

MOTOCICLISMO

De Coster
vi insegna
il cross



Prove: Honda 400 - Bultaco "Frontera" 360 - Testi "2000 Corsa" 125



1975
AGOSTO
anno 61
LIRE 800

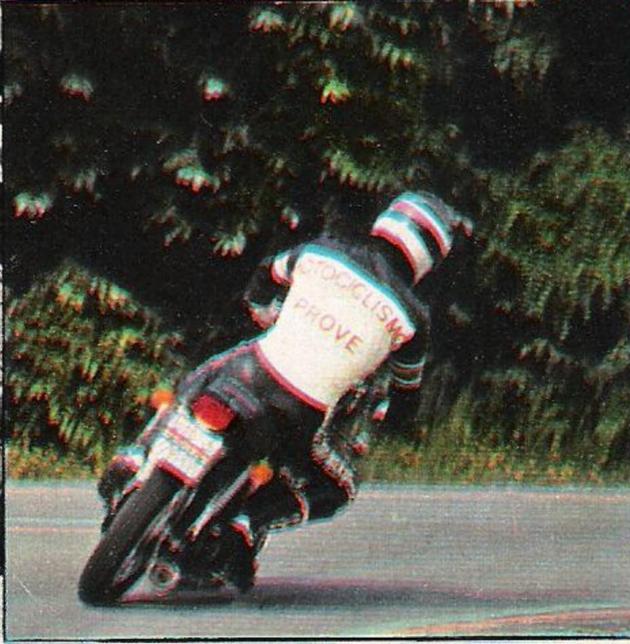
Mondiali di velocità  Per avventurosi sentieri con le motociclette fuoristrada 



Delle supersport la

Honda 400

ha i pregi non i difetti

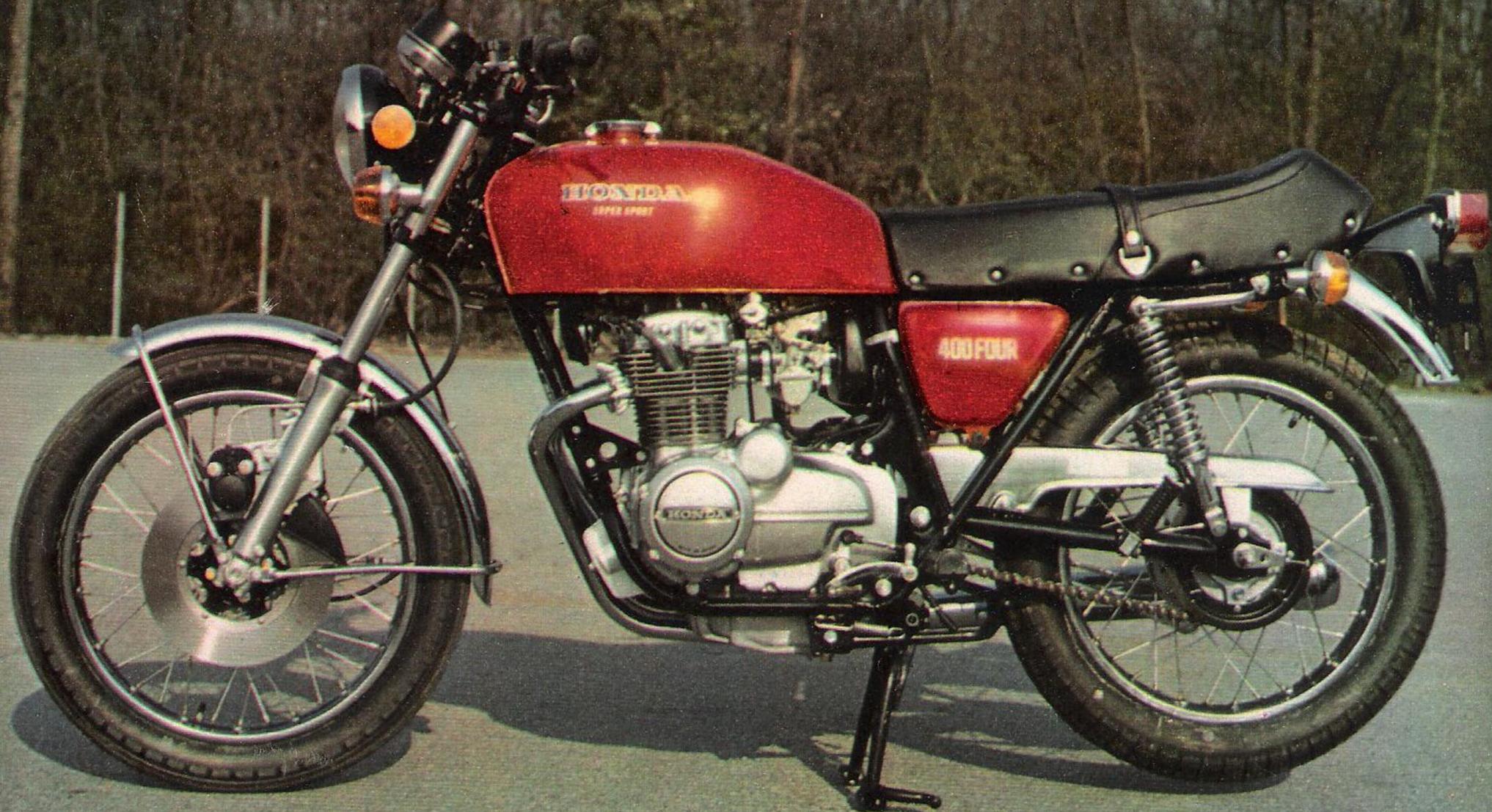




La nuova Honda CB 400 Super Sport costa 1.216.320 lire f.i. IVA compresa. E' un prezzo altamente competitivo per la categoria e la classe di questa moto, purtroppo tuttora preclusa ai diciottenni. Nelle foto, alcune immagini delle nostre prove che si sono svolte nelle più diverse condizioni di tempo e di luogo.

Questa nuova quattro cilindri sei marce, presentata al salone di Colonia 1974, si adatta bene anche al gran turismo in due. E' maneggevole, economica, silenziosa, affidabile. Consente lunghi trasferimenti a medie di 120 kmh. Tiene bene in curva nonostante la morbidezza degli ammortizzatori.



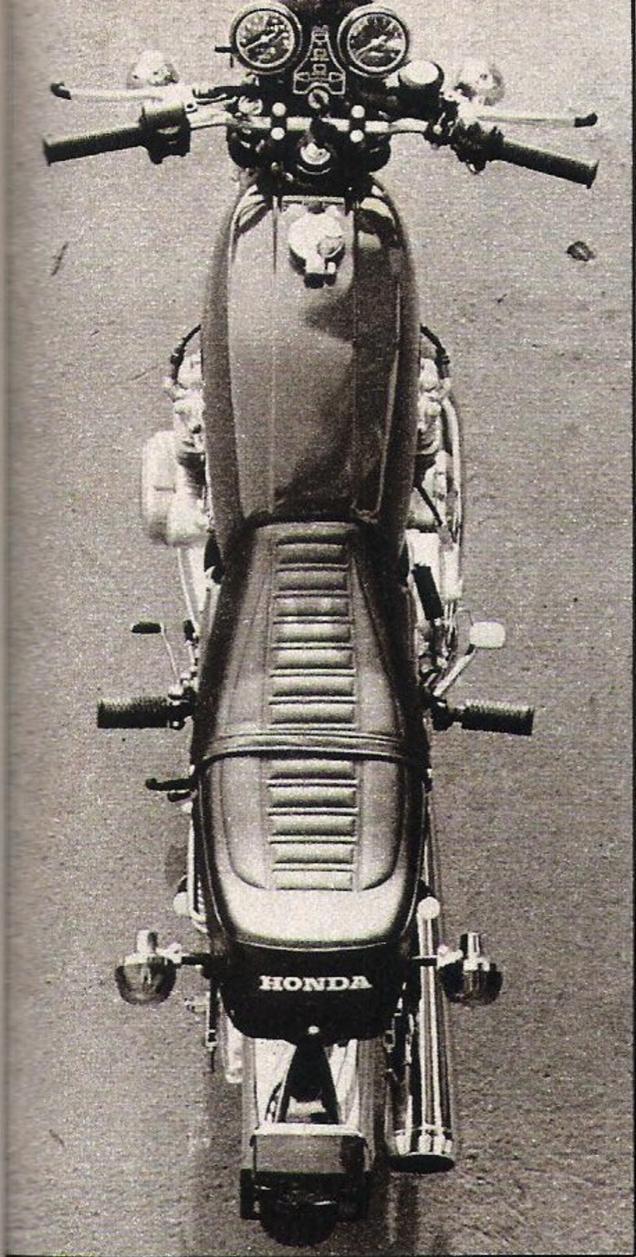


La CB 400 Super Sport è molto apprezzabile sul misto. Inoltre essa è molto versatile e non fa rimpiangere le doti della consorella minore 350 di cui è stata vietata l'importazione in Italia.

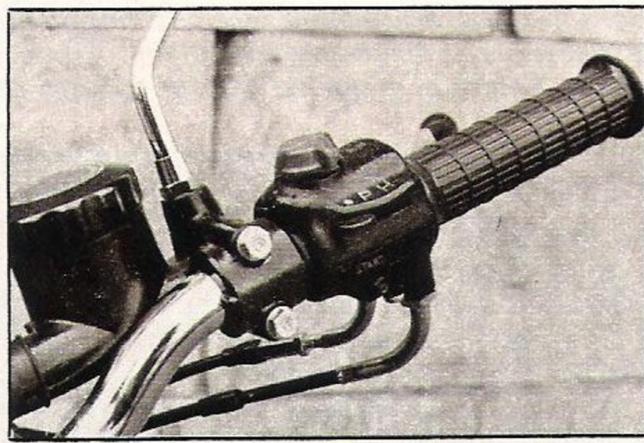
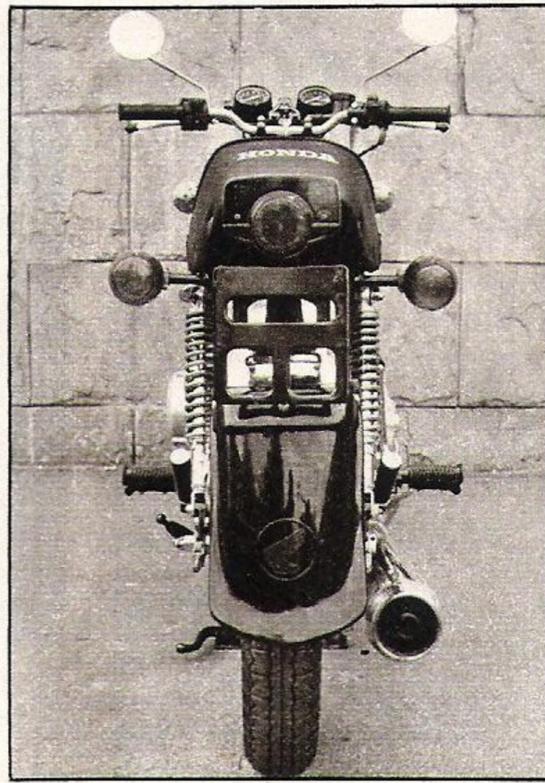
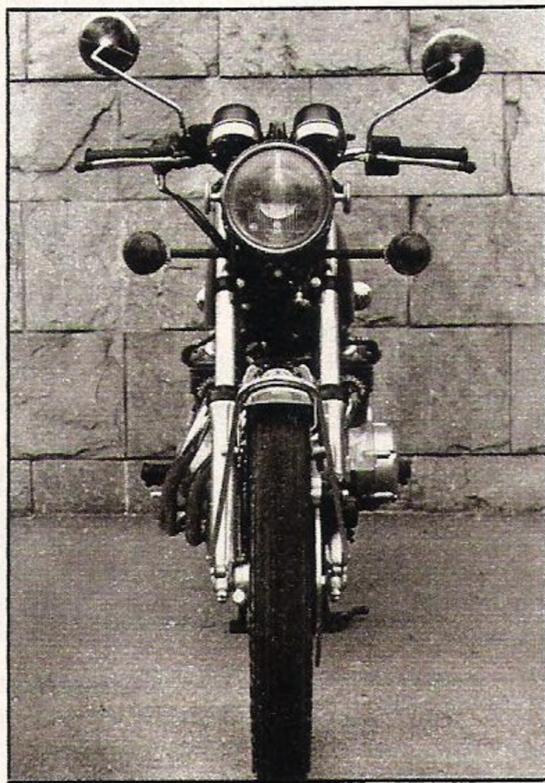
★ Statistiche alla mano, la CB 350 Four è stata certamente la moto più indovinata della serie Honda e forse una delle più vendute in tutto il mondo.

La raffinatezza estetica e meccanica, l'affidabilità, il prezzo e i consumi molto contenuti, e soprattutto la grande maneggevolezza e versatilità d'impiego sono alle origini della vastissima diffusione di questo modello. Ma proprio perché accessibile a chiunque, anche a chi non era mai salito su di una moto, l'Honda CB 350 Four dava al motociclista di temperamento sportivo l'impressione di un cavallo mansueto.

Cercate ora di immaginare un'Honda CB 350 Four sul tipo di quelle allestite per le gare di serie; un pò spogliata esteticamente, con il complesso di scarico quattro in uno e le pedane lievemente arretrate, una marcia in più, una grande stabilità, una notevole precisione di guida ed una velocità di crociera abbastanza vicina a quella della CB 500 Four. A queste prerogative allettanti aggiungete la possibilità di viaggiare bene anche in due, senza



La nuova Honda 400 segna una svolta decisa della casa nipponica. Pur mantenendo le sostanziali ed ormai tradizionali qualità meccaniche, sono state sacrificate sull'altare dell'economia le simmetrie, gli eccessi di cromatura ed i preziosismi cui ci aveva abituato la produzione precedente. Superato l'impaccio del primo incontro, questa moto riesce tuttavia ben presto a simpatizzare con la nostra mentalità europea. Rimarranno comunque invariabilmente brutte la visione laterale sinistra, troppo vuota posteriormente, e quella posteriore simile a quella di una monocilindrica.



La leva della frizione è morbidissima da azionare ed i comandi elettrici sono come al solito ben disposti e facilmente raggiungibili senza staccare le mani dal manubrio. Il pulsante del flash funziona anche a luci spente. Questo può essere utile per rendersi visibili durante un sorpasso al limite. Il motorino d'avviamento si mette in azione solo tirando la leva della frizione o mettendo il cambio in folle.

che il motore si sieda alla prima salita, ed una silenziosità di scarico esemplare.

Condite il tutto con lo stesso prezzo, con la stessa economia di esercizio, maneggevolezza e docilità di guida della CB 350 Four.

Ecco un quadro abbastanza preciso della nuova Honda CB 400 Super Sport.

Questo sogno però, per poter essere tradotto in realtà, ha dovuto pagare un prezzo abbastanza salato per noi italiani: l'estetica non è certo così allettante come quella dell'Honda 350.

Le belle simmetrie di tubi, cromati, le linee fluide ed i fregi in rilievo della

sorella minore sono scomparsi, lasciando per di più dei vuoti difficilmente accettabili dalla nostra mentalità latina.

Eppure questa moto è stata definita dai giapponesi « Continental Style » ed è destinata alla « new generation ». La sostanza certamente non manca in questa nuova cavalcatura nipponica ma l'aspetto posteriore da monocilindrica e lo sgradevole incrocio di cavalletti, che dividono come rami secchi il vuoto posteriore di sinistra, sono forse un duro colpo per chi si compera la moto non tanto per andarci sopra, ma anche e soprattutto per lucidarsela per ore in garage e poi,

tutto brillante, farsi ammirare ed invidiare dagli amici sfrecciando davanti al caffè dell'angolo.

Noi però vorremmo sottolineare che l'epoca della moto intesa come fattore di prestigio ed « evento meraviglia » ha ormai fatto il suo tempo ed è quasi completamente tramontata.

Ognuno ha i propri gusti ma non ci sembra ugualmente di influenzare un libero e personale giudizio definitivo, asserendo che questa nuova nata della famiglia Honda è perlomeno poco equilibrata. Non si può negare tuttavia che il capace serbatoio, specialmente nella versione rossa, abbia un suo carattere, squadrato e snellito dalle due nervature superiori e con quelle decalcomanie francescane appiccicate sui fianchi.

L'arretramento delle pedane ed il manubrio all'europea, conferiscono una posizione di guida lievemente inclinata in avanti. Il busto in tal modo resta appoggiato con il suo peso al flusso d'aria che altrimenti tenderebbe a ribaltarlo.

L'equilibrio che ne risulta scarica lo sforzo sulle mani che non devono più svolgere una stancante funzione di ancoraggio (manubrio rialzato all'americana) o di appoggio (manubrio sportivo in due pezzi). Si azionano così i

comandi con la massima naturalezza.

La sella invece, giustamente inclinata in avanti ma sgradevolmente borchiata, andrebbe più imbottita anteriormente. In compenso qualsiasi persona di statura media può mettere comodamente entrambi i piedi a terra. Il peso, un pò elevato per via del propulsore a quattro cilindri, è stato contenuto smagrendo il complesso di scarico.

E' così possibile manovrare la moto anche rimanendo seduti in sella e col passeggero.

Quest'ultimo appoggia i piedi su due pedane insolitamente fissate sul forcellone. Le gambe restano così meno angolate di quando le quattro marmitte costringevano ad una localizzazione più elevata delle pedane. Hanno però lo svantaggio di oscillare ad ogni dislivello dell'asfalto. Abbiamo percorso almeno 1500 chilometri con diversi passeggeri per rilevarne le opinioni e mai nessuno si è lamentato, contrariamente alle aspettative. Qualche fastidio può derivare solo viaggiando su strade dissestate o piene di buche.

Le differenze sostanziali del motore rispetto a quello della CB 350 Four da cui deriva, stanno nella maggiorazione dell'alesaggio. Altre differenze stanno nell'alettatura più fitta, nel cambio a sei marce, nel nuovo comando della frizione, nella lieve maggiorazione delle valvole, nel complesso di scarico quattro in uno e nella taratura della carburazione.

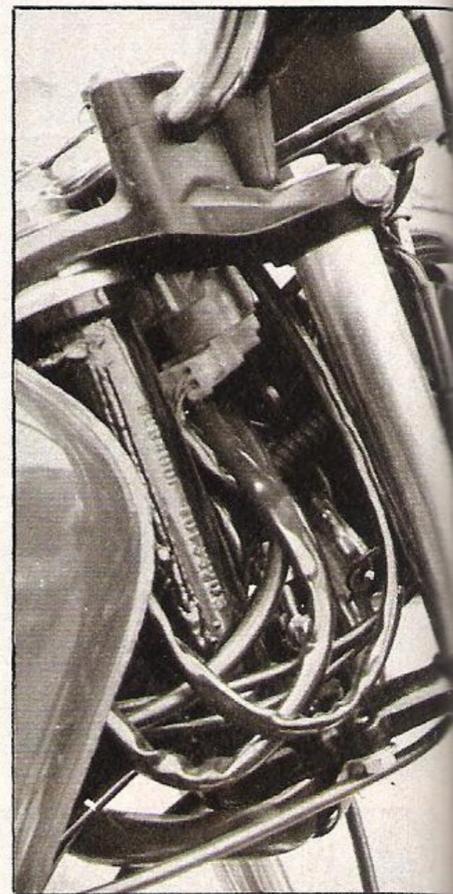
Durante la nostra prova questo nuovo motore ha dimostrato di poter reggere ottimamente gli sforzi e di tenere bene la messa a punto senza scaldarsi mai eccessivamente. Grazie a questa prerogativa ed alle tolleranze ulteriormente diminuite, il consumo d'olio è risultato praticamente nullo. Questo motore è inoltre in grado di affrontare la pioggia anche da freddo senza alcuna perdita di colpi.

La rumorosità meccanica è sufficientemente contenuta. In particolare, dato il miglioramento della curva di coppia e la più favorevole spaziatura dei rapporti, il motore ha dimostrato di logorare molto poco la catena finale ed il pneumatico posteriore. La progressione infatti è più da turbina che da motore alternativo, con una quasi totale assenza di vibrazioni.

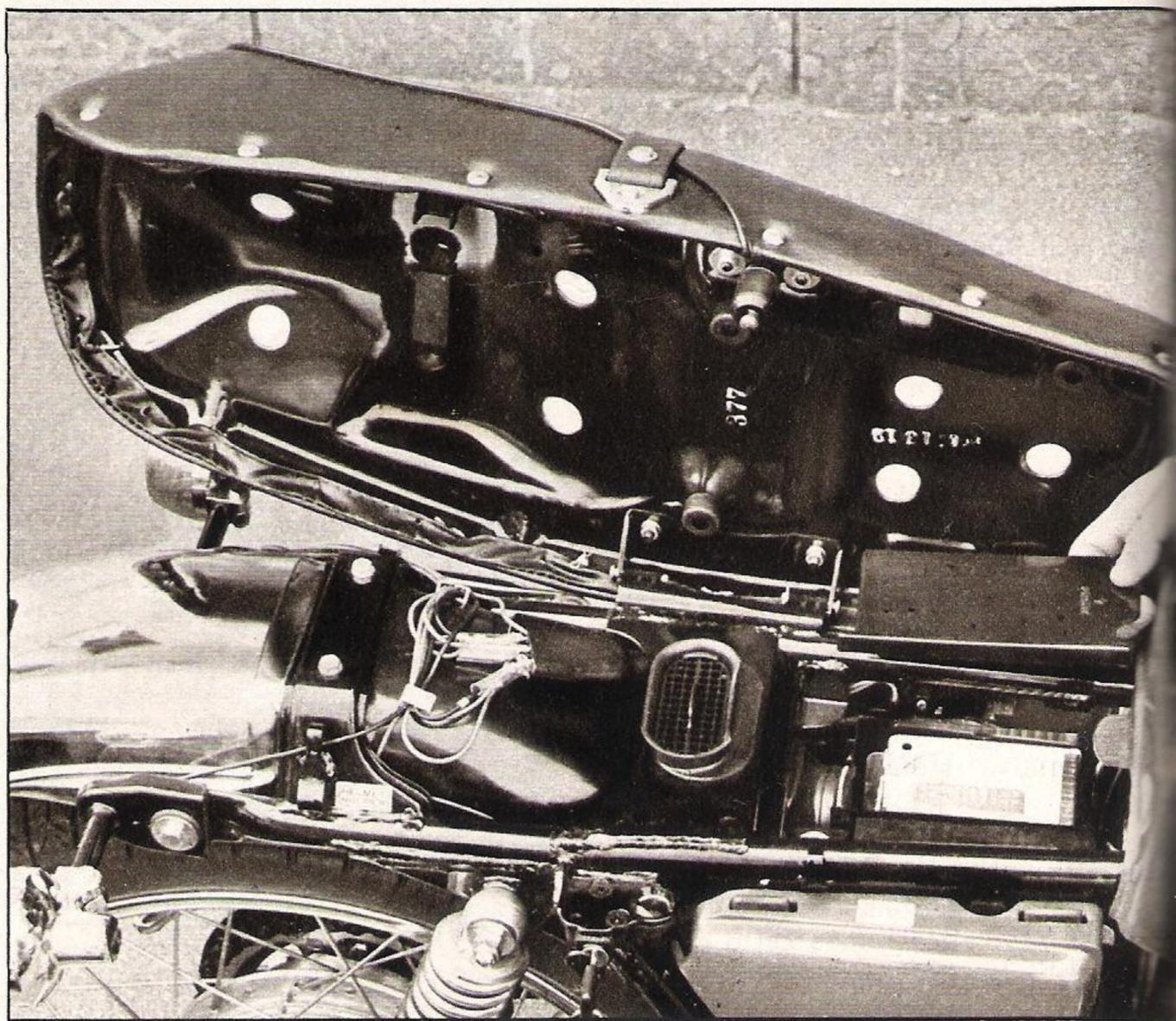
Nonostante il potenziamento del motore, i quattro tubi in uno, le sei marce ed il manubrio sportiveggiante

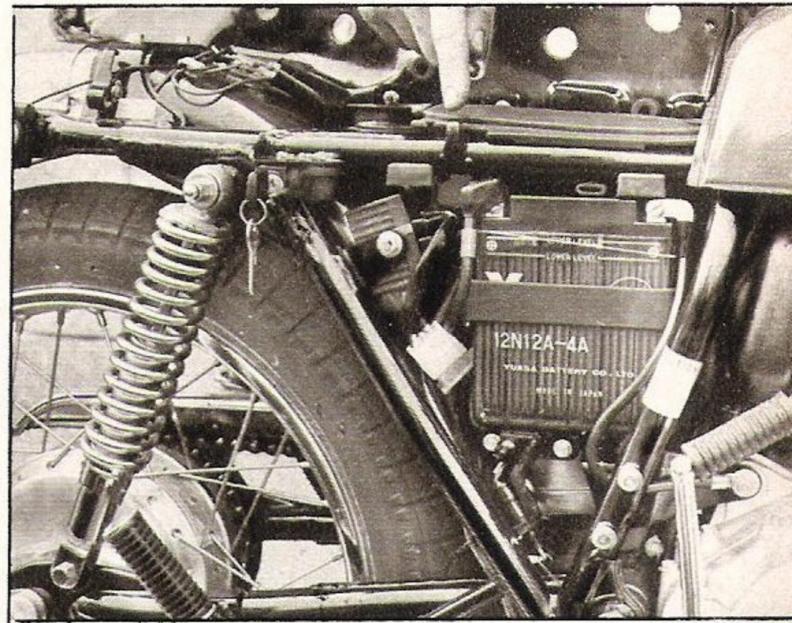
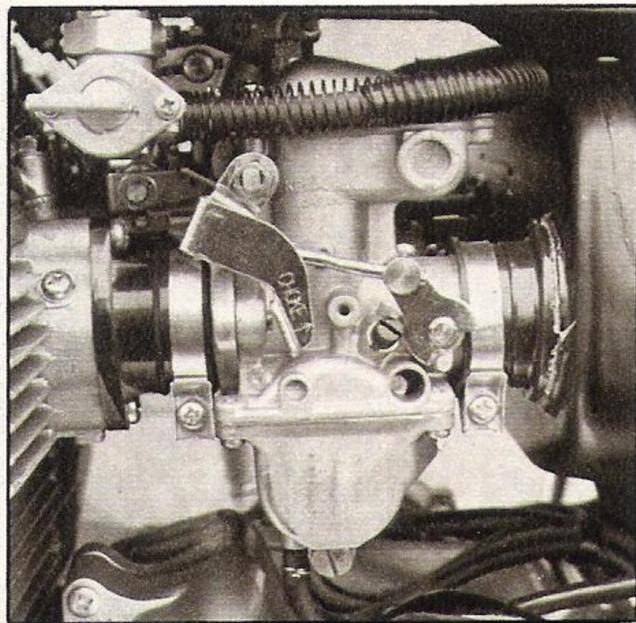
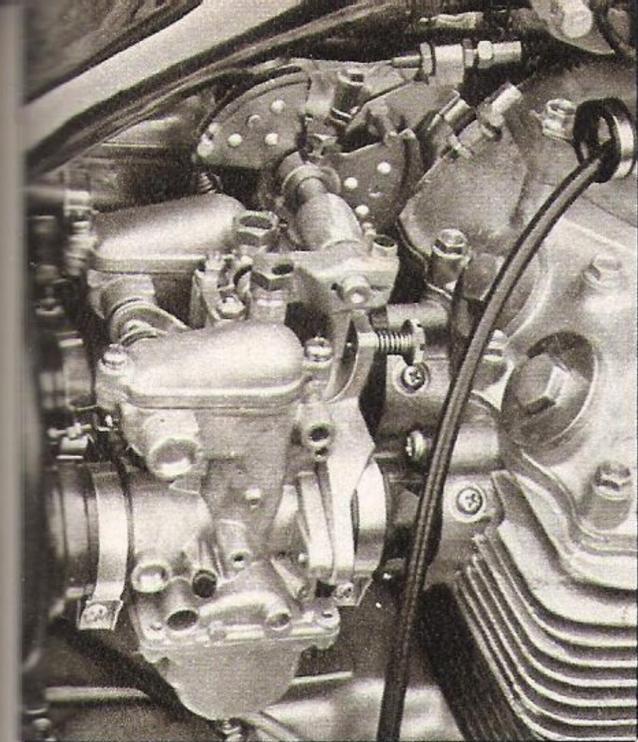


Il cruscotto è completamente nuovo rispetto a quello della 350 ed ora la chiave di contatto è finalmente a portata di mano. Gli strumenti sono sufficientemente precisi e ben leggibili anche di notte.



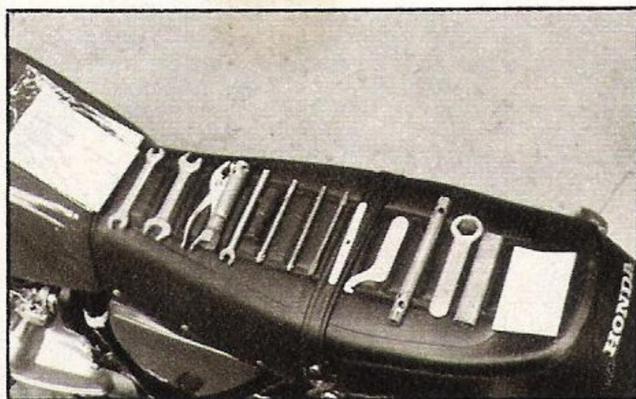
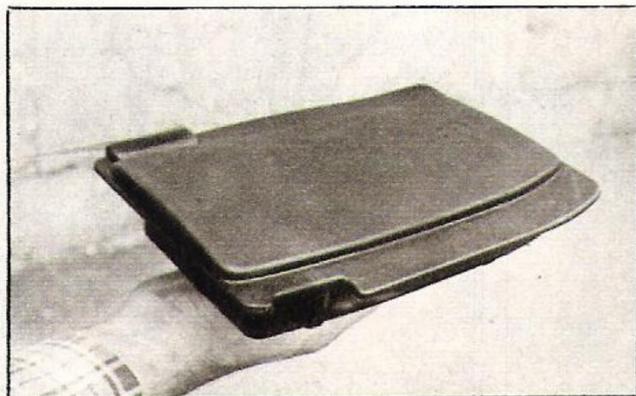
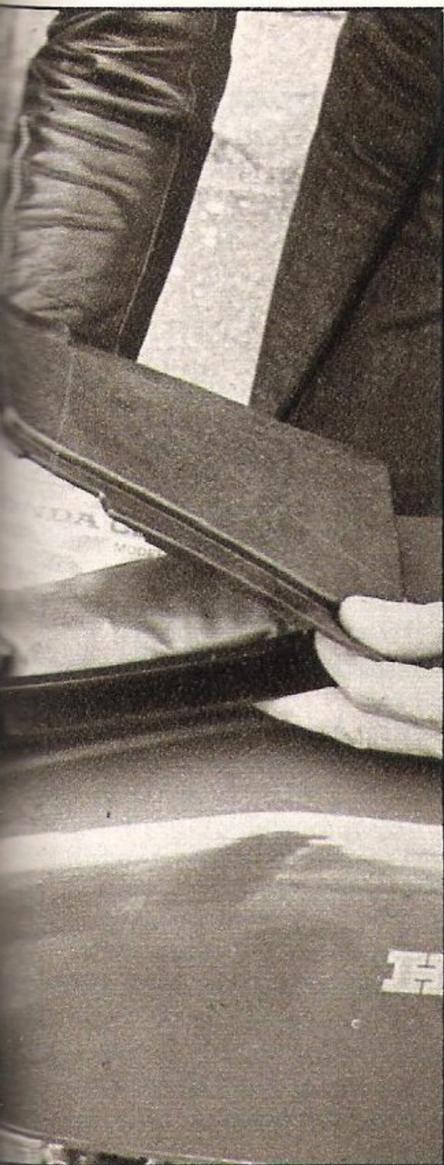
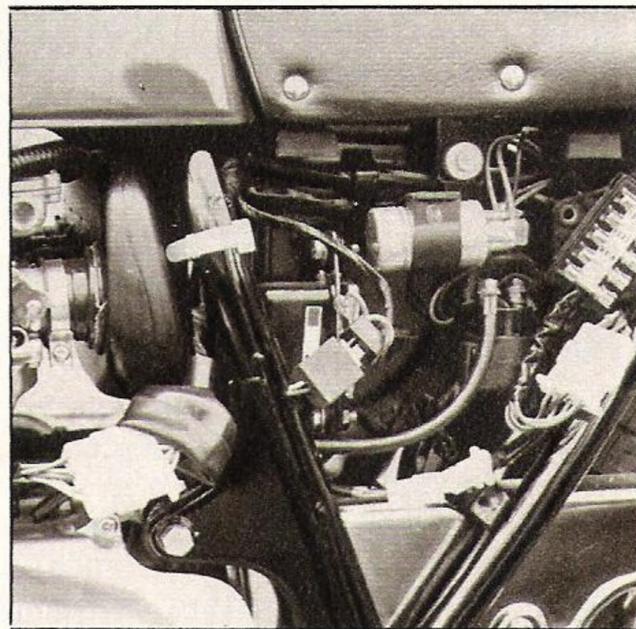
Si noti il collegamento elettrico a baionetta multipolare sul retro del cruscotto. Il fanale e le frecce direzionali anteriori sono sorretti da un'unica staffa metallica verniciata in nero e decisamente sgraziata. In tal modo, non essendovi i classici portafanali tra i due trapezi della forcella è possibile montare un eventuale manubrio due pezzi senza eccessive modifiche. Come si vede tra fili elettrici e guaine non vi è certo carenza di cavi.



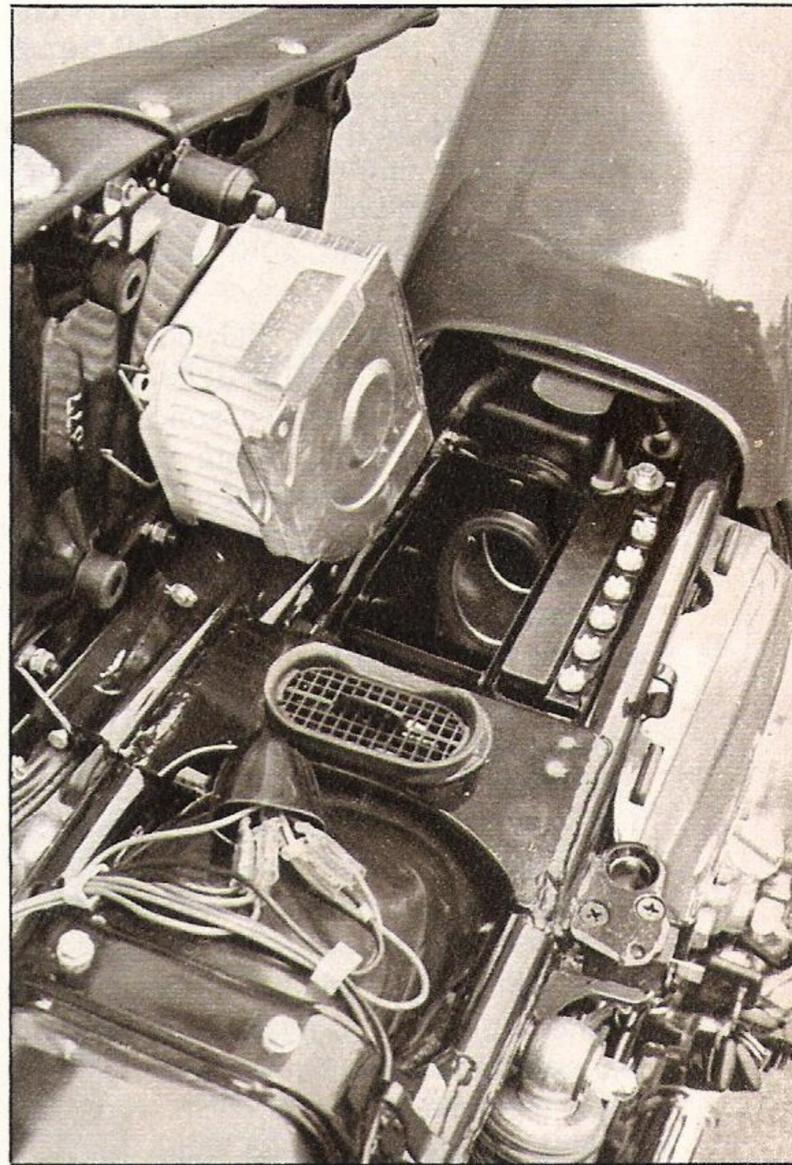


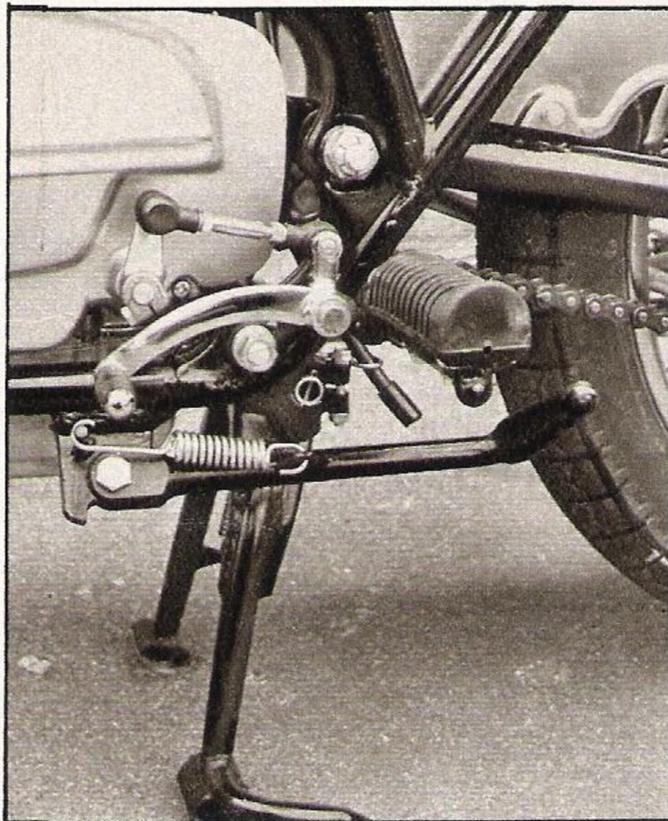
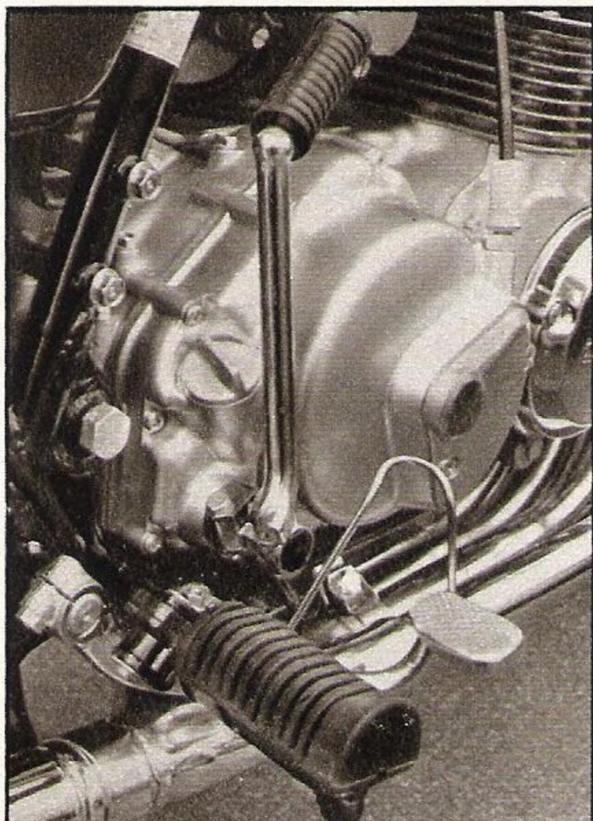
Il rubinetto della benzina è di nuovo disegno e non comprende più la vaschetta che raccoglieva le impurità. Si noti la protezione dei tubetti di gomma avvolti da una spirale metallica. Per far partire il motore da freddo è sempre necessario tenere sollevata per qualche secondo la levetta dello starter su cui è scritto «CHOKE». Bisogna però fare attenzione a non ingolfare il motore. Il comando simultaneo dei carburatori è come al solito garantito da un sistema desmodromico costituito da una puleggia centrale, due fili di comando e da un richiamo a molla.

Si notino sul lato destro la serratura per la sella e gli ancoraggi per i caschi. Sotto la fiancatina in plastica si nascondono la batteria, il diodo rettificatore al silicene e l'interruttore posteriore dello stop. Sotto la fiancatina di sinistra invece trovano posto l'intermittenza degli indicatori di direzione, la scatola dei fusibili con qualcuno di riserva, l'interruttore magnetico dell'avviamento ed il regolatore di tensione. Abbondano naturalmente le connessioni elettriche multipolari ad innesto rapido.



Sollevando la sella si accede allo scomparto ove è inserito il filtro dell'aria a cartuccia ricambiabile. Appena dietro il serbatoio, sopra il filtro, si trova la cassetta dei documenti ove è custodita anche la borsa dei ferri ed il manuale di istruzioni. Un coperchio ne assicura l'impermeabilità in caso di pioggia abbondante. Il tappo a reticella che si scorge dietro il filtro serve ad impedire che qualche oggetto, infilandosi, possa soffocare l'aspirazione.





L'arretramento delle pedane ha giovato moltissimo alla posizione di guida anche per un uso turistico. Le persone con le gambe lunghe si possono adattare più facilmente, si sopporta meglio la compressione dell'aria e la colonna vertebrale, costretta a flettersi sul bacino per la forzata inclinazione in avanti, si indolenzisce meno nei lunghi viaggi rispetto a quando il busto rimane completamente verticale. I rinvii della leva del cambio non danno adito ad alcun gioco e risultano molto precisi. Brutti da vedersi a sinistra il cavalletto laterale e quello centrale completamente esposti. Del tutto inutili le appendici metalliche sotto le pedane che vorrebbero impedire l'ancoraggio delle pedane al terreno nelle pieghe eccessive. A destra la pedana si ribalta per dare passaggio alla pedivella di avviamento e di conseguenza non ha una molla di richiamo. Può succedere così che in partenza, urtandola, rimanga sollevata, rendendo così difficoltosa la ricerca del suo appoggio. Il pedale del freno reca una schermatura per evitare contatti od incastramenti del piede tra pedale e sporgenze del carter frizione.

Gli astucci della forcella anteriore sono stati modificati e contengono una maggior quantità di olio ammortizzante. Il freno a disco, impreziosito del carter paraspruzzi, non inchioda mai, ma nelle frenate d'emergenza obbliga ad uno sforzo eccessivo sulla leva per poter ottenere il desiderato effetto frenante.

sfreghi per terra nelle pieghe più spinte, come pure è fastidioso sentir flettere le pedane appena queste sfiorano l'asfalto.

La sesta marcia della 400 Super Sport è stata praticamente aggiunta alla quinta che, come abbiamo detto, è rimasta quella della CB 350 Four. Va considerata quindi come un « overdrive » e spesso può succedere che, raggiunti abbastanza facilmente gli 8500 giri, insistendo ancora in un'ulteriore apertura del gas non si ottenga né un incremento di giri né tantomeno di velocità. Il vento contrario è un altro fattore che limita notevolmente la speditezza di marcia costringendo qualche volta a far uso della quinta. Abbassandosi completamente sul serbatoio, in assenza di vento e su di un rettilineo piano è possibile raggiungere in sesta i 9400 giri ai quali corrisponde una velocità di 168,2 Km/h.

Durante queste prove abbiamo registrato in sesta un incremento di velocità di 10 Km/h ogni 600 giri del motore. L'applicazione di una carenatura potrebbe quindi migliorare notevolmente le già grintose prestazioni di

questa moto. Viaggiando con il casco, il fruscio dell'aria sovrasta il rumore molto contenuto dello scarico per cui quest'ultimo non è più un indice di monito utilizzabile e si corre il rischio di finire in zona rossa.

Quando si affronta qualche curvone alle massime velocità o lungo una lieve pendenza, incontrando magari un avvallamento del manto stradale, è facile avvertire qualche oscillamento o perlomeno una scarsa stabilità del retrotreno.

I maggiori imputati sono ancora gli ammortizzatori eccessivamente morbidi, inoltre in discesa lo sgravio di peso sulla ruota posteriore peggiora la situazione. In queste condizioni il freno posteriore a tamburo va usato con moderazione per evitare facili bloccaggi della ruota motrice. A conferma di ciò sta il fatto che viaggiando in due questo inconveniente si attenua.

Notevolmente migliorata è la forcella anteriore a steli scoperti, esili da vedere, ma con foderi modificati nei quali è stata considerevolmente aumentata la capacità d'olio ammortizzante.

Il freno a disco anteriore invece non ci sembra dimensionato per le capacità velocistiche della moto o per la marcia in due. Per ottenere una completa refrattarietà al bloccaggio della ruota anteriore, condizione che metterebbe seriamente nei guai sia gli inesperti sia le vecchie volpi, si è sacrificata un po' la potenza effettiva per cui, nei casi di emergenza, bisogna tirare con forza la leva aiutandosi validamente con il pedale del freno posteriore.

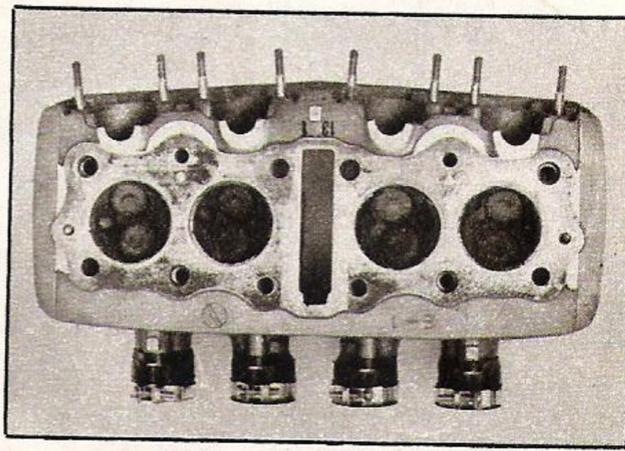
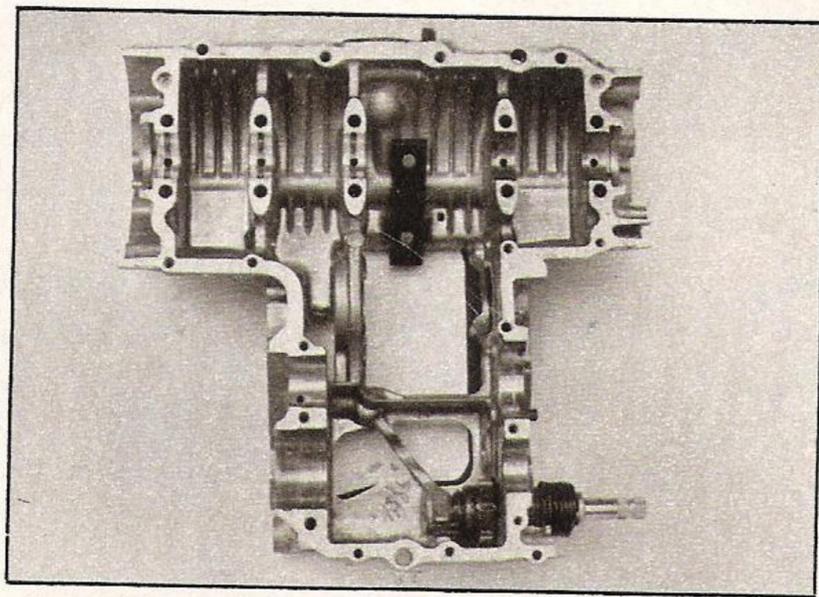
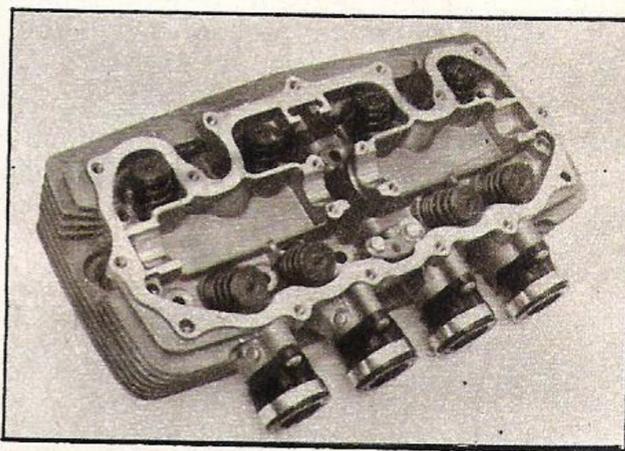
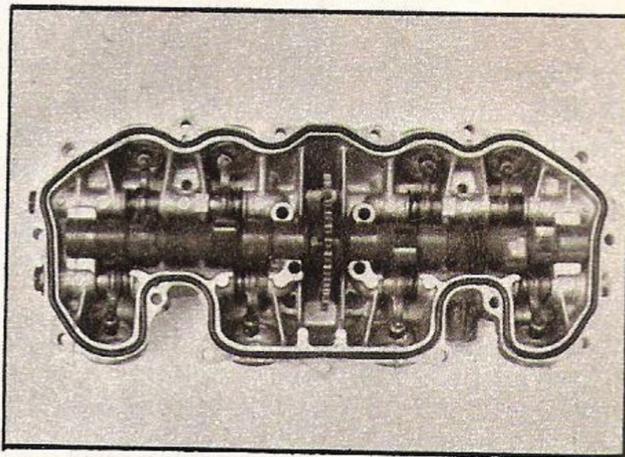
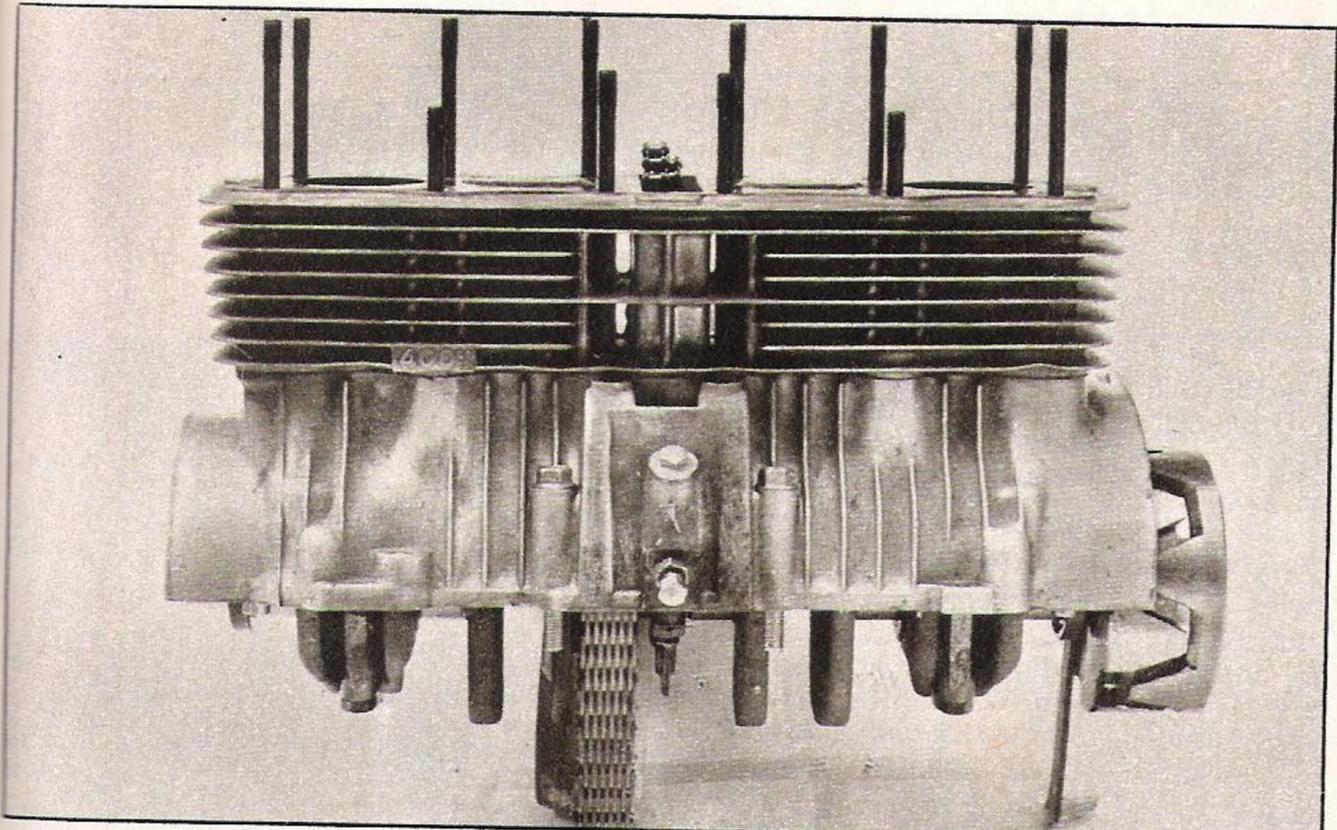
In compenso il disco non ci ha mai traditi neppure ha mai dato luogo a fastidiosi fischi. I consumi medi sono sempre oscillanti sui 19-20 Km/lt. Eccellente il rilievo di 20 Km/lt su percorso autostradale misto viaggiando in due ad una media di 120 Km/h.

Prove: **Mario Colombo, Eugenio Inglese, Riccardo Selicorni**

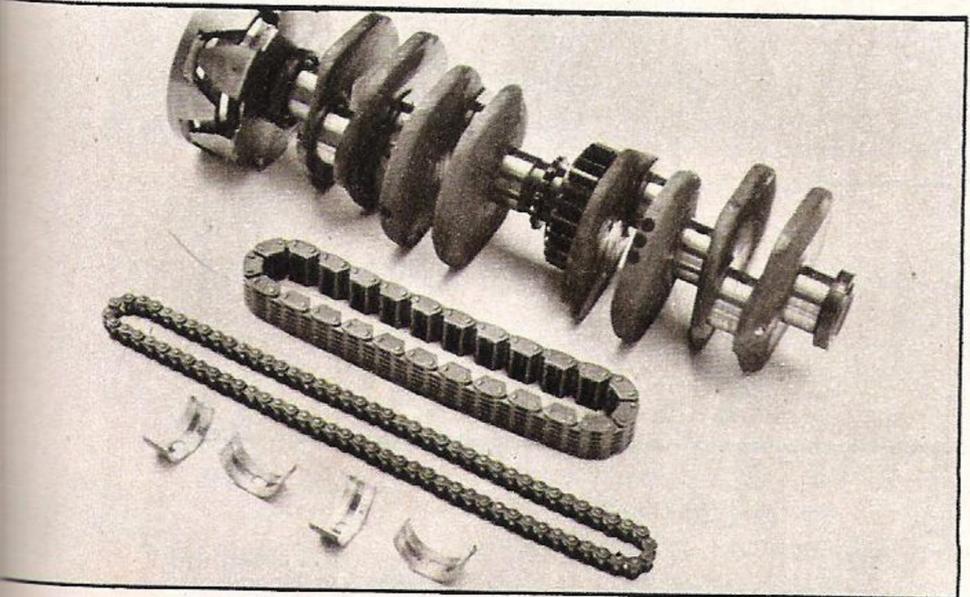
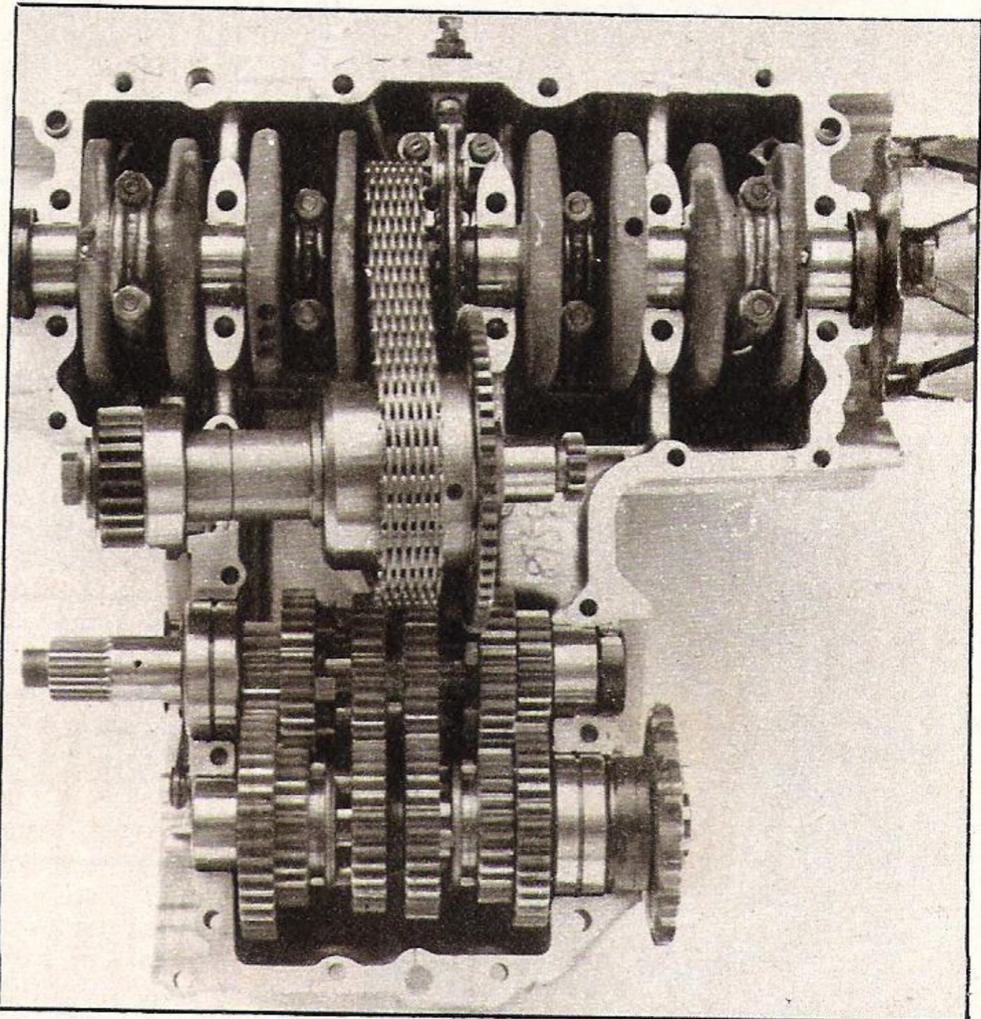
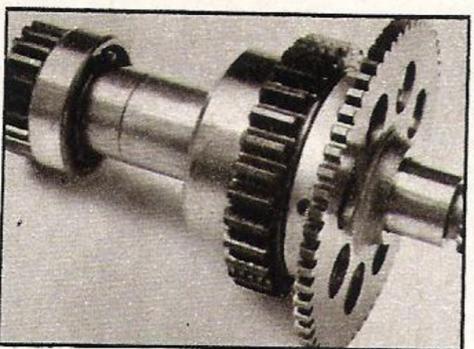
Rilevamenti e grafici: **Walter Presa**

Coordinamento e foto: **Carlo Perelli**

Testo: **Eugenio Inglese**



Al termine della nostra lunga prova abbiamo smontato il motore per constatarne il grado di usura e fotografare i particolari più interessanti. L'operazione è stata complicata dal tenacissimo ermetico che i giapponesi impiegano per la miglior tenuta all'olio. Il quattro cilindri nipponico ha dimostrato di aver sopportato impunemente le nostre gravose sollecitazioni. Data la sua robustezza, il cambio a sei marce e il ridotto incrocio nel diagramma di distribuzione, questo motore si presta ad operazioni di truccatura. In evidenza l'altezzatura maggiorata del blocco cilindri rispetto a quella della 350, le camere di scoppio leggermente appiattite, il contralbero per la trasmissione primaria, il motorino d'avviamento e la pompa dell'olio, l'albero motore su cuscinetti lisci con le catene della trasmissione primaria e della distribuzione.



Le caratteristiche tecniche

MOTORE: quattro tempi, quattro cilindri fronte marcia, verticali. Distribuzione monoalbero in testa, comandata da catena semplice centrale. Alesaggio e corsa: mm 51,0 x 50,0 x 4 = 408 cc. Compressione 9,4 : 1. Potenza 37 CV ad 8500 giri. Diagramma di distribuzione: aspirazione 5°-35°, scarico 35°-5°; gioco di funzionamento a freddo tra bilancieri e valvole 0,05 mm aspirazione e scarico.

ACCENSIONE: dinamo-ruttori-batteria; distanza tra i contatti dei ruttori 0,3-0,4 mm, candele NGK D8ESL o DENSO ND X24ES, distanza tra gli elettrodi 0,6÷0,7 mm. Ordine di scoppio 1-2-4-3.

LUBRIFICAZIONE: con pompa a doppia trocoide, azionata dall'albero primario del cambio; filtro a cartuccia intercambiabile nella parte anteriore del basamento e filtro a reticella permanente nella coppa, avente una capacità di 3,5 litri di olio SAE 10-40.

CARBURATORI: 4 Keihin 054-A da 20 mm; getto massimo 75, getto minimo 40; vite aria aperta di giri $2 \pm 1/2$; filtro unico a cartuccia di carta con ricircolazione dei vapori d'olio.

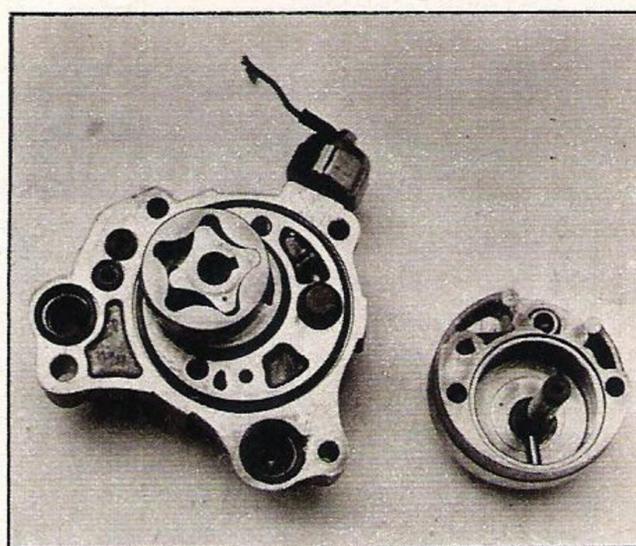
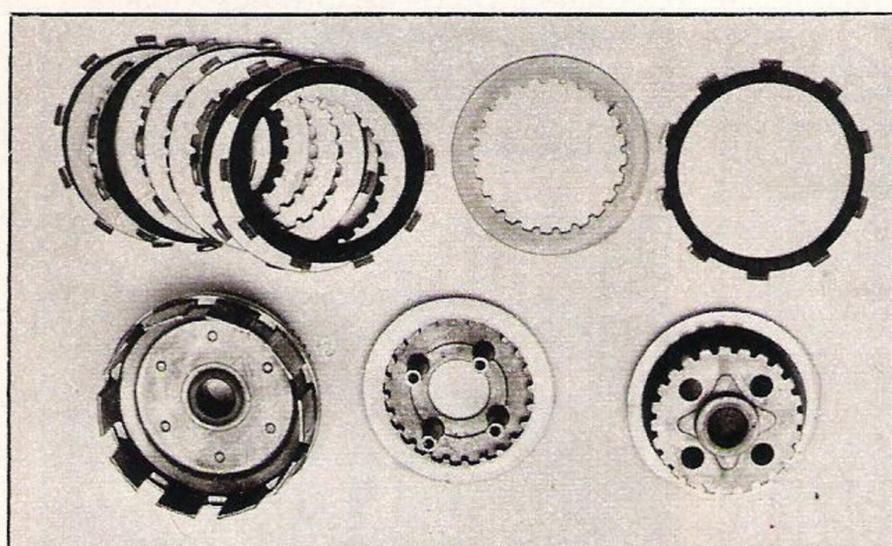
CAMBIO: in blocco a sei rapporti con pedale a leva singola sulla sinistra. Rapporti interni 2,733 in prima, 1,800 in seconda, 1,375 in terza, 1,111 in quarta, 0,965 in quinta, 0,866 in sesta.

TRASMISSIONE FINALE: a catena sul lato sinistro; rapporto di trasmissione 2,235 (denti 38/17). Rapporti finali di trasmissione 20,91 in prima, 13,77 in seconda, 10,52 in terza, 8,50 in quarta, 7,38 in quinta, 6,62 in sesta.

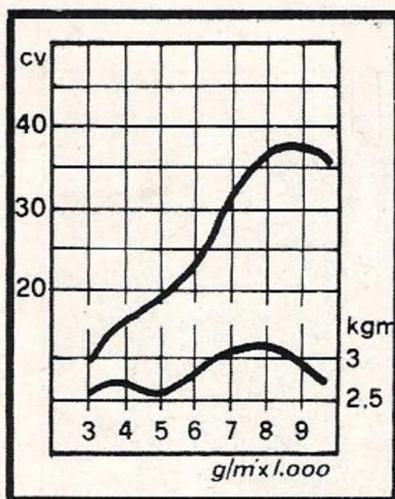
CERCHI E PNEUMATICI: cerchi in acciaio da 18 pollici. Pneumatici Bridgestone 3.00S 18 anteriore e 3.50S 18 posteriore; pressioni di gonfiaggio: 1,8 ant., 2,0 / 2,5 post.

FRENI: anteriore a disco sul lato sinistro, a comando idraulico. Dimensioni: 260 mm x 42,5 mm x 2. Posteriore a tamburo centrale a camma semplice. Dimensioni 160 mm x 30,5 mm.

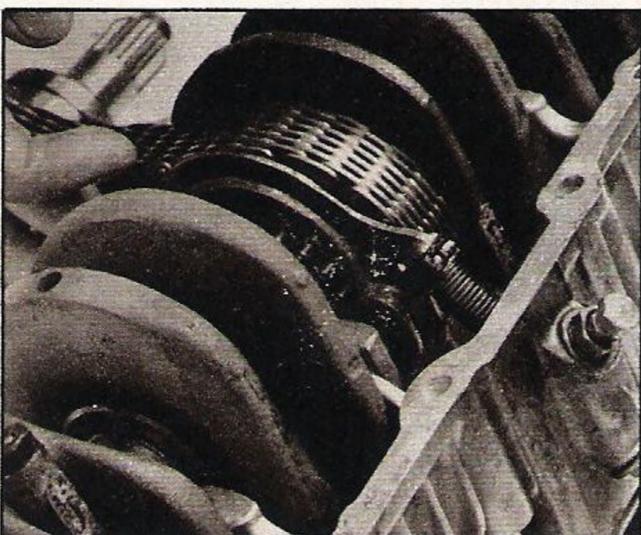
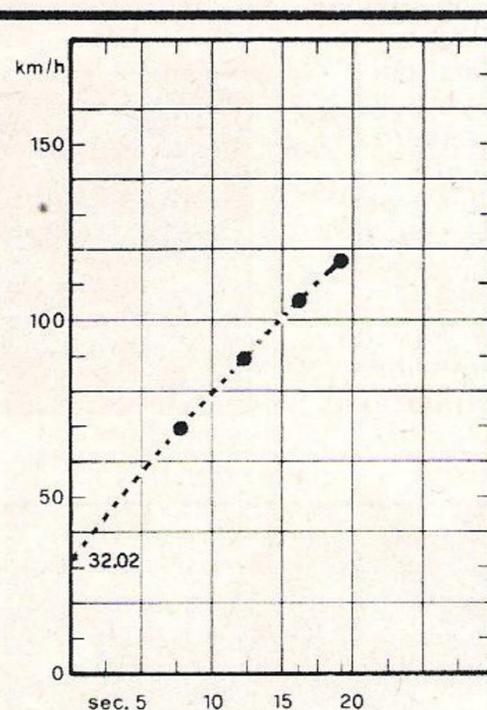
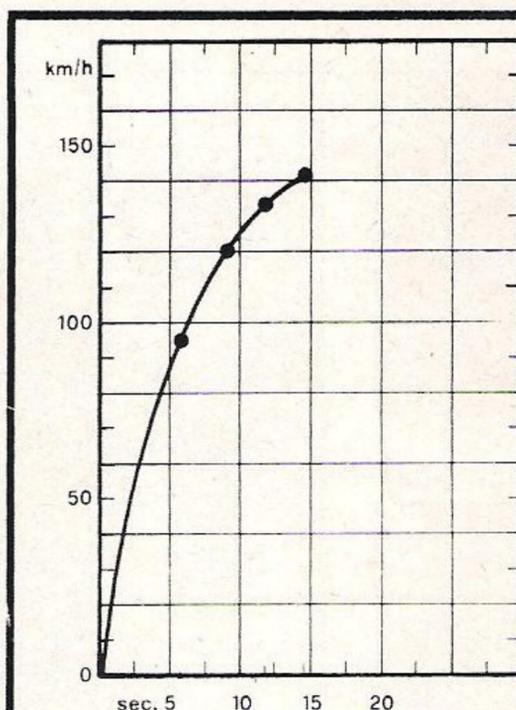
DIMENSIONI: lunghezza massima 204 cm, larghezza massima 70,5 cm, altezza massima (manubrio) 104 cm, interasse 135,5 cm, altezza sella 79 cm, altezza pedane 33 cm, altezza minima da terra 15 cm; peso a secco 167,5 Kg.



A sinistra, la campana della frizione in lega leggera e i numerosi dischi che compongono il pacco. A fianco, la pompa dell'olio a doppia trocoide.



A sinistra, le curve di coppia e potenza dichiarate dalla Casa. A destra i grafici delle prestazioni velocistiche rilevate dalla nostra Rivista.



sec.	km/h	m ●	sec.	km/h	T: 26*	peso kg 167
5.75		100	7.78			
9.06	120.	200	12.45	89.10	U: 57 %	carico .. 72+4
11.92		300	16.22			
14.53	141.73	400	19.49	116.88		

A sinistra, il sistema di regolazione della catena di distribuzione. Sopra, la linea tratteggiata indicante la ripresa della minor velocità possibile nella marcia più alta.