0,05 mm sia alla aspirazione che allo scarico. La tensione della catena di trasmissione è corretta quando, con la moto verticale e con entrambe le ruote poggianti al suolo, il ramo inferiore, in posizione intermedia tra pignone e corona, presenta una possibilità di scuotimento verticale di 20-25 mm. La corsa a vuoto del pedale del freno posteriore deve essere regolata a 25-30 mm.

Per regolare la tensione della catena di distribuzione, con il motore in funzione al minimo, allentare il controdado e quindi la vite di bloccaggio della astina del tenditore (tale vite è posta anteriormente, nel basamento, al disopra del filtro dell'olio). Una molla calibrata provvederà a disporre automaticamente il tenditore nella posizione corretta. Serrare nuovamente

(senza esagerare in quanto a coppia) la vite e il relativo controdado. Qualora fosse necessario (la rumorosità da catena lenta non diminuisce), può sbloccare l'astina del tenditore introducendo un cacciaspine (o una adatta barra cilindrica) nel foro esistente nel basamento, subito davanti al piano di appoggio del blocco cilindri (si trova al disopra della vite con controdado) dopo avere rimosso la vite con testa esagonale munita di bordino che lo chiude. Un secco colpo di martello sul cacciaspine dovrebbe essere sufficiente.

All'atto della sostituzione, in ogni stelo della forcella telescopica vanno introdotti 145 cm³ di olio ATF Dexron. Tenga presente che i cappelli di fissaggio dell'asse della ruota anteriore devono venire installati con la parte più alta rivolta in avanti (e che il dado anteriore va serrato per primo).

Questa moto è dotata di due rottori; la coppia di "puntine" che serve i due cilindri esterni è vincolata direttamente al piatto di base (che può essere riposizionato per regolare l'anticipo, dato che i fori per le viti di fis-

saggio al basamento sono assenti) mentre l'altra coppia è vincolata a un semipiatto, a sua volta fissato al piatto di base (rispetto al quale può essere riposizionato dato che anche in questo caso i fori per le viti sono assenti). L'anticipo di accensione va quindi regolato prima per i due cilindri esterni (1 e 4) e poi per quelli interni (2 e 3).

La distanza tra le puntine, nel punto di massima apertura, deve risultare compresa tra 0,30 e 0,40 mm. Tenga a mente che ad ogni variazione della distanza in questione (agevolmente regolabile dopo avere leggermente allentato le viti di fissaggio) corrisponde un cambiamento dell'anticipo. La fasatura di accensione va quindi controllata dopo avere agito sulle "puntine". Ogniqualvolta si interviene su queste ultime, applicare una piccolissima quantità di grasso ad alto punto di goccia sul feltrino della camma. I contatti devono cominciare ad aprirsi (il controllo si può effettuare agevolmente

scrivete a
MOTOSPRINT

per posta
Casella Postale
0068 San Lazzaro
di Savena (BO)

con i nostri fax:
051/6256191
051/6255418

l'indirizzo Internet:
motosprint@ms.dsnet.it

l'indirizzo Compuserve:
06353.436

DISTRIBUIRE

con il classico sistema della lampadina spia) esattamente quando la tacca "F" esistente sul gruppo del variatore centrifugo di anticipo risulta allineata con l'indice fisso di riferimento. Ovviamente esistono due tacche "F"; quella contrassegnata 1.4 si riferisce ai cilindri esterni e l'altra (2.3) a quelli interni. Questi segni di riferimento sono osservabili attraverso l'apposito foro di ispezione praticato nella parte superiore del piatto dei rottori. L'albero a gomiti può essere ruotato, dopo avere tolto le candele, agendo con una chiave sull'apposito esagono di manovra fissato alla estremità destra dell'albero a gomiti. □