

Anno 11 - numero 11 - novembre 2005 - € 6,50 in Italia

3D  
REPORT

# MOTO CICLISMO

**Pagine guida:**

vita di club, mercatini, libri e video,  
raduni, le quotazioni di oltre 2.300 moto

**Anni 50:**

M.M. 51AS 250 Sport,  
bella e incompresa

**Anni 60:**

MotoBi 125 Imperiale Sport  
contro Moto Morini  
Corsaro Veloce 125

**Competizione:**

- Moto Guzzi  
Lodola Regolarità
- Yamaha TZ 750  
Sonauto Bol d'Or

**Curiosità storiche:**

la donna e la moto

d'Epoca



Lo straordinario  
Salone di Milano 1935

La scomparsa di  
Giulio Cesare Carcano,  
un genio alla Moto Guzzi

**Guida all'acquisto**

**Honda CB400F Super Sport**



# A colpo sicuro

*Dal 1975 al 1977, la più piccola fra le 4 cilindri della serie CB è la 400F Super Sport. Con la CB750F è la prima moto di serie a montare l'impianto di scarico 4 in 1. Erede in chiave sportiva della CB350 Four è veloce e robusta. Costruita in oltre 100.000 esemplari, è un ottimo mezzo per avvicinarsi con poco impegno e con una spesa ragionevole al mondo delle moto d'epoca*

di GUALTIERO REPOSSI, foto GIANLUCA BUCCI e ARCHIVIO MOTOCICLISMO





• La CB400F Super Sport del nostro servizio è una terza serie (F2) del 1977 conservata. Appartiene a Dario Benetti di Cadoneghe (PD), segretario del Motom Club Italia e ci è stata messa a disposizione dal restauratore Massimiliano Crippa di Buccinasco (MI).



Nella cornice del Salone di Colonia 1974 la Honda presenta al pubblico europeo la piccola CB400F Super Sport, che assieme alla sorella maggiore di 750 cc, è destinata a chiudere il ciclo delle 4 cilindri monoalbero della serie CB iniziato nel 1969 con la famosa CB750 K0.

A differenza della CB750F Super Sport, che a causa della sua linea massiccia e sgraziata non riesce a ripetere il successo delle versioni precedenti, la piccola 400F ottiene fin dai primi mesi di commercializzazione un buon riscontro nelle vendite.

Il risultato è ancora più significativo se si pensa che anche la 400F è penalizzata da un'estetica poco esaltante, definita all'epoca dai designer Honda "Continental Style", una formula sulla carta più adatta ai gusti del pubblico europeo. In realtà rispetto alle forme arrotondate, sottolineate dallo stupendo impianto di scarico 4 in 4 della CB350 che va a sostituire, sulla nuova 400F prevalgono linee spigolose che non convincono appieno. Vengono montati una

discutibile sella borchiatà e un aggressivo (ma povero) impianto di scarico 4 in 1 come vuole la moda del momento che ovviamente lascia vuoto l'intero lato sinistro della moto.

Se dunque al primo impatto visivo la nuova 400F Super Sport è meno elegante della 350, dal punto di vista meccanico non fa rimpiangere la precedente versione che aveva nelle prestazioni modeste il suo maggior limite. L'aumento di cilindrata, l'adozione del cambio a 6 marce e una decina di kg in meno rispetto alla 350 regalano una verve inaspettata al motore (potenza max 37 CV ad 8.500 giri e velocità max di 168,2 km/h) senza penalizzare i consumi o l'affidabilità. Poche le modifiche al 4 cilindri in linea frontemarcia raffreddato ad aria rispetto alla versione di 350 cc.

La maggiorazione della cilindrata è ottenuta aumentando l'alesaggio da 47 a 51 mm; il cambio ha una rapportatura quasi identica ed è sostanzialmente quello della 350, a cui è stata aggiunta la sesta marcia quasi con funzione di

## La CB400F Super Sport sul mercato

Grazie alle sue eccezionali doti di robustezza, ma anche per il gran numero di esemplari costruiti in poco più di tre anni (105.160 per l'esattezza), imbattersi in una Honda CB400F ai vari mercatini è un evento tutt'altro che raro. L'offerta è molto ampia: si va da esemplari restaurati oggi e con documenti in regola a ruderi veri e propri, che se da un lato possono allettare per le cifre piuttosto basse con cui si possono portare a casa, dall'altro si dimostrano un'arma a doppio taglio, a causa degli elevatissimi costi di restauro o di reimmatricolazione che li accompagnano.

Sostanzialmente invariata in tutta la sua carriera, la CB400F non differisce se non per pochi dettagli da un anno di produzio-

ne all'altro. Di conseguenza non subisce quelle sensibili oscillazioni fra una versione e l'altra tipiche della altre 4 cilindri monoalbero della famiglia Honda (CB750 su tutte, ovviamente). A grandi linee un esemplare conservato, completo e con documenti in regola può valere attorno ai 2.000-2.500 euro. Ovviamente la cifra può aumentare o diminuire in funzione delle condizioni. Se ci si trova di fronte ad una moto priva di qualche particolare è bene tener presente che la disponibilità dei ricambi è ancora piuttosto buona e ci sono diverse aziende, soprattutto all'estero, specializzate nella realizzazione di materiali di consumo. Introvabile invece il silenziatore originale, che all'epoca veniva sostituito

assieme ai collettori dalla curva caratteristica per lasciare spazio ad uno scarico 4 in 1 più aperto e performante. Nessun problema particolare nemmeno per quanto riguarda i pneumatici. L'omologazione di allora prevede come misure un 3.00-S18 PR4 all'anteriore e un 3.50-S18 PRA sulla ruota posteriore che corrispondono alle misure alternative 90/90-18 51H per l'anteriore e 110/90-18 61H ancora oggi disponibili sul mercato. Per poter effettuare la sostituzione, bisogna però sottoporre nuovamente la moto al collaudo presso la sede della Motorizzazione Civile di competenza, previo rilascio di un nulla osta al cambio di dimensionamento del pneumatico da parte della Honda Italia.

## In biblioteca e in rete

- **www.honda4fun.com:** in italiano. Il sito più completo dedicato alle 4 cilindri della serie CB. Anche per la 400F SS si trovano manuali d'officina e di uso e manutenzione, dati tecnici, numeri di telaio e motore, codici colore, storie e curiosità.
- **http://cb\_400f.tripod.com:** sito in lingua inglese. Al suo interno informazioni complete su tutte le varie serie di CB400F SS prodotte, con le varie differenze fra i modelli destinati al mercato europeo e statunitense.
- **Honda CB400 e CB550 Four Owners Workshop Manual (1973-1977):** di John Witcomb, editore Paperback (1979). Manuale di riparazione ed uso e manutenzione della CB400 Supersport e della meno diffusa CB550. In lingua inglese.
- **Honda CB 350/550 SOHC Fours:** Clymer editore. Guida alla manutenzione delle 4 cilindri serie CB (350, 400, 500 e 550). Disegni e numerose foto in b/n.

## Rivolgetevi a...

### Restauratori:

- Mauro Azzimondi, via Corradi 5, 40100 Bologna. Tel. 051/441471.
- Massimiliano Crippa, via Bramante 14, 20090 Buccinasco (MI). Tel e fax 02/4403777.
- Antonio Maisano, via Battisti 54, 20040 Cornate d'Adda (MI). Tel e fax 039/6926050.
- Ciriaco Tosatto, piazza Garibaldi 4, 46049 Volta Mantovana (MN). Tel. 0376/83393.

### Ricambisti:

- Federico Baglioni, via Mantegazza 5/2, 20156 Milano. Tel. 338/5410844.
- Biagio Furfaro, via Garibaldi 3, 89020 Melicucco (RC). Tel. 0966/937311. Cell. 338/8254869.

- e-mail: ginosuper4z1@libero.it  
Internet: www.super4z1.it
- Antonio Maisano, via Battisti 54, 20040 Cornate d'Adda (MI). Tel e fax 039/6926050.
- Silvio Manfroi, via della Consolata 19, 00164 Roma. Tel. 06/66151780. Cell. 339/8346212.
- MA.ME.PI Motors di Tony Pizzo & C. via Padula 40, 80026 Casoria (NA). Tel. 081/7571059. Fax 081/7576377.

### Club e associazioni:

- Club Giapponesi Classiche Italia, c/o Saveri Livolsi, via Mantova 3, 20090 Buccinasco (MI). Tel. 02/4500419, cell 339/3110357.  
e-mail: giapponesi.classiche@tisc.alinet.it. Internet: www.giapponesi-classiche.com

"overdrive". Esteticamente invece i due motori si distinguono per la maggior aleatura del blocco cilindri della versione di 400 cc. Durante la prova di *Motociclismo*, pubblicata sul numero di agosto del 1975, il giudizio dei tester è unanime: la 400 è versatile e a proprio agio in tutte le situazioni, è brillante e consuma poco. Nonostante l'impostazione sportiva (rispetto alla CB350, ad esempio, sono state arretrate leggermente le pedane del guidatore e il manubrio non è più a "stendipanni") si può viaggiare senza troppi problemi anche in due e il passeggero non soffre nemmeno per l'inusuale posizione delle pedane, fissate direttamente al forcellone e quindi oscillanti con esso. Le sospensioni però passano l'esame a metà. Se da un lato la forcella ottiene consensi per efficacia e rendimento, dall'altro gli ammortizzatori posteriori sono troppo morbidi: con il passeggero entrano rapidamente in crisi e nella guida sportiva non assecondano in pieno le intenzioni del pilota. In poche parole ci troviamo di fronte alla solita coppia di ammortizzatori giapponesi di primo equipaggiamento anni Settanta: belli da vedere, ma poco efficaci all'atto pratico. Si possono comunque sostituire con altri aftermarket (Ikon o Hagon). Dubbi anche sul comportamento del freno anteriore, giudicato troppo tranquillo ed insufficiente per le prestazioni della moto. Rispetto agli altri modelli della serie CB, la vita commerciale della 400 è relativamente breve. Dopo la presentazione in Germania a fine 1974, bisogna attendere i primi mesi del '75 per vederla nelle vetrine dei concessionari - dove resta per tre stagioni sostanzialmente invariata - prima di uscire di produzione. Tre le versioni "ufficiali": CB400F del 1975, CB400F1 del 1976 (destinata solo ai mercati statunitense e canadese), CB400F2 del 1977, per un totale di ben 105.160 esemplari costruiti.



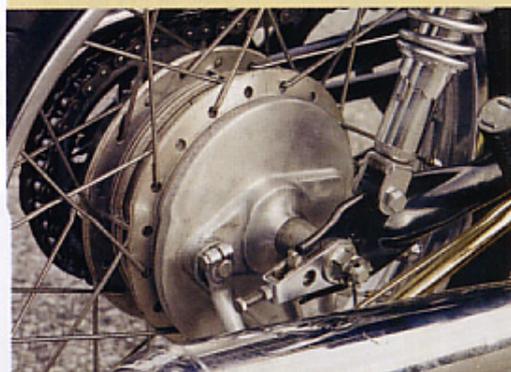
• Nel 1975 la CB400F costava 1.216.000 lire, una cifra estremamente competitiva per una moto che non aveva però una rivale diretta (perlomeno in termini di cilindrata). I suoi 408 cc però le precludevano il mercato dei diciottenni, che non potevano guidare moto di cilindrata superiore a 350 cc.

## I punti salienti



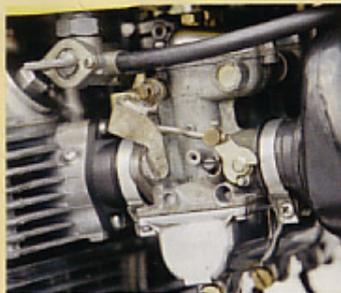
### FRENI

• Disco anteriore da 260 mm (larghezza superficie frenante 42,5 mm, spessore disco 2 mm) con pinza a singolo pistoncino a comando idraulico sul foderò sinistro della forcella, montata su bandiera. Ogni 5.000 km controllare lo stato delle pastiglie e verificare il perfetto allineamento della bandiera. Posteriormente invece c'è un tamburo monocamma da 160 mm fornito di indicatore d'usura. Se la freccia rossa è allineata al riferimento sul mozzo quando il pedale del freno è schiacciato a fondo, vanno sostituiti i ferodi (l'operazione va comunque effettuata quando il loro spessore è inferiore ai 2 mm).



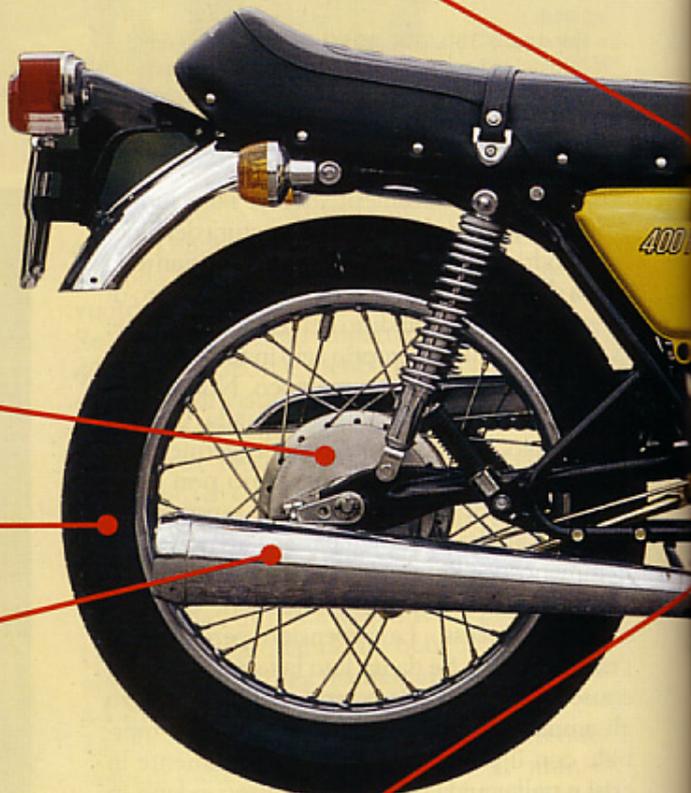
### PNEUMATICI

• Di serie la CB400F montava pneumatici Bridgestone (anteriore 3.00S-18 rigato; posteriore 3.50S-18 scolpito) oggi fuori produzione. In alternativa si possono utilizzare moderne coperture nelle misure 90/90-10 all'anteriore e 110/90-18 al posteriore con codice velocità H anziché S. Prima però bisogna procurarsi il nulla osta della Casa costruttrice, necessario per non incorrere in multe o sequestri da parte delle Forze dell'ordine.



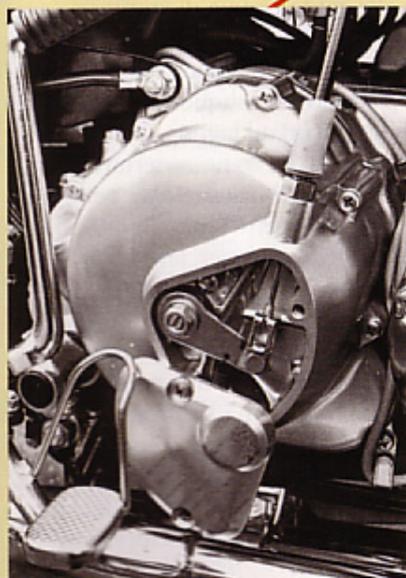
### CARBURATORI

• Una batteria di 4 carburatori Keihin 054-A da 20 mm con galleggiante in plastica che la Casa consigliava di regolare ogni 5.000 km. Non sono segnalati problemi di affidabilità o punti deboli, a parte qualche inevitabile trasudamento su esemplari con chilometraggio elevato.



### SCARICO

• Il coreografico impianto di scarico 4 in 1 della CB400F è più leggero e resistente rispetto al 4 in 4 della precedente CB350. Tuttavia il silenziatore si deteriora rapidamente, soprattutto a causa della condensa nella giunzione fra collettori e silenziatore. Esistono comunque in commercio diversi prodotti aftermarket, del tutto simili all'impianto originale, a prezzi ragionevoli.

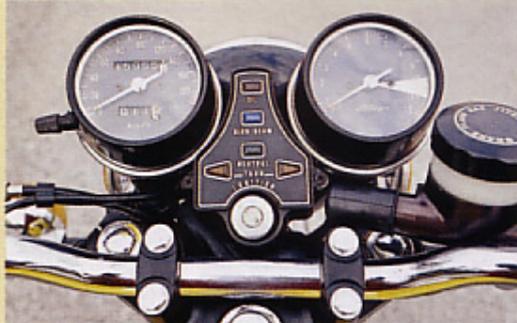


### FRIZIONE

• Multidisco in bagno d'olio (sei dischi conduttori e sei dischi condotti) con comando a cavo. Robusta ed affidabile, resiste senza problemi agli sforzi prolungati. I materiali di consumo sono ancora disponibili a listino, ma anche in questo caso c'è una buona gamma di prodotti aftermarket. La frizione ha l'astina di comando (richiamata da una molla) in posizione protetta e va regolata ogni 5.000 km.

#### DISTRIBUZIONE

• Monoalbero a camme in testa comandato da catena centrale singola dotata di tenditore a rullo. Due valvole per cilindro (ø aspirazione 26 mm; ø scarico 22 mm). La tensione della catena va regolata ogni 5.000 km.

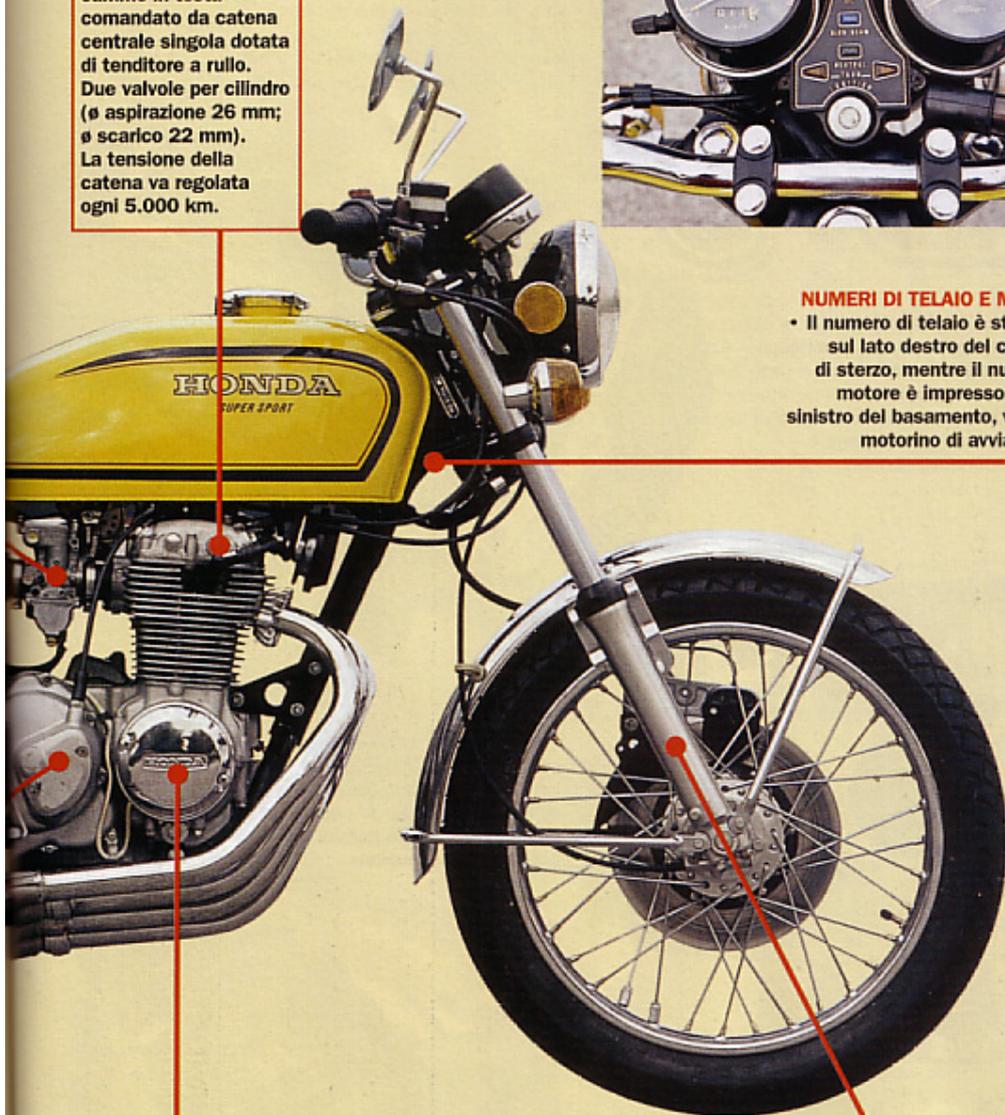
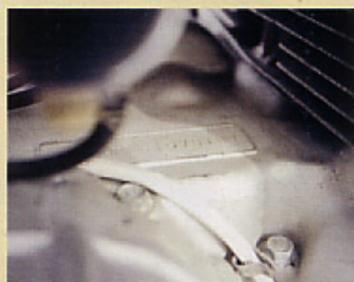
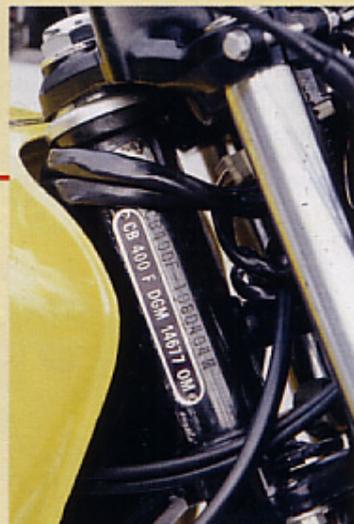


#### STRUMENTAZIONE

• Tachimetro (con contachilometri totale e parziale) e contagiri sono di qualità e simili rispetto a quelli montati sulla CB350. Buona la visibilità di giorno e nelle ore notturne e altrettanto buona la precisione degli strumenti. Le spie di servizio sono 4: posizione "folle", spia luci abbaglianti, pressione dell'olio e indicatori di direzione.

#### NUMERI DI TELAIO E MOTORE

• Il numero di telaio è stampato sul lato destro del canotto di sterzo, mentre il numero di motore è impresso sul lato sinistro del basamento, vicino al motorino di avviamento.



#### ACCENSIONE

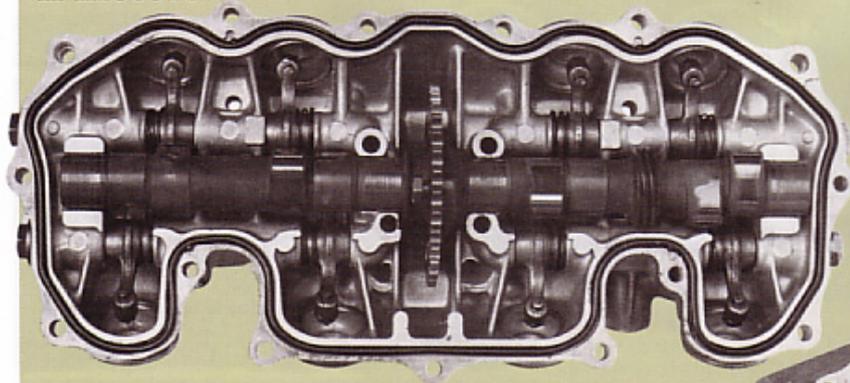
• Nessuna versione della CB400F ha mai lamentato problemi di sorta all'impianto elettrico e all'accensione. Quest'ultima, come su tutta la serie CB è una coppia di puntine platinato che vanno controllate ogni 5.000 km (assieme all'anticipo dell'accensione). La distanza fra i ruttori deve essere di 0,3-0,4 mm. Solo su moto con elevati km percorsi si possono registrare delle piccole anomalie dovute al gioco del piattello porta ruttori sull'attacco dell'albero motore. Ma si tratta di casi isolati e piuttosto rari.



#### SOSPENSIONI

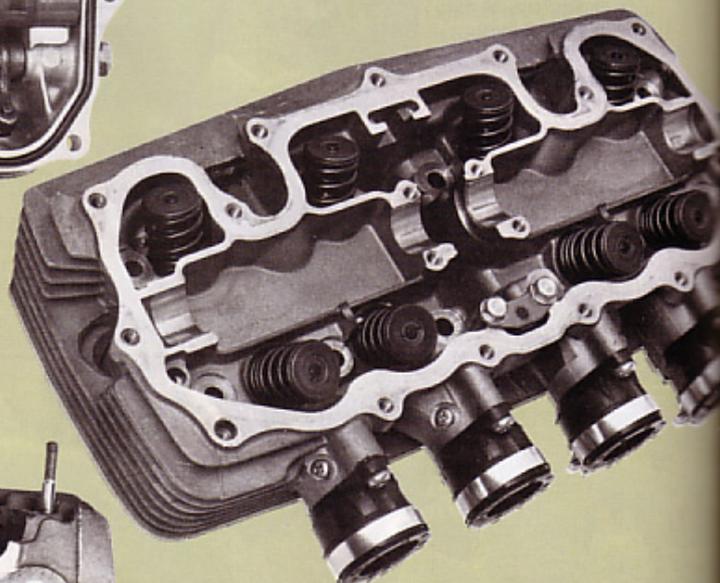
• Anteriore forcella telescopica ø 33 mm. Contenuto olio per ogni stelo 150 cc. Se la forcella risulta troppo cedevole in frenata, è possibile migliorare la situazione con un olio più denso (SAE 15) e spessorando le molle con l'interposizione di una lamella metallica di 10 mm. Posteriore, due ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni di molla.

## Il motore

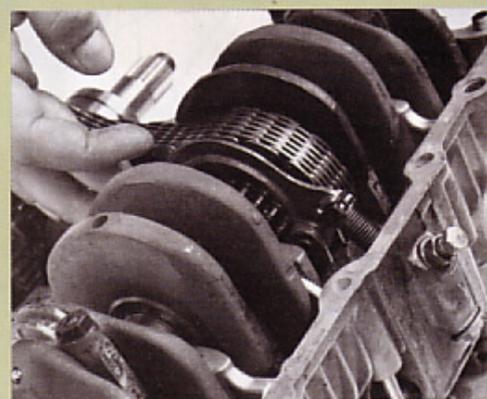
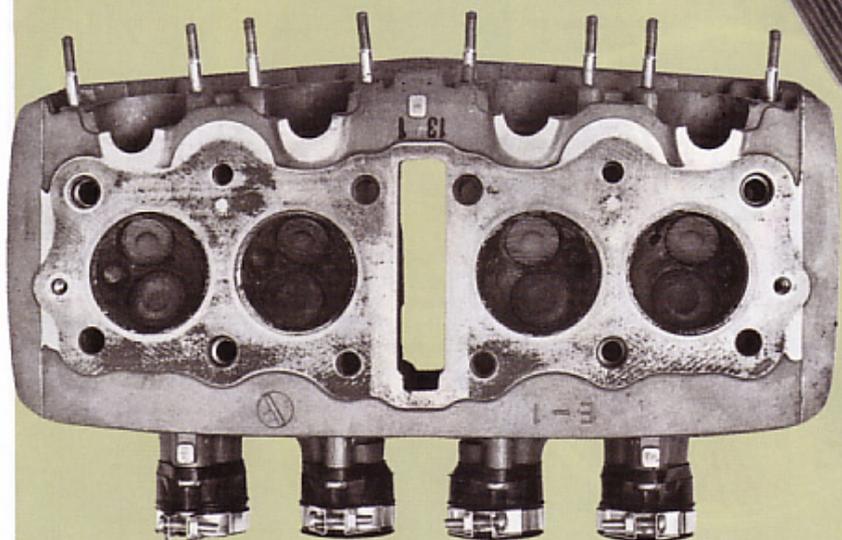


• A sinistra il coperchio della distribuzione con l'albero a camme in sede che lavora direttamente sulla testa senza interposizione di cuscinetti. Anche i bilancieri sono imperniati direttamente sulla testa,

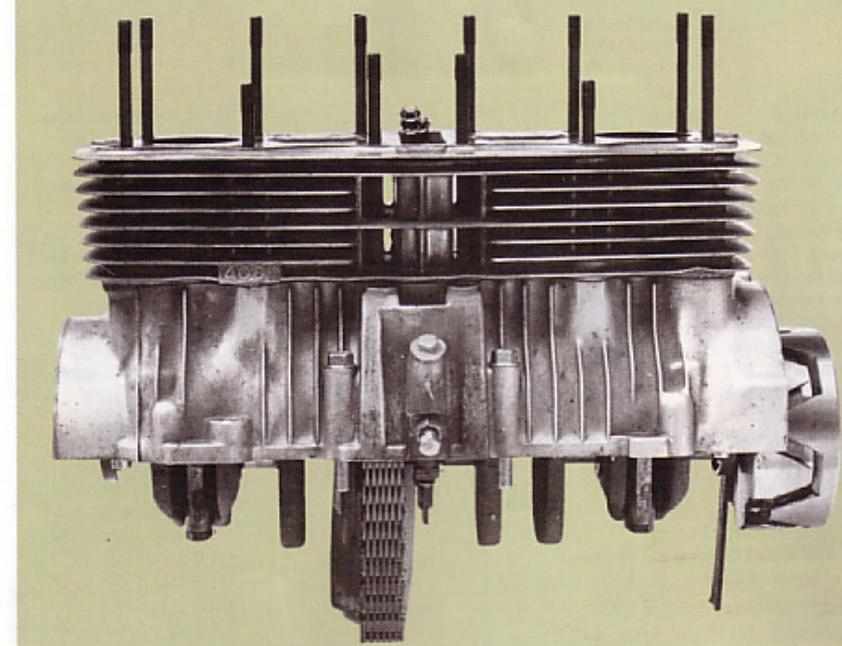
• A destra, la testa senza l'albero a camme della distribuzione. Su motori con molti chilometri si possono riscontrare delle piccole deformazioni sui registri delle punterie. La forma del puntale del bilanciere che aziona le valvole rovina la cima dello stelo. La situazione ricambi relativa agli organi di distribuzione è ancora ottima, anche se Honda non produce più da alcuni anni valvole e catena di distribuzione e quindi si va ad esaurimento scorte.

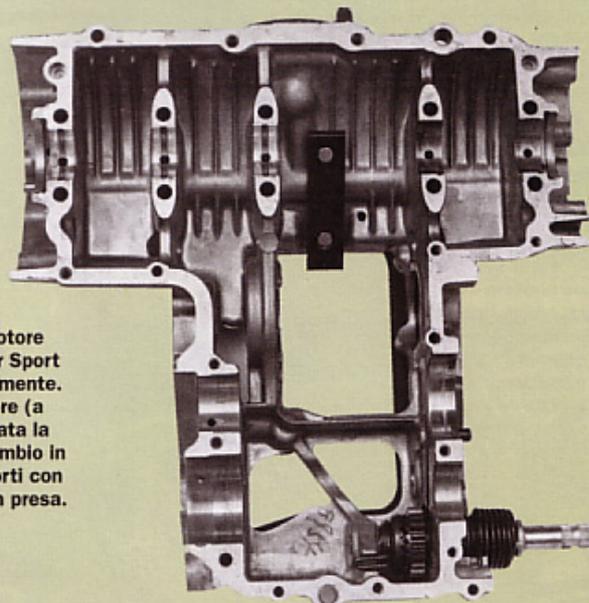
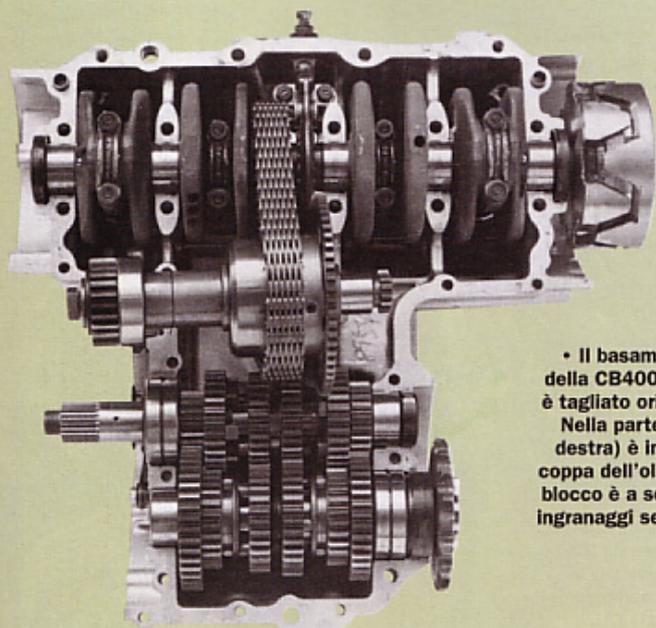


• A sinistra, le camere di scoppio con conformazione leggermente appiattita e la candela disposta lateralmente per lasciare spazio alle valvole. Al centro del blocco cilindri è visibile la gola di passaggio della catena di distribuzione.



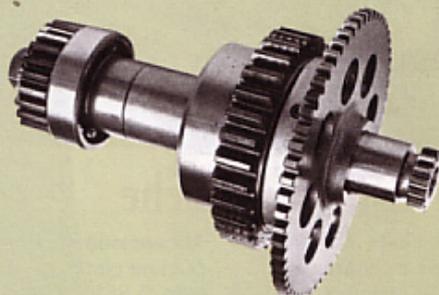
• La tensione della catena di distribuzione viene regolata dopo aver smontato la parte inferiore del basamento, agendo con una chiave sull'apposito registro (sopra) e dopo aver rimosso la slitta di scorrimento. A fianco, la vista frontale del basamento con il blocco cilindri inserito nei segmenti. L'alettatura dei cilindri è maggiore rispetto al motore della CB350. I cilindri hanno le canne riportate in ghisa per forzamento. I pistoni, non visibili nella foto, sono fusi in lega leggera e presentano un cielo piuttosto piatto. Hanno due segmenti di tenuta in ghisa e un raschiaolio in acciaio. Se il consumo dell'olio è superiore ai 100 g ogni 3.500 km in motori con molti km è probabile che rigature, graffi o usura eccessiva abbiano rovinato i pistoni.



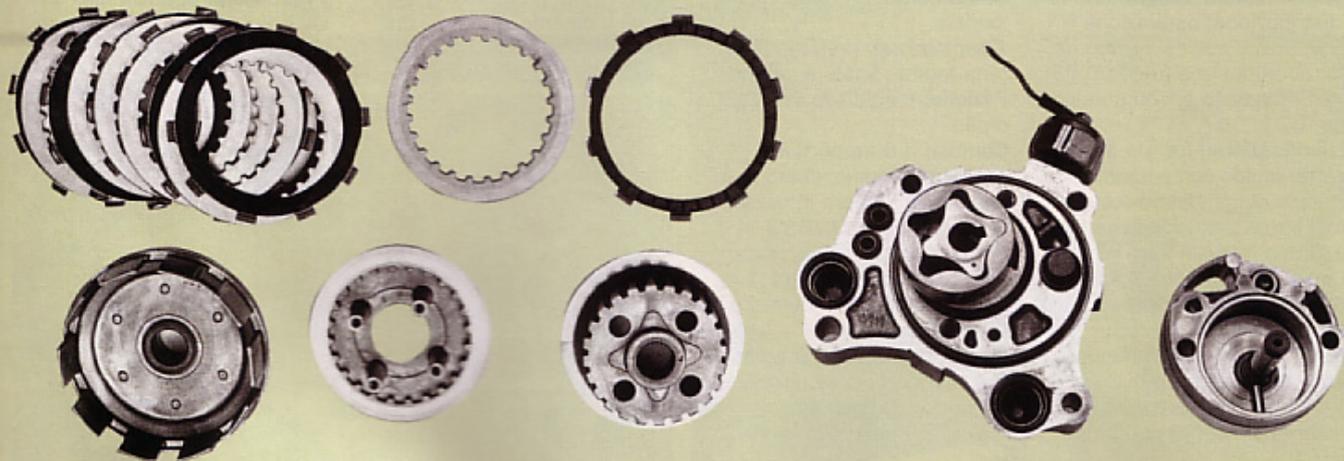


• Il basamento motore della CB400F Super Sport è tagliato orizzontalmente. Nella parte inferiore (a destra) è imbullonata la coppa dell'olio. Il cambio in blocco è a sei rapporti con ingranaggi sempre in presa.

• L'albero motore è in acciaio forgiato, poggia su bronzine, ha i volantini discoidali e le manovelle a 180°. Al centro dell'albero il pignone che comanda la catena di distribuzione e l'ingranaggio della Morse della trasmissione primaria. L'elevata rumorosità meccanica su alcuni esemplari con molti chilometri è dovuta proprio allo sbattimento delle catene. Sotto, il contralbero intermedio per smorzare le vibrazioni, con all'estremità il pignone su cui ingrana il motorino di avviamento.



• Sotto a sinistra il blocco frizione con la campana in lega leggera, i sei dischi conduttori e i sei dischi condotti. Qui in basso, la pompa dell'olio a doppia trocoidi di mandata e recupero dell'impianto di lubrificazione. La pompa si trova sul lato sinistro del motore poco sotto il pignone della trasmissione finale. Di norma non dà alcun problema di funzionamento/usura, nel caso si dovesse procedere alla sua revisione prestare massima attenzione al montaggio degli O-ring di tenuta. L'olio circola nell'impianto ad una pressione di 4,5 kg/cm<sup>2</sup>.



## Manutenzione ordinaria

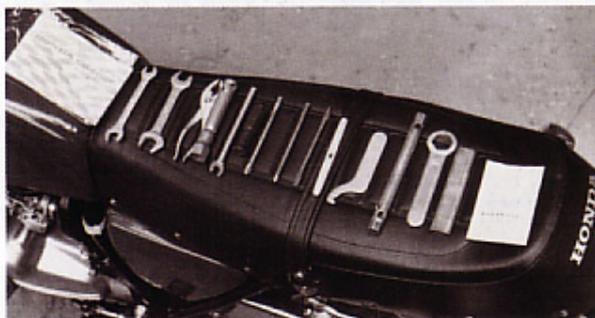
Come per tutte le altre 4 cilindri monoalbero della serie CB anche la 400F Super Sport fa dell'affidabilità il suo punto di forza. La Casa prevede comunque un intenso programma di controlli ordinari per prevenire sorprese.

**MOTORE:** ogni 1.000 km (od ogni mese) lubrificare la catena di trasmissione. **Ogni 3.000 km** (o dopo tre mesi) sostituzione olio motore (3,5 litri di olio SAE 10W-40). **Ogni 5.000 km** (oppure

ogni 6 mesi): sostituzione filtro olio, controllo ed eventuale sostituzione candele (NGK D-8ESL, Denso X24 ES oppure equivalenti) e pulizia filtro aria. Regolazione carburazione, regolazione catena distribuzione e gioco valvole, controllo e pulizia contatti, regolazione frizione e pulizia rubinetto carburante.

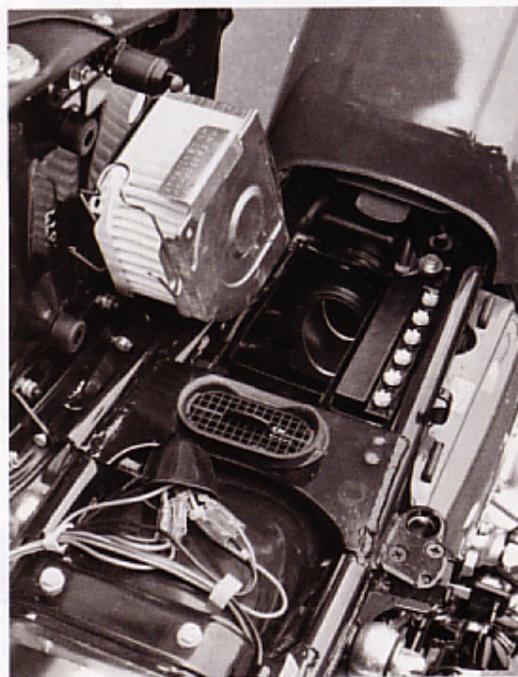
**Ogni 10.000 km** (o dopo un anno): sostituzione filtro aria, pulizia filtro olio a reticella e pompa olio.

**STERZO, FRENI E SOSPENSIONI:** ogni 5.000 km (oppure ogni sei mesi): controllo ed eventuale rabbocco olio freni (utilizzare olio SAE J1703); controllo ed eventuale sostituzione pastiglie anteriori e ferodi posteriori; controllo raggi, cerchi e mozzi ruota; controllo ed ingrassaggio forcellone posteriore. controllo supporti manubrio e piastre forcella. **Ogni 10.000 km** sostituzione olio forcella (SAE 10W/30), controllo cuscinetti e perni ruote.



• La ricca dotazione per la manutenzione della CB400F. Oltre al libretto di uso e manutenzione troviamo: due chiavi inglesi (10-12 e 14-17), una pinza, tre cacciaviti, una chiave da 22 mm, chiave per le candele e chiave a tubo (10-12).

Tutto il materiale è contenuto in una pratica scatola in materiale plastico al di sotto della sella che copre il filtro dell'aria. A destra il filtro aria in carta è tenuto in sede da una molletta metallica. Per la sua pulizia utilizzare un getto di aria compressa o una spazzola molto morbida.



## Caratteristiche tecniche

**Motore:** 4 cilindri in linea frontemarcia inclinati in avanti di 15°, 4 tempi, raffreddamento ad aria, alesaggio per corsa 51x50 mm. Cilindrata totale 408 cc, distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da catena centrale e 2 valvole per cilindro. Diagramma di distribuzione: aspirazione 5°-35°, scarico 35°-5°, gioco di funzionamento a freddo 0,05 mm. Rapporto di compressione 9,4:1.

**Lubrificazione:** forzata a carter umido con pompa trocoidale di mandata e recupero. Filtro a cartuccia in carta e filtro a reticella nella coppa. Capacità coppa olio 3,5 litri.

**Alimentazione:** 4 carburatori Keihin 054-A da 20 mm. Getto max 75, getto minimo 40, vite aria aperta di 2 giri e 1/2. Capacità serbatoio carburante 14 litri (3 di riserva).

**Accensione:** a bobine con puntine platinato. 4 candele NGK D 8ESL o Denso X24ES. Distanza fra gli elettrodi 0,7-0,8 mm.

**Impianto elettrico:** alternatore trifase Hitachi calettato sul lato sinistro del motore. Batteria 12V-12Ah.

**Avviamento:** elettrico e a pedale.

**Trasmissione:** primaria a catena Morse, finale a catena.

**Frizione:** multidisco in bagno d'olio.

**Cambio:** a 6 rapporti in cascata a doppio albero con ingranaggi sempre in presa. Valore rapporti: 2,733:1 in prima; 1,800:1 in seconda; 1,375:1 in terza; 1,111:1 in quarta; 0,965:1 in quinta e 0,866:1 in sesta.

**Telaio:** monoculla sdoppiato in tubi d'acciaio, inclinazione canotto di sterzo 27°, angolo di sterzo 63°.

Avancorsa 85 mm.

**Sospensioni:** anteriore forcella telescopica da 33 mm; posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori idraulici regolabili su cinque posizioni di molla.

**Freni:** anteriore a disco da 260 mm con pinza a singolo pistoncino; posteriore a tamburo a camma singola e due ganasce da 160 mm.

**Ruote:** a raggi con cerchi in acciaio. Gomme, anteriore 3.00-18; posteriore 3.50-18.

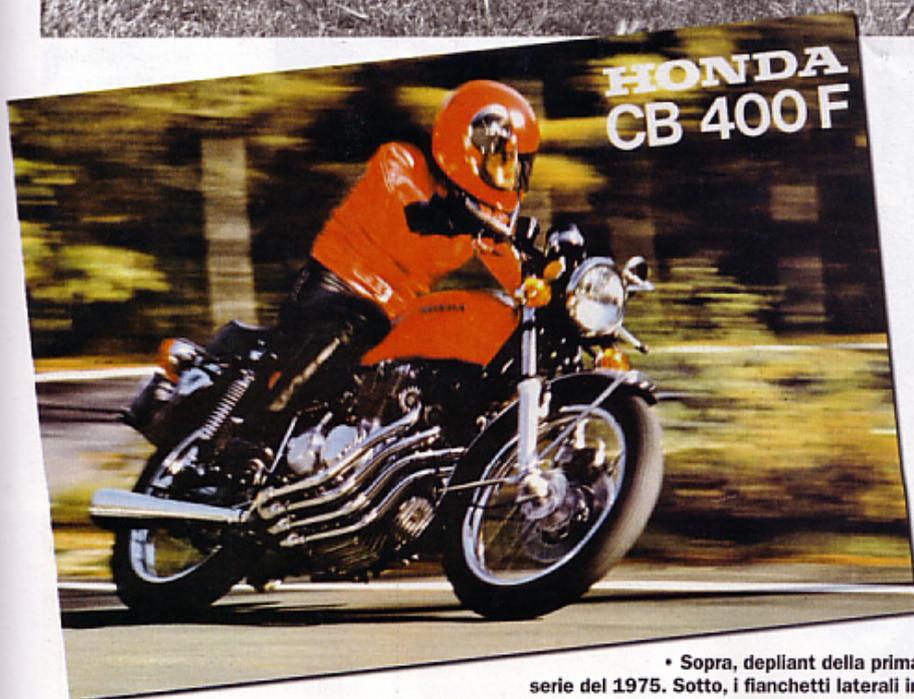
**Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza max 2.040, larghezza max 705, altezza max 1.040, interasse 1.355, luce a terra 160. Peso a vuoto 170 kg.

**Prestazioni:** potenza max 37 CV a 8.500 giri. Velocità max 170 km/h.





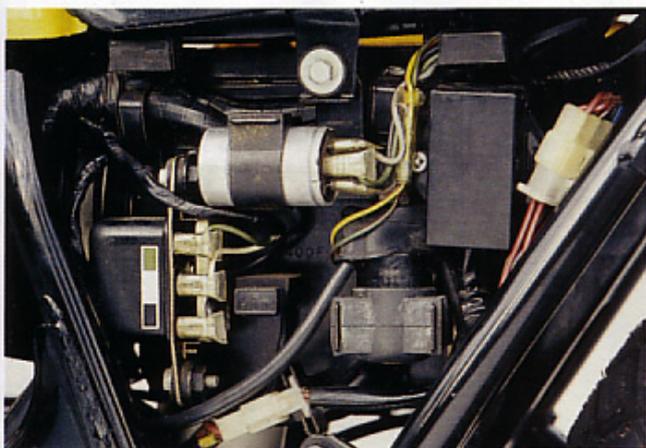
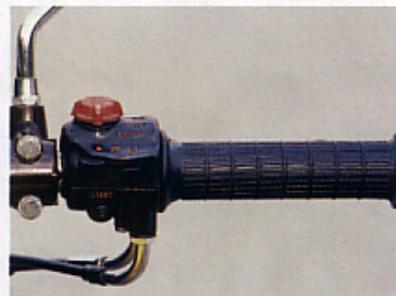
• Foto pubblicitaria curata dall'allora Importatore Italiano della Honda, la I.A.P. Industriale S.p.A. di Roma con due giovani coppie in sella ad altrettante CB400F Super Sport prima serie del 1975. Una curiosità: durante la ricerca fotografica, dal nostro archivio sono spuntati anche una serie di scatti simili a questi, stampati però al contrario dalla I.A.P. ed inviati allora alle riviste senza che nessuno si accorgesse dell'errore.



• Sopra, depliant della prima serie del 1975. Sotto, i fianchetti laterali in plastica nascondono la batteria e la parte elettrica. Si innestano a pressione sul telaio e quando si rimuovono bisogna prestare molta attenzione perché l'attacco inferiore è debole (complice anche la plastica piuttosto vecchia) e si corre il rischio di spezzarlo in sede.



• I comandi elettrici al manubrio sono gli stessi della CB750F. Pulsanti, devioluci ed interruttori sono robusti, a parte quello di avviamento - tenuto in sede da una minuscola e debole "unghia" - che con il passare del tempo si può spezzare.

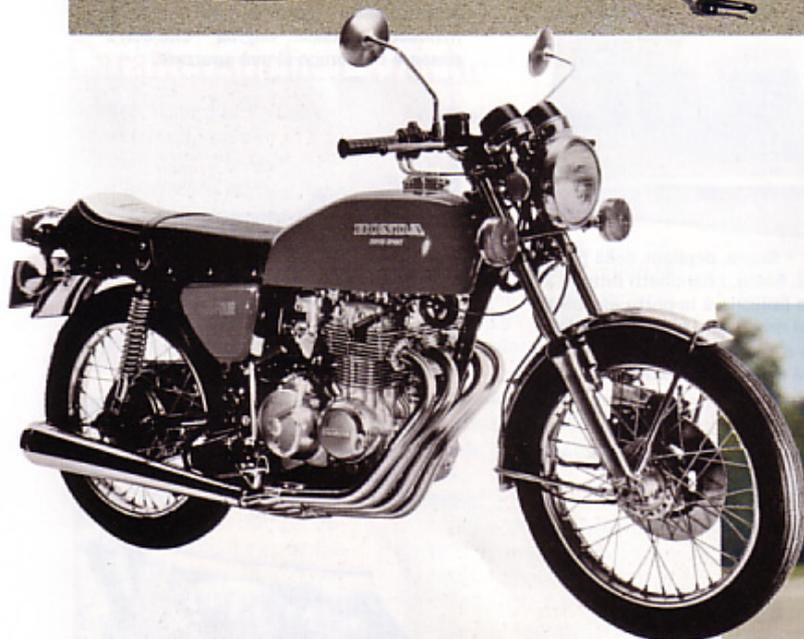


## Codice colori

Anno	Colore	Codice colore	Codice fondo colore
1975	Light Ruby Red Burnish Blue	Candy Ruby Red HC-16-201 Burnish Blue HS-16-501	Candy Silver Basecoat UC-16-100
1976	Light Ruby Red Parakeet Yellow	Candy Ruby Red HC-16-201 Parakeet Yellow HS-16-604	Candy Silver Basecoat UC-16-100
1977	Candy Antares Red Parakeet Yellow	Candy Antares Red HC-16-210 Parakeet Yellow HS-16-604	Light Gray Metallic Basecoat UC-16-118



• *Motociclismo mette alla frusta la Honda CB400F Super Sport nel numero di agosto 1975. Unanimi i consensi, soprattutto per quanto riguarda le impressioni di guida. "L'arretramento delle pedane - si legge nella prova - ha giovato moltissimo alla posizione di guida anche per un uso turistico. Le persone con le gambe lunghe si adattano più facilmente, si sopporta meglio la spinta dell'aria e la colonna vertebrale, costretta a flettersi per la forzata inclinazione in avanti, si indolenzisce meno nei lunghi viaggi rispetto a quando il busto resta in posizione verticale".*



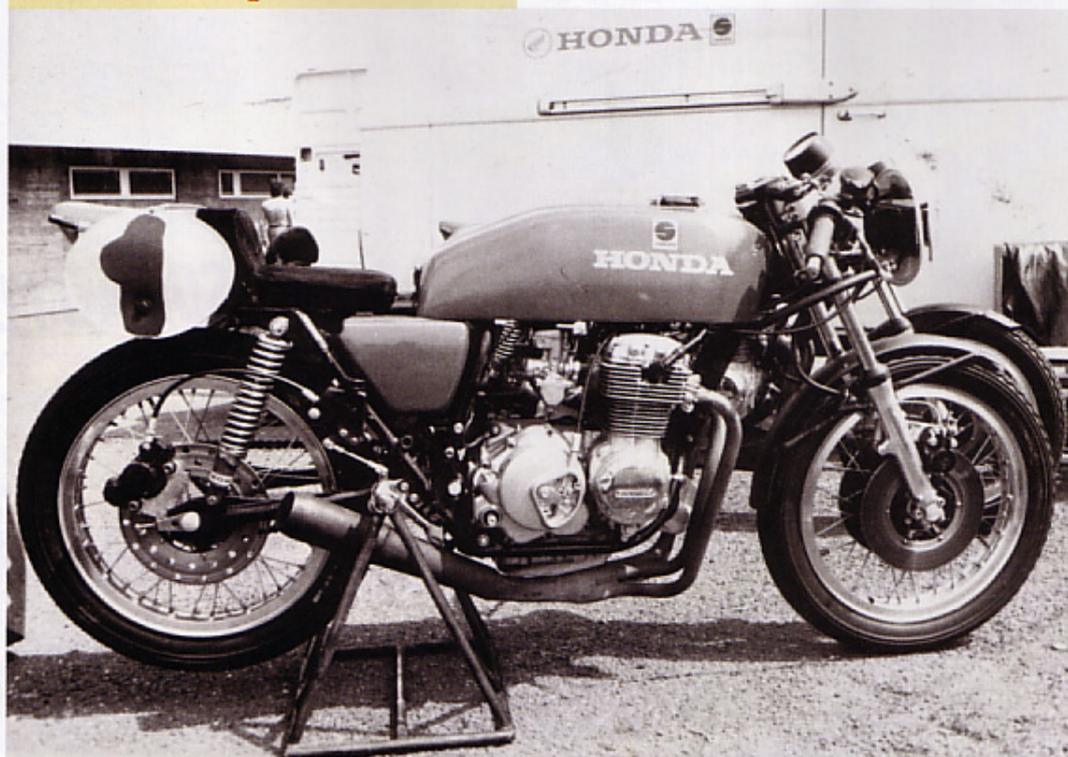
~ *Giudizio positivo della prova di Motociclismo anche per la posizione delle pedane del passeggero direttamente vincolate al forcellone. La Honda però già a partire dal 1976 le rende solidali al telaio saldando due asole sui montanti posteriori. Il pedale del freno è provvisto di un'antiestetica schermatura per impedire che il piede sul pedale del freno interferisca con la sporgenza del copricarter frizione. Una premura francamente inutile...*

## Numeri di telaio e motore

Anno	Telaio	Motore
1975	CB400F-1000001	CB400E-1000001
1976	CB400F-2000001	CB400E-2000001
1977	CB400F-2100001	CB400E-2100001



## La carriera sportiva



La Honda CB400F Super Sport è stata una delle protagoniste assolute nelle gare riservate alle Derivate di serie, che negli anni Settanta hanno conosciuto in Italia un momento di grandissima popolarità. A dire il vero però, dato che ha raggiunto le vetrine dei concessionari solo nel 1975, la piccola Honda è riuscita a dire la sua soltanto nel biennio 1976-1977, poco prima del canto del cigno di questo tipo di gare.

Non essendoci la classe 400 nel Trofeo Nazionale Maximoto (questa la denominazione esatta delle gare per le derivate), la piccola Super Sport veniva schierata nella 500, dove veniva preferita alla gloriosa CB500 perchè aveva prestazioni simili se non superiori, pesava meno, ma soprattutto aveva il cambio a 6 marce.

Grazie al regolamento tecnico piuttosto permissivo del Trofeo, i preparatori potevano scatenarsi (e infatti i reclami e le squalifiche erano all'ordine del giorno). I migliori a mettere le mani sulla CB400F sono stati Carlo Murelli della Samoto di Roma (l'unico meccanico europeo a lavorare in HRC ai tempi dell'NR500 a pistoni ovali) e il pavese Gigi Segale. Non a caso sono stati loro a mettere a punto le moto di Giovanni Pellettier, vincitore del Trofeo nel 1976 e Gianni Del Carro, primo nel 1977. Di quell'epoca irripetibile ogni tanto affiora qualche traccia ai mercatini: vecchie CB400 con serbatoio e codino in vetroresina, scarico 4 in 1, pedane arretrate, ammortizzatori Koni, radiatore dell'olio supplementare della Citroen 2 CV, freno anteriore a doppio disco e posteriore a disco. Spesso e volentieri le cifre richieste sono assolutamente sproporzionate alle condizioni dei mezzi e al loro palmares sportivo. Ma se siete in vena di follie, avrete l'occasione di portarvi a casa un piccolo pezzo di storia motociclistica sportiva "minore" dei gloriosi anni Settanta.

## Pregi...

- Prestazioni brillanti
- Maneggevolezza
- Affidabilità elevata
- Buona reperibilità sul mercato
- Situazione ricambi ottima

## ...e difetti

- Motore con scarsa coppia ai bassi regimi
- Freno post con poco mordente
- Sospensioni cedevoli

• A fianco, una delle Honda CB400F Super Sport preparate dalla Samoto di Roma per le gare riservate alle Derivate di serie alla fine degli anni Settanta.



• Riccardo Sellcorni ed Eugenio Inglese, tester di punta di *Motociclismo* a metà degli anni Settanta, si scambiano le loro impressioni dopo la prova della CB400F.