

MOTOR

62e JAARGANG

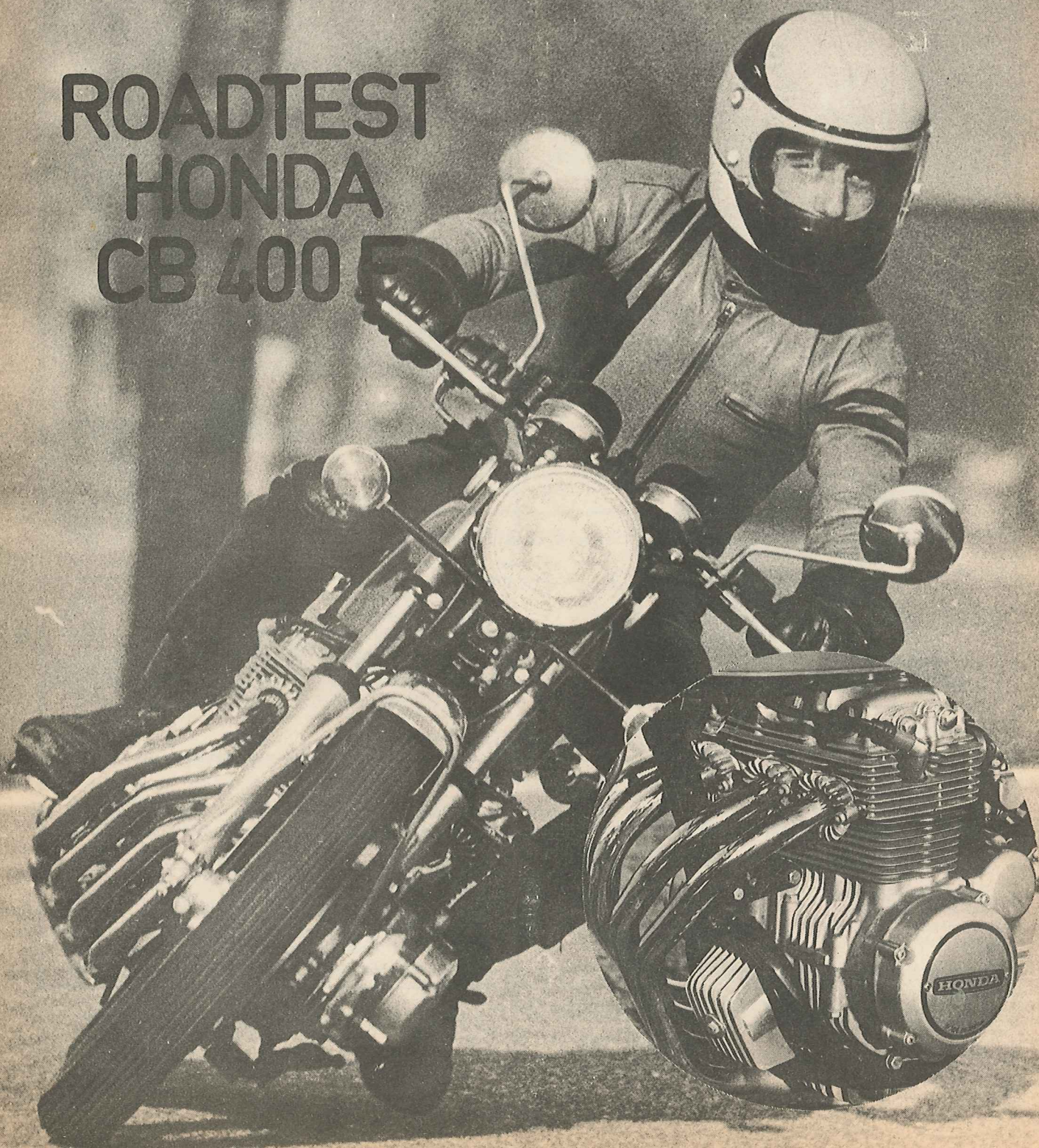
NUMMER 10

7 MAART 1975

f1,20

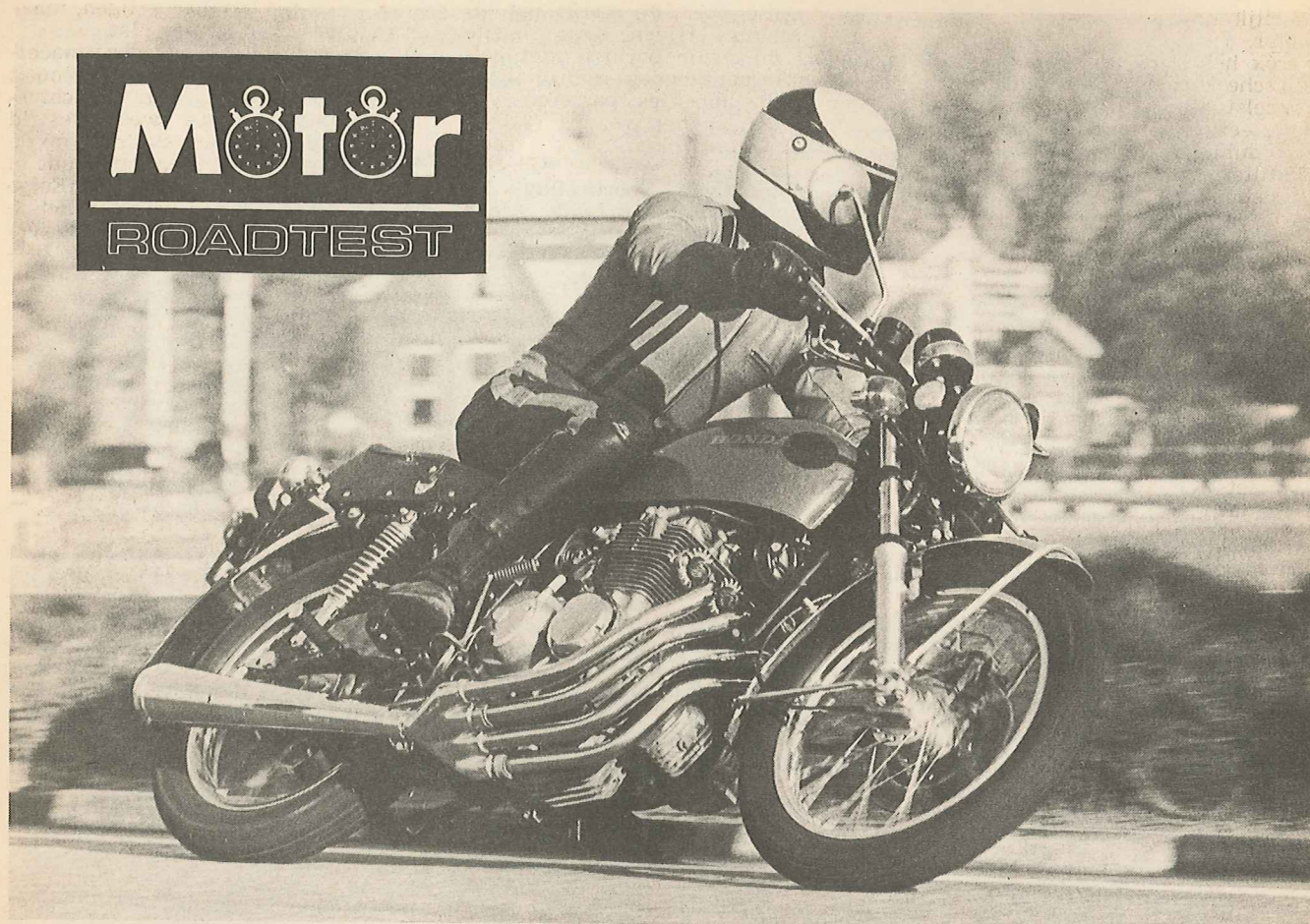
HET ENIGE NEDERLANDSE MOTORWEEKBLAD

ROADTEST HONDA CB 400



MOTOR

ROADTEST



HONDA CB 400 F

Wolfje in schaapshuid

Totaal anders dan de enkele weken geleden geteste Honda CB500T is de gloednieuwe, ook in motor-kringen nog vrij onbekende Honda CB400F. Gokte Honda met de 500T op de door een klassiek uiterlijk gegrepen liefhebbers, met de 400 Four wordt de „continental” styling nagestreefd. Onderdelen daarvan zijn de vier-in-een-uitlaat, het „semi-flat” stuur, de zes versnellingen, de in uiterlijk grote tank en de verder naar achteren geplaatste voetrusten.

Zo er al sprake was van een gat tussen de bestaande 350 en 500 cc viercilinders wordt dit gat met de 400 F opgevuld. En hoe! Even afgezien van het uiterlijk is de machine qua prestaties en rij-eigenschappen een weer modernere, fraaier lopende viercilinder, de vierde in de Honda reeks. De toeren jubelen er uit, trillingen zijn er vrijwel niet, het mechanische en uitlaatgeluidsniveau ligt ongekend laag, en koppelen, schakelen en gasgeven gaat weer uiterst soepel. Het is waarlijk een juweeltje van een motorfiets.

Waar we wel aan moeten wennen

is het uiterlijk. Met de vier-in-een uitlaat dreigt Honda weliswaar de fabrikanten van toebehoren brode-loos te maken, maar hoewel dit uitlaatsysteem zich in een zeer grote belangstelling mag verheugen is dit toch wel even iets anders dan we gewend zijn. Aan de uitlaatkant is de machine bepaald niet lelijk, maar aan de andere kant is hij net zo als al die motoren waar achteraf een vier-in-een-systeem op gebouwd is, gewoon kaal. Misschien dat de accessoireshandel er nu brood in ziet om vier afzonderlijke uitlaten voor deze machine te maken!

De opvallend smal gebouwde motor is zonder twijfel afgeleid van de bestaande CB350, maar is meer dan alleen maar een opgeboorde versie hiervan, ondanks dat de cilinderinhoud van 408 cc inderdaad verkregen is door bij gelijkblijvende slag van 50 mm de boring te vergroten tot 51 mm (47 mm bij de CB350). Wijzigingen zijn doorgevoerd bij de koppeling en in de versnellingsbak die nu zes in plaats van vijf tandwielparen telt. De hoofd-construc-

tielijnen zijn evenwel gelijk gebleven. Vier cilinders in lijn, met tussen de middelste cilinders de kettingaandrijving naar de bovenliggende nokkenas en het tandwiel voor de morseketting van de primaire aandrijving. Deze drijft weer een hulpas aan die met tandwielen verbonden is met de koppeling. De versnellingen zijn alle indirect, en op de tweede versnellingsbak zit het kleinste kettingwiel voor de aandrijving van het achterwiel.

De motor voert 3,5 liter smeerolie mee in het carter die door een trochoid pomp rondgestuwd wordt. Centraal voor het blok zit het bekende demontabele oliefilter, met by-pass klep (die opent bij eventuele verstopping van het filter). Krukas, big-end en nokkenaslagers zijn glijlagers, in de transmissie vinden we kogellagers.

Twee stel kontaktpuntjes met twee bobines verzorgen zoals bij de Honda viercilinders gebruikelijk de ontsteking. De 12 volt elektrische installatie omvat verder een 156 watt wisselstroomdynamo met veldspoel en naast de kickstarter na-

tuurlijk nog een elektrische startmotor.

Ook het frame vertoont weer de typische Honda kenmerken: een uit profielstukken opgebouwd boven-deel, een enkele voorframebuis en een dubbele wieg die boven het oliefilter samenkomt met de voorframebuis.

De voetrusten van de rijders zitten inderdaad verder naar achteren dan we van Honda gewend zijn, en het lage, vrijwel rechte stuur is voor Honda ook bepaald niet alledaags. De zithouding is daardoor licht voorovergebogen, uitstekend voor snelle ritten, maar nog niet zo dat rijden in de stad vermoeiend voor de polsen is. Overigens waren de meningen van de vier vaste testrijders van MOTOR over de zitpositie iets verdeeld; het kwam er op neer dat men de afmetingen van de driehoek stuur-zadel-voetrusten op zich wel goed vond, maar dat deze driehoek voor sommigen als het ware iets te ver naar voren gekanteld ligt.

Uitstekende stabiliteit

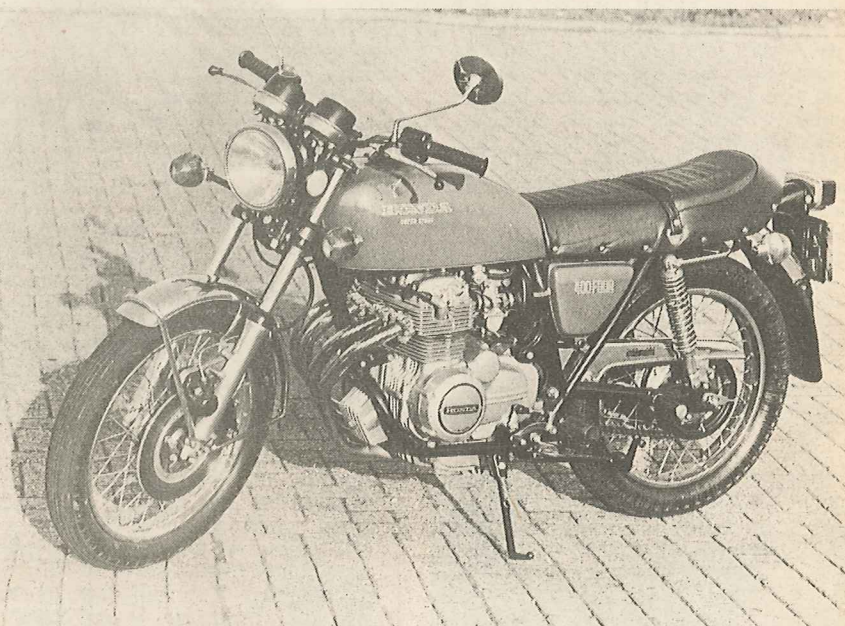
De 400 Four weegt droog 170 kg (dat is nog 7 kg minder dan de 350) en is ook tamelijk klein van afmetingen (wielbasis 1355 mm). Dat maakt de machine bijzonder wendbaar. Vooral als je van een zwaardere machine stapt is het toch wel heel duidelijk dat het gewicht een grote rol speelt. Met zo'n machine kan je gooien en smijten, gas geven en remmen, je doet maar aan en het is vrijwel altijd goed.

Hoewel de motor geen echt dubbel wiegframe heeft is de stabiliteit toch zeer goed, wat op een stijve

constructie wijst. Je merkt dat bij snel rechttuit rijden over slechte wegen, in snelle bochten met golvingen in het wegdek en bij het onder kleine hoekjes passeren van langsnaeden op het wegdek (asfalt-lagen, betonstroken, ook tram-rails). In al deze situaties gedraagt de motor zich voorbeeldig. De grondspeling is naar beide zijden goed hoewel het mogelijk is om iets (knopjes onder de voetrusten, uit-

laat) aan de grond te krijgen, maar dan gaat het al lekker plat.

Minpunten heeft ook deze machine (de ideale motor zal wel nooit gebouwd worden). Van de achterveerelementen kan weer gesteld worden dat deze het sluitstuk op de begroting vormden, en dat houdt in dat er flink op bekibbeld is. Enige tijd geleden hebben we voor Honda eens proeven uitgevoerd met verschillende dempers, waarbij de bes-



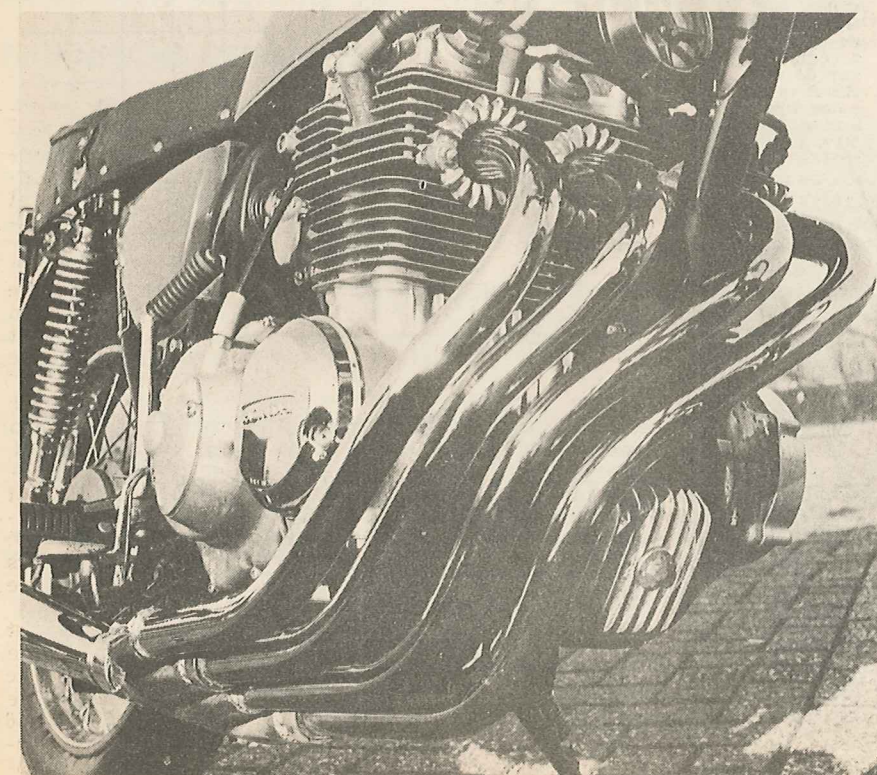
Het verschil tussen linker- en rechterkant komt in de foto's op deze pagina's duidelijk uit. Deze vier-in-een houdt in ieder geval het oliefilter vrij!

te exemplaren uit de serie als de meest geschikte naar voren kwamen. Helaas blijkt dat het gemiddelde element zich niet volgens de optimale specificaties gedraagt, en dat is de reden dat er wat de achtervering betreft nogal wat kritiek is. Dat gold ook weer voor de 400 Four, echter met de kanttekening dat de nadelige effecten ervan niet zo sterk bemerkbaar waren omdat het rijwielgedeelte het verder zo keurig deed. Verder is het altijd mogelijk dat je het een keer treft, en de elementen wel goed zijn!

Voor continu duogebruik lijkt deze machine niet bedoeld. De budyseat biedt nog redelijk comfort voor twee niet al te grote personen, maar de vering slaat al snel door, en een duidelijk minpunt is ook de plaatsing van de duovoetrusten op de achternok, dus niet afgeveerd!

Wolfje in schaapshuid

Een vier-in-een-uitlaat geeft een andere motorkarakteristiek dan vier afzonderlijke uitlaten. Ruwweg kan je stellen dat zo'n uitlaat (trouwens ook uitlaten met balanspijpen) goede trekkracht onderin oplevert, en ook een flink topvermogen, maar dat het middentoereengebied wat kariger met peekaatsjes bedeed is. Bij de CB400F is deze tendens duidelijk, en dat is opvallend wat het is de laatste jaren



juist het streven van Honda om een zo vlak mogelijke koppel- en vermogenskromme te creëren. De nieuwe machine heeft een flinke golf in het koppelverloop, wat bij deze motor niet als hinderlijk valt te bestempelen omdat het toerenbereik zo ontzettend groot is. Vanaf plm. 3000 tpm neemt de machine volgas aan, trekt dan goed tot ongeveer 4000 tpm, zwakt dan wat af en vanaf 6000 tpm (zo men wil dan tot 10.000 tpm toe; daar begint het rode gebied op de klok) gaat het orkest op volle sterkte spelen. In de praktijk is dat een heel prettig gedrag omdat het lage gebied (tot plm. 5000 tpm) met deellast heel aangenaam rijdt in de stad en men, zo men dat wenst (en wie wil dat niet), direct kan overschakelen naar het kruidige geweld van de 42 pk die de machine bij 8500 tpm levert door simpelweg 2 of zelfs 3 keer terug te schakelen.

Honda zelf geeft als vermogen 37 pk op en als maximum koppel 3,2 kgm. Beide waarden moeten weer net als bij de CB350 betrekking hebben op het aan het kettingwiel geleverde vermogen; want op de testbank in Delft leverde de machi-

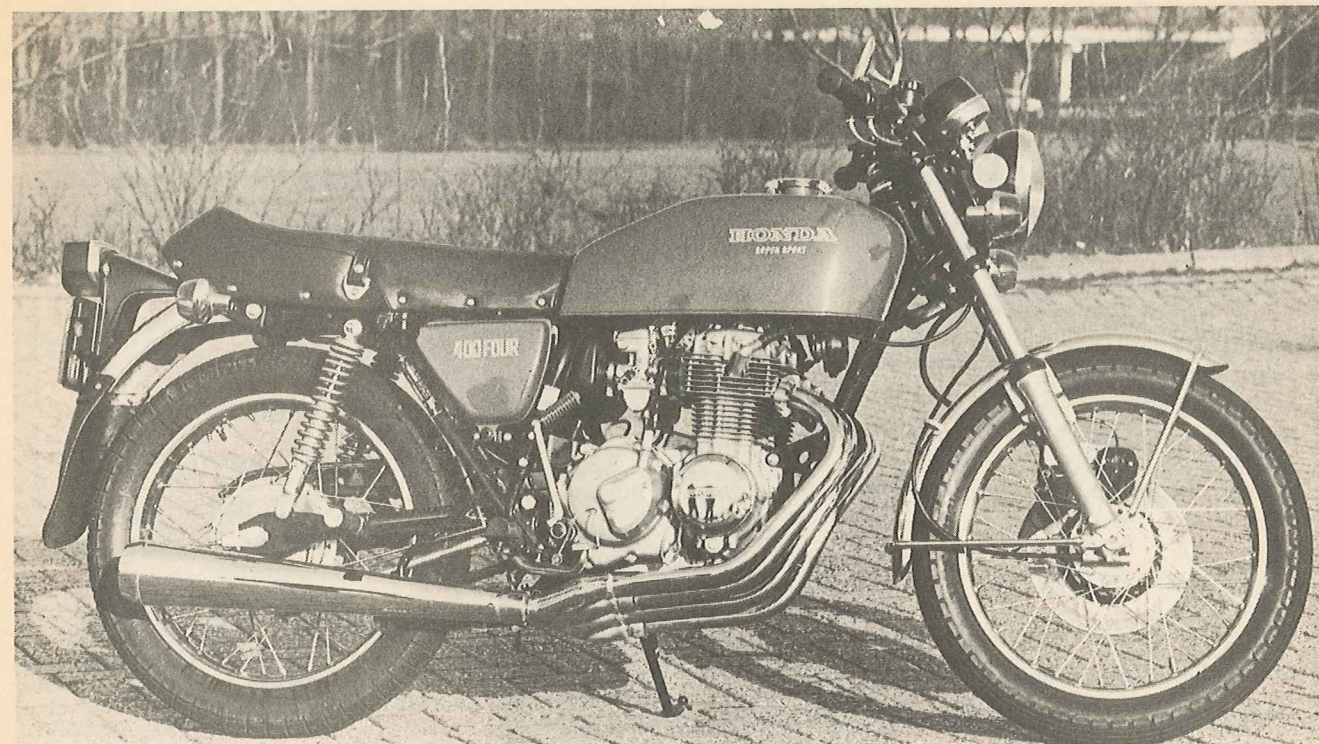
ne beduidend meer; 42 pk en een koppel van 3,75 kgm!

De daarmee geleverde prestaties waren navenant. Acceleratietijd over de 400 meter met staande start: 14,9 seconde. Topsnelheid gemiddeld 165 km/u, met uitschietters naar boven en naar beneden, afhankelijk van de windrichting, het postuur en de kleding van de rijders. Rechttop zittend met een tweedelig pak aan kwam de machine meestal wel tot 8.500 tpm in de zesde versnelling, overeenkomend met een snelheid van 150 km/u. De toerenteller wees correct aan, de snelheidsmeter overdreef 10 km/u. Rijders van 1.80 meter of meer haalden dat meestal niet, maar door de mooie close-bak kwamen zij toch nog wel tot 145 km/u door in de vijfde versnelling met dik 9000 tpm te rijden.

Het gemiddelde brandstofverbruik tijdens de test kwam uit op precies 1 liter op 15 kilometer. De fors uitzijnde tank bevat echter maar 14 liter brandstof, en na 11 liter opgesoupeerd te hebben moet de kraan al op reserve. Om geen risico's te nemen is het verstandig om niet al te lang daarna te tanken; in

de rechter tankhelft blijft namelijk altijd wat onbenutte benzine achter (of men moet de motor platleggen). De praktische aktieradius ligt daarmee rond de 180 km, en dat kan er maar net mee door.

Alle bedieningsorganen, gas, koppeling, remmen, schakelaars, werken uiterst soepel en liggen zeer goed in het bereik. Individuele afstellingswensen zijn gemakkelijk uitvoerbaar. Maar ondanks de souplesse van de bediening was er toch tamelijk veel kracht nodig om de voorrem krachtig te laten werken. Honda bouwt al jarenlang schijfremmen vóór die zodanig gedimensioneerd zijn dat blokkeren nagenoeg onmogelijk is, ook in een panieksituatie. De capaciteit van de rem is net zo groot dat er met hard knijpen lichte piepgeluiden aan de voorband ontlokt kunnen worden. Dat is tamelijk optimaal, maar dat houdt ook in dat er geen reserves meer zijn voor de situatie waarin de motor zwaarder belast wordt, bijvoorbeeld met een passagier. Voor het niet-kunnen-blokkeren is veel te zeggen, maar wij prefereren toch een rem met een grotere capaciteit. Thermisch was de voorrem



bij het normale, en dat was met deze flitser steeds pittig, gebruik prima, geen merkbare fading. De achterrem deed zijn werk onopvallend, en datzelfde kan gezegd worden van andere zaken, zoals bijvoorbeeld de verlichting.

Persoonlijk heeft deze Honda nieuwigheid ons hart wel gestolen. De paar genoemde minpuntjes wegen niet al te zwaar, en zijn naar

wens vrij gemakkelijk te corrigeren, zonder dat dit een in verhouding tot de prijs van f 5.299,— grote financiële aderlating betekent. Zeker voor de voornamelijk solo rijdende motorrijder ligt deze machine dicht tegen optimum; een behoorlijk vermogen, een niet te groot gewicht, zeer gemakkelijke stureigenschappen en een prima stabiliteit, allemaal eigenschappen die hoog op het verlanglijstje staan van

elke motorrijder die het flitsende rijden en het snelle stuurwerk laat prevaleren boven het in al dan niet hoog tempo afleggen van grote afstanden op snelwegen. Ook dat is een heel prettige kant van het motorrijden, maar de Honda CB400F spreidt zijn meest aantrekkelijke eigenschappen toch voornamelijk op andere dan snelwegen ten toon.

GUUS VAN BEEK

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: viercilinder viertakt met enkele, door ketting aangedreven bovenliggende nokkenas — boring x slag 51 x 50 mm, cilinderinhoud 408 cc — compressieverhouding 9,4 : 1 — geclaimd vermogen 37 pk bij 8500 tpm, maximum koppel 3,2 kgm bij 7500 tpm — vier Keihin carburateurs ϕ 20 mm — druksmering, olievoorraad in carter 3,5 liter, glijlagers voor krukasvoerlagers en big-ends — accu ontsteking met twee stel contactpunten en twee bobines — 12 volt elektrische installatie, wisselstroom dynamo 156 watt, 12 Ah accu, capaciteit verlichting voor 35/35 watt, achter 5/21 watt, elektrische en kickstarter.

Transmissie: primair door morseketting naar hulpas, tandwieloverbrenging naar de meervoudige natte platenkoppeling, primaire reductie in de verhouding 3,423 : 1 — zes versnellingen, overbrengingsverhoudingen 2,733 - 1,800 - 1,375 - 1,111 - 0,965 - 0,866 : 1 — eindoverbrenging door ketting in de verhouding 2,235 : 1 (kettingwielen 17/38).

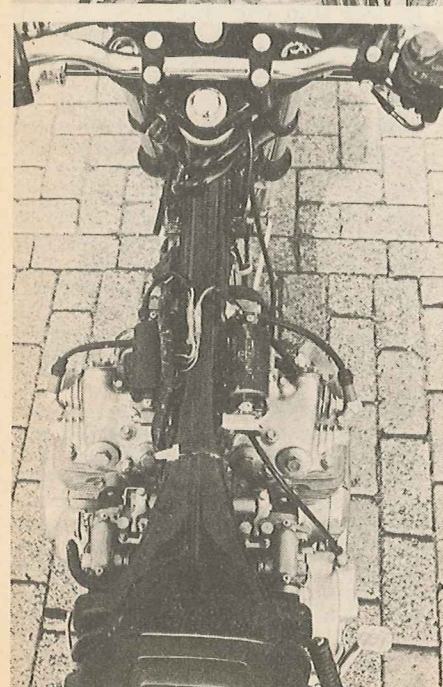
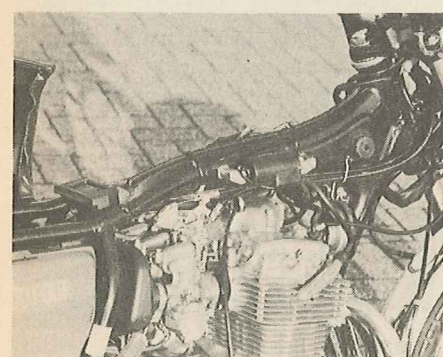
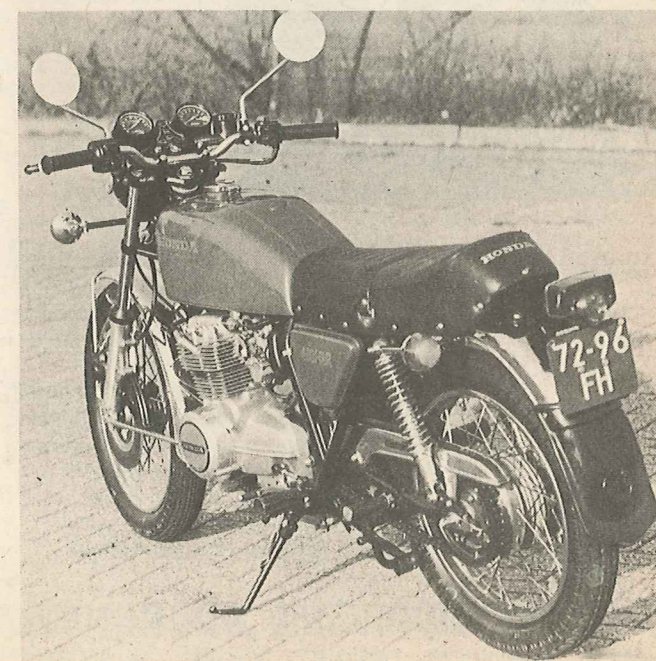
Rijwielgedeelte: gecombineerd enkel/dubbel wiegframe met uit profielstukken samengestelde bovenbouw met balhoofd, enkele voorframebuis, rest dubbel — hydraulisch gedempte telescoop voorvork, veerweg 114,5 mm, hydraulisch gedempte, op belasting instelbare achterveerelementen, veerweg 79 mm — voorwiel: bandmaat 3,00 S 18, enkele hydraulisch bediende schijfrem ϕ 214 mm — achterwiel: bandmaat 3,50 S 18, simplex trommelrem ϕ 160 mm — afmetingen: totale lengte 2075 mm, totale breedte 705 mm, hoogte 1040 mm, wielbasis 1355 mm, zithoogte 795 mm, grondspeling 150 mm, balhoofdshoek 63,5°, achterloop 85 mm, inhoud brandstoftank 14 liter waarvan 3 liter reserve, droog gewicht 170 kg.

Prijs: f 5299,—.

Fabrikant: Honda Motor Co., Ltd., Tokyo, Japan.

Import: Honda Motor B.V., Lierenstraat 5, Ridderkerk.

Prestaties: acceleratie 400 meter met staande start 14,9 sec. (rijder 65 kg, lichte tegenwind). Topsnelheid 155 à 170 km, afhankelijk van de omstandigheden, postuur en kleding van de rijder; gemiddeld 165 km/u voor 65 kg rijder in nauwsluitende race-overall.



Ondanks het enkele boven- en voorframe (profiel, gecombineerd met buis) is toch een torsiestijf geheel verkregen waardoor de machine bij alle snelheden stabiel is. Opvallend is de geringe breedte van de vier cilinders die nauwelijks buiten de tank uitsteken.

Rechts: In koppel- en vermogenskromme zit een deuk. In de praktijk rij je ofwel in het toerengebied onder deze deuk (stad), ofwel daarboven (voor het snellere werk).

