

motolégende

N° 149 / SEPTEMBRE 2004

CHRISTIAN SARRON

RETOUR SUR UN TITRE MONDIAL

P 36

PEUGEOT 356 TB

LE TWIN DE LA DERNIERE HEURE

P 52

MOTO GUZZI

V35 à V75

LES PETITS TWINS

DE MANDELLO

P 24



HONDA CB 400 FOUR

Une japonaise anglophile P 42

PORTRAIT YVES KERLO / AJS 1929 / LES DERNY 100 / COURSES CLASSIQUES

EDITIONS **LF**

L 19655 - 148 - F. 4,50 €

Honda

CB 400 FOUR

La meilleure anglaise !

C'est incroyable ! Interrogez un motard anglais avec un peu de bouteille, et demandez-lui quelle a été pour lui la meilleure moto du monde. Comme Tommy Robb, ex-pilote d'usine Honda, il vous répondra : « La 400 Four ! ».

PAR THIERRY LERAUD - PHOTOS JEAN-PIERRE PRADÈRES - STYLISME COCO

Les Anglais inventent des choses délicieuses, comme la minijupe, que l'on doit à la Londonienne Mary Quant en 1965. Notre joli mannequin qui l'arbore n'a pas pour objet de jouer les aguicheuses pour un lectorat en mal de sensations, mais d'être en harmonie avec la Honda CB 400 Four, une évolution de la défunte CB 350 Four, qui, en gagnant en cylindrée, a perdu en habillage, tout en étant bien plus séduisante !

Taille mannequin !

La CB 350 Four s'était forgée une clientèle féminine. La déclinaison en petite cylindrée de la mythique 750 avait pour qualité de proposer la technologie du quatre-cylindres, avec luxe et douceur. Pas très vicie, même si les quatre pots d'échappement séparés faisaient référence aux machines engagées en Grands Prix. Les 34 ch entraînaient péniblement les 230 kg tous pleins faits avec un couple ridicule de 2,79 mkg situé à 8 000 tours, pas bien loin des 9 500 tours du régime de puissance maxi-

mum. Alors que les concurrents visent plus de performance, notamment Yamaha avec ses twins et Kawasaki avec ses trois-cylindres, Honda doit se réveiller pour contrer ces sportifs insolentes. La solution ? Alléger ses "petits fours", en se penchant sérieusement sur leurs cas...

Les Fours évoluent

En 1974, les quatre-cylindres Honda se voient déclinés sous le sigle "F1", ce qui annonce une refonte signifiant qu'ils pourront devenir F2 lors d'évolutions ultérieures. Le sigle F1 s'applique donc pour la 400, la 550 et la 750. Le profane pourrait être tenté de conclure qu'Honda ne s'est pas foulé en augmentant la cylindrée et en greffant un quatre-en-un, une modification qui touchait les modèles antérieurs et opérée par les propriétaires las de déboursier des sommes colossales pour remplacer les quatre tubes d'origine. Non, cette gamme est bien constituée d'authentiques nouvelles machines. La 400 sera la première à être présentée, elle va connaître un succès instantané.

Amalgamée et performante !

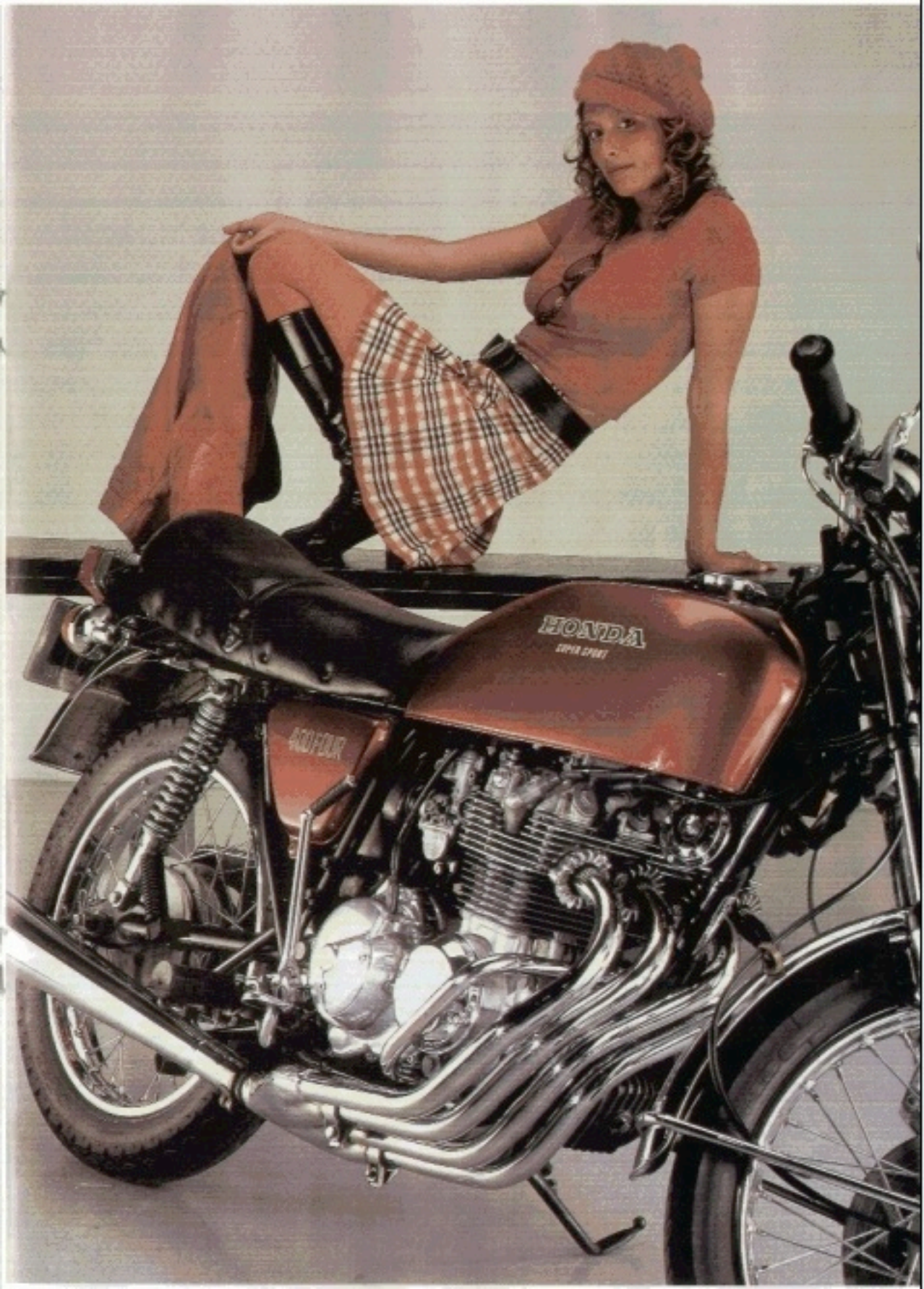
Disponible sur le marché en 1975, la CB 400 Four doit prouver qu'elle n'est plus pataude comme l'était la 350. Pour cela, Honda en engage trois en catégorie Production au TT de l'Île de Man. Deux d'entre elles terminent, une en quatrième place aux mains de John Kidson et Bill Henderson à la moyenne de 91 mph (145 km/h), devant Helmut Dahne sur sa 900 BMW officielle ! Une préparation au top ? Pas du tout, seuls les pneumatiques et les braquets avaient été modifiés. Quels étaient donc les secrets de cette petite machine ? Comparée à la 350, elle a perdu la bagatelle de 32 kg, passant de 230 à 198 kg en ordre de marche. Ce gain influe naturellement sur ses composants de partie-cycle qui sont moins sollicités (cadre, suspensions). Regardez ses carters moteurs côté embrayage qui épousent au plus près les organes internes. Cela fait très course et une quantité non négligeable de matière est économisée. La 400 est cependant dotée de combinés arrière

FICHE TECHNIQUE HONDA CB 400 FOUR 1975

■ **MOTEUR** — Quatre-cylindres en ligne transversal à simple-act de 409 cm³ (51 x 50 mm) et puissance à 6 442 ± 37 ch à 5 000 tr/min. 4 carburateurs Keihin Ø 20 mm. Allumage bobine-bougie à rupture. Embrayage multicouche dans boîtier. Transmission primaire à 2 étages avec chaîne 17-16 et pignons à taille droite. Boîte de vitesses à 6 rapports. Démarreur électrique et kick.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre pressé-bloc en aluminium en tube d'acier et tôles embouties. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante hydraulique. Twin avant à élévation Ø 260 mm à évier simple-piston, arrière à tambour simple-curve Ø 160 mm. Pneu avant et arrière de 3,50 x 18. Réservoir de 14 litres. 170 kg à sec pour 167 km/h.

► Évolution logique de la 350 Four, la Honda CB 400 Four est considérablement allégée, tant sur le plan du poids (moins 32 kg !) que de celui de la ligne générale.





Le moteur est dérivé de celui de la 350 Four mais il est réalisé à 400 cm³ et bénéficie d'une boîte à quatre rapports pour mieux exploiter cette mécanique qui reste pointue.



« À l'époque, on trouvait la ligne de la 400 Four dessinée de recherche. Aujourd'hui, nostalgie aidant, on la trouve érigée.

▼ Le tableau de bord est aux meilleurs standards Honda de l'époque, une référence, avec sa console de voyants et son contacteur qui a, enfin, gâté le dessous du réservoir.



de qualité, une première nipponne... Côté moteur, l'alésage de 47 mm de la 350 passe à 51 mm. Seuls trois petits chevaux sont gagnés, mais 1 000 tr/min plus bas, la valeur de couple n'étant guère plus élevée, ce qui en fait un moteur toujours aussi pointu. Mais où miracle, une excellente boîte six vitesses vient au secours de ce moteur qui s'essouffle en faux plats et qui réclame de la relance pour donner le meilleur de lui-même. Au final, pas loin de 10 km/h sont ajoutés à la vitesse de pointe, ce qui est énorme pour cette cylindrée. Le point le moins travaillé sera son esthétique.

Aujourd'hui belle

Allez savoir pourquoi, on finit toujours avec le temps par trouver beau ce qui ne l'était pas. La 400 Four semble à première vue sans recherche. Mais elle accroche le regard. Visez les courbes d'échappement qui se décalent en parfaite harmonie côté droit, joli non ? En revanche, son réservoir (260 km d'autonomie) semble n'exister que pour sa fonction, tout comme ses



cache latéraux. Sa selle vraiment biplace arbore de superbes ceintures qu'on retrouve de nos jours sur les néo-classiques.

Stop, c'est fini, plus rien à voir. La 400 Four est à vivre, à faire vivre. Elle vite avec sûreté, freine correctement, est lyrique dans les tours. Routière, urbaine et citadine, elle colle au concept moderne des roadsters. En clair, la 400 Four n'avait jamais que 30 ans d'avance !

Merci à Sonia, notre marionnettiste d'un jour, ainsi qu'à Marc Le Garsson pour le prêt de sa moto.

▲ Le superbe quatre-en-un est pour beaucoup dans l'esthétique sportive de la 400 Four, tout comme son habillage réduit à sa plus simple expression.

