

# MOTO

JOURNAL n° 219 LE JEUDI 4F

2  
essais exclusifs  
HONDA 400 FOUR  
HARLEY 125 SX



**G.P. D'ALLEMAGNE ROUGERIE 2<sup>e</sup>**

**TOUR DE FRANCE**

**TRIAL: LES 6 JOURS D'ECOSSE**

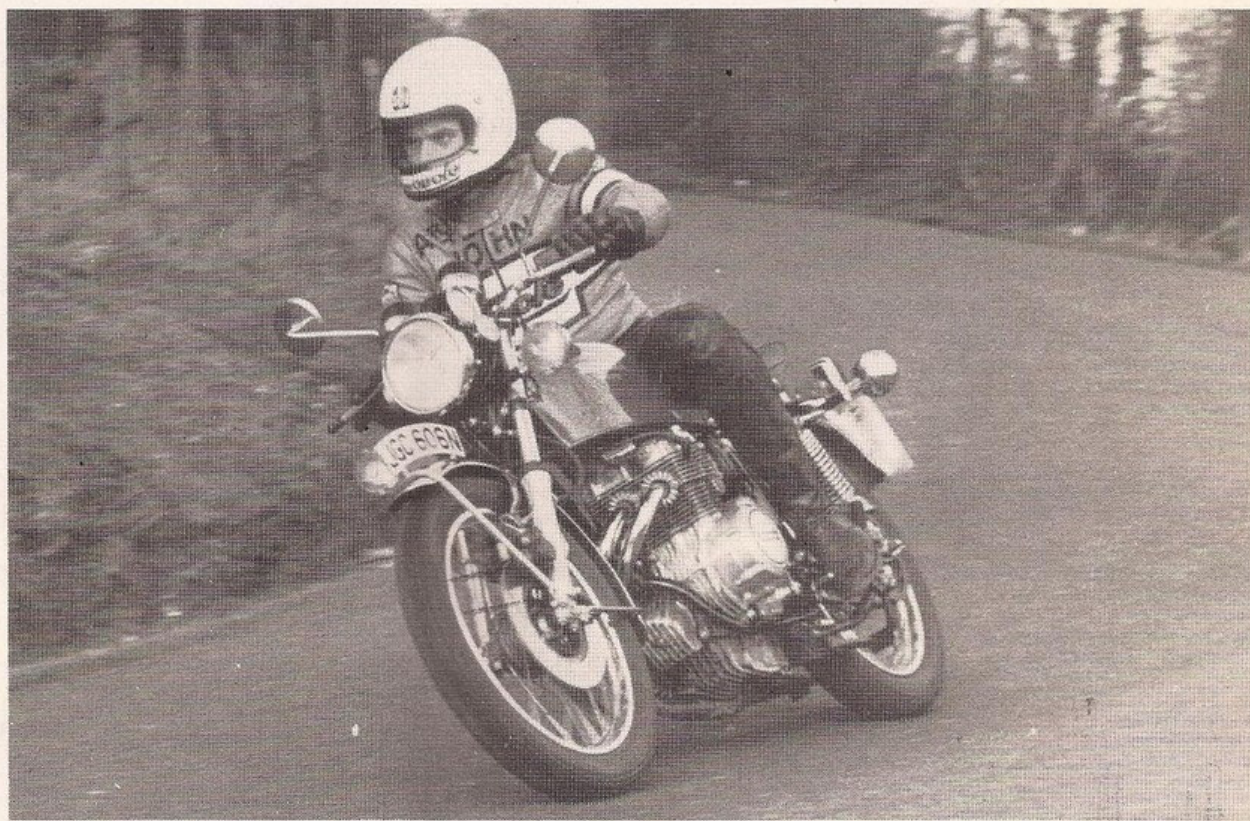
15 Mai 75 - Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 0,30 \$; Espagne 50 Ptas

**BANC  
D'ESSAI**

par John Nutting de « Motor Cycle »

**EXCLUSIF. EXCLUSIF. EX**

# 400 Honda Four



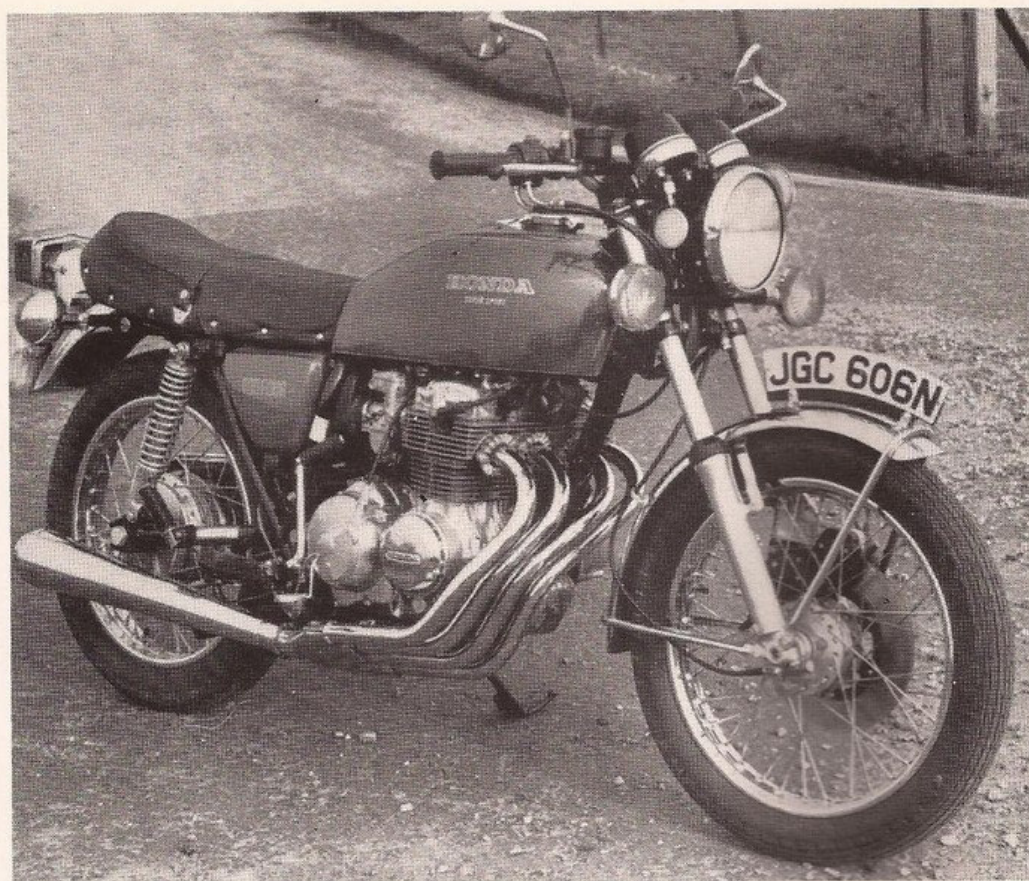
... Pour brûler le pavé à 10.000  
tours... ».

## Une **SS** Super Sport aux bonnes manières

Sur la moto essayée (prévue pour le marché américain)  
la clé de contact fait antivol et le phare est toujours  
allumé. Le tableau de bord est le même que celui de la  
500 T twin.



Elle peut très bien évoluer à 60 km/h avec une grâce sereine, dans un léger bruissement, avec une douce innocence de colombe, ou, si l'on rentre deux vitesses et ouvre à fond, devenir une réincarnation de machine de course, et brûler le pavé à 10.000 tours minute. En somme, minette de boulevard ou machine sport, la CB 400 F marque un net changement d'optique de la part de Honda. L'usine japonaise a réalisé une machine sport digne de ce nom aussi bien par les performances et la tenue de route que par l'aspect.



La 400 Honda Four. La ligne a nettement changé avec le 4-en-1 et se veut décidément sportive.

**J' n'avoir pas été, dans le passé, un fanatique des Honda : en effet, après la disparition des premières CB 72 super-sport, Honda n'avait apparemment guère cherché à améliorer les performances et la tenue de route de ses machines. La CB 400 F marque un changement. Elle a réellement un aspect de machine sport, avec son échappement 4 en 1, son réservoir « style usine », et ses repose-pieds reculés.**

Avec son moteur tournant rond comme une turbine et son silence mécanique, la CB 400 offre en prime une tenue de route impeccable à haute comme à basse vitesse. Elle est également très maniable, les pilotes habitués aux 250 cc ne se sentiront pas du tout dépayés à son guidon.

### Des performances intéressantes...

Les chiffres de performances sont pour le moins intéressants : la vitesse de pointe ressort, sur la piste d'essais du MIRA, à 167 km/h, vitesse mesurée dans les deux sens. C'est à peine moins que la CB 500. De même pour le 400 m départ arrêté qui a été réalisé en 14''9/10. De tels chiffres, déjà très intéressants pour cette classe de machine, deviennent assez étonnants lorsqu'on les confronte à la consommation d'essence : à la vitesse stabili-

sée de 110 km/h, la machine d'essai a consommé 5,2 litres/100 km. A 50 km/h la consommation est descendue à 2,3 /100 km, c'est quasiment celle de la CB 250 ! La consommation moyenne de l'essai a été de 5,3 l de super aux 100. Pendant ses premiers 2.000 km, la CB 400 a consommé 1/4 de litre d'huile.

### Un moteur déjà vu...

Le moteur de la CB 400 est un 408 cc quatre cylindres simple arbre à cames en tête, qui à la base est celui de la très tranquille CB 350/4. Il a reçu un nouveau bloc cylindre et une nouvelle culasse, plus largement ailetés. La boîte comporte six rapports au lieu de cinq sur la CB 350, le gros embrayage est entraîné par chaîne, la prise de force se faisant entre les deux cylindres centraux. Le mécanisme de cet embrayage est extérieur, comme sur la CB 200.

Ce très beau moteur est compact, il est à peine de 5 cm plus large qu'un bicylindre de la même marque. Lorsqu'on est assis sur la CB 400, on n'a pas du tout l'impression de chevaucher une « quatre pattes ».

### Des astuces d'équipement...

Les deux béquilles sont facile à trouver et à utiliser, d'autant plus que l'échappement 4 en 1 dégage bien les côtés de la machine. En rentrant la béquille latérale, on note un petit ergot de caoutchouc qui, en touchant la route, replie automatiquement cette béquille en cas d'oubli.

Le contacteur général se trouve entre compteur et compte-tours, et commande également l'antivol de direction. Il suffit d'appuyer sur la clé et de la tourner, puis de braquer à gauche, et la direction est bloquée. Un détail précieux par les temps qui courent. Le démarreur est mis hors circuit lorsqu'une vitesse est engagée et que l'embrayage est relâché, et toutes les connexions électriques sont judicieusement regroupées sous le cache latéral gauche.

### Du sport... en silence...

Le démarrage (électrique) ne pose aucun problème. L'échappement est extrêmement silencieux, presque inaudible, on entend tout juste un léger chant de la transmission à basse vitesse, et le bruit de la commande d'arbre à cames. Sitôt enfourchée, la CB 400 révèle son tempérament spor-

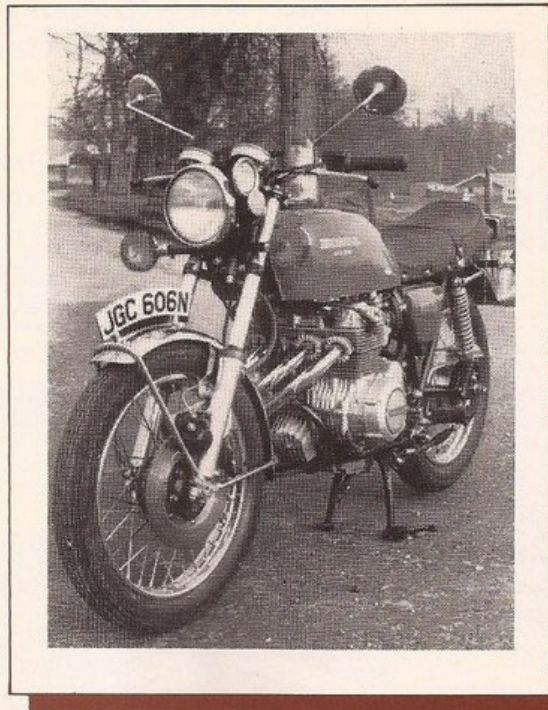


tif : les repose-pieds sont étroits et haut placés, les habitués de machines classiques auront l'impression de rouler avec les genoux à la hauteur des oreilles.

Les suspensions sont fermes et bien amorties, toutefois la fourche avant de la machine d'essai avait tendance à talonner au passage des nids de poule. En tout cas, la tenue de route et de cap est la meilleure jamais trouvée sur une Honda. Il y a toujours, toutefois, cette impression de manque de guidage et d'adhérence causée par la médiocre qualité des pneus (Bridgestone).

### Une petite caresse à 5.000 tours.

Le moteur de la CB 400 est quasiment exempt de vibrations, on note tout juste un léger frémissement vers les 5.000 tours. A part cela, du ralenti jusqu'à 11.000 tours, il tourne comme un Wankel. Ce moteur est plutôt pointu : la puissance annoncée est de 37 CV à 8.500 tours minute, mais le moteur accepte très bien de prendre 10 ou 11.000 tours sur les intermédiaires. Toutefois il ne sert pas à grand-chose de dépasser 10.000, les accélérations ne sont pas meilleures.



*le moteur paraît nu. Il est bien difficile de frotter dans un virage à gauche !*

Le moteur répond très fort à partir de 6.000 tours. Cela dit, même à bas régime, il reprend instantanément à la poignée de gaz. La boîte de vitesses est excellente, on peut très bien monter les six rapports sans débrayer. Une série de démarrages sur les chapeaux de roue n'ont pas réussi à venir à bout de la bonne volonté de l'embrayage.

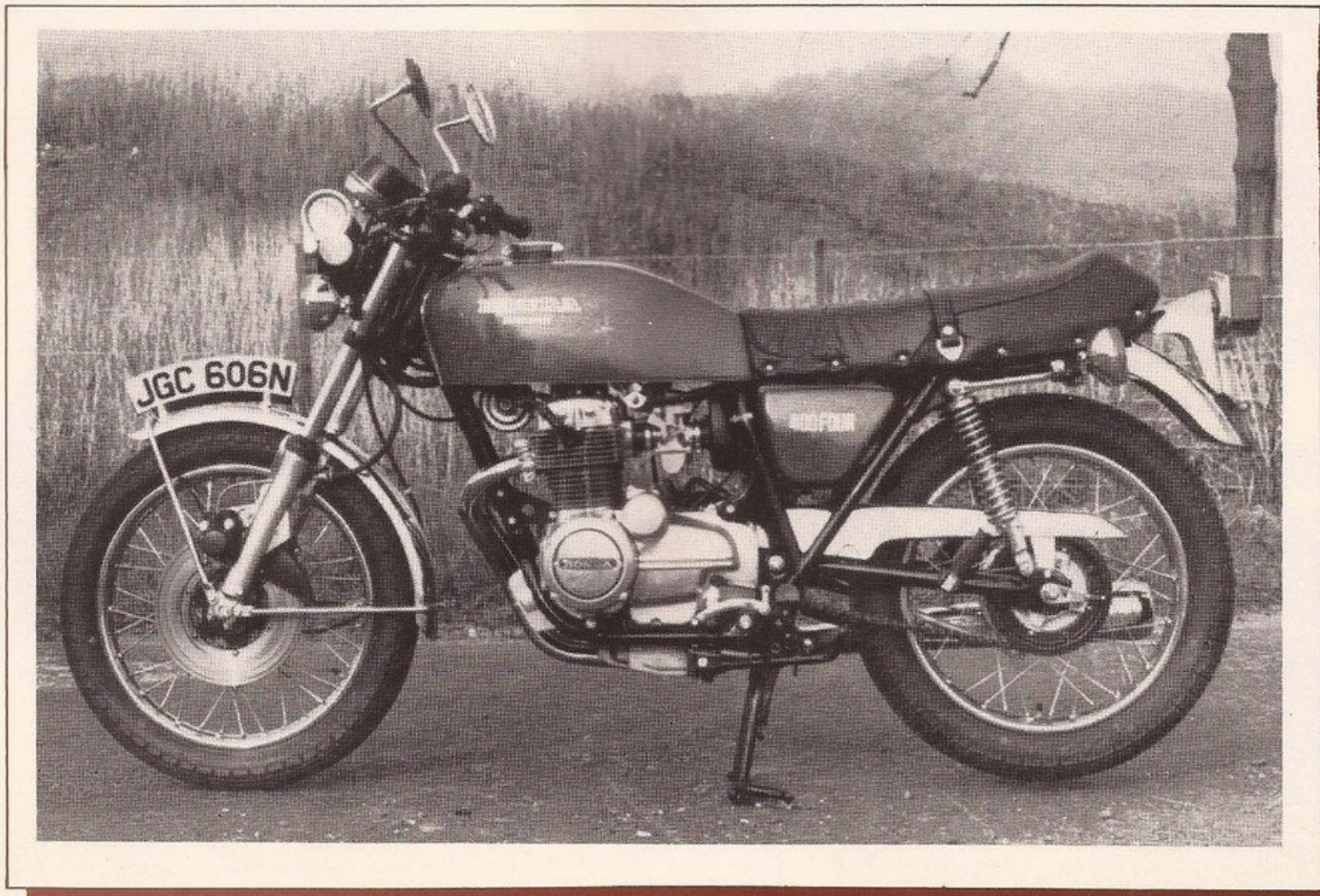
### Un compromis réussi...

Rien de spécial à dire sur le frein à disque, il est puissant mais sensible à l'humidité comme tous ses collègues.

La 400 Honda, en tant que sportive, possède moins de gadgets que ses consœurs. N'allez pas pour autant croire que la finition est négligée. La peinture est résistante, les chromes très beaux, la trousse à outils complète et de bonne qualité. La machine est munie d'une poignée de béquillage.

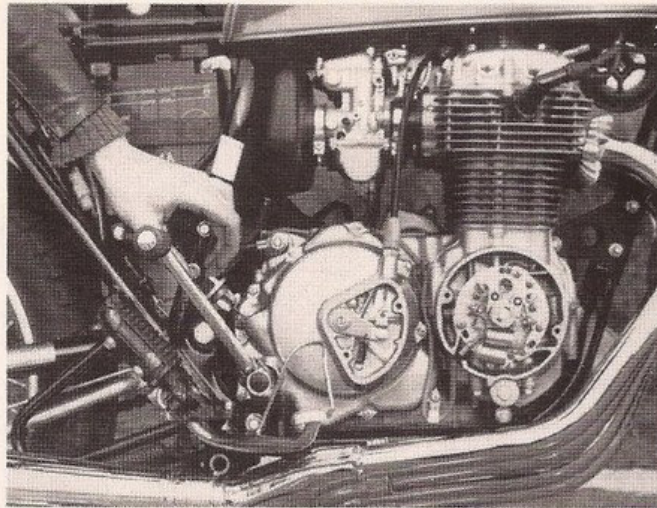
Machine de sport sans complexes, la CB 400 a tout ce qu'il faut pour se tailler une bonne place sur le marché. Ceux qui cherchent une « superbike » maniable et économique le comprendront aisément. Cette machine marquerait-elle l'avènement d'une nouvelle génération de machines de sport ?

*Vue du côté gauche on dirait une moto qui n'a pas de pot..*



*fiche technique page 41*

# 400 Honda Four



# SS Super Sport

## FICHE TECHNIQUE

**MARQUE :** Honda.

**TYPE :** CB 400 F.

**PRIX T.T.C. :** Non fixé. La date de commercialisation n'est pas fixée.

### MOTEUR

**Type :** quatre cylindres en ligne, quatre temps.

**Alésage × course :** 51 × 50 mm.

**Cylindrée exacte :** 408 cc.

**Taux de compression :** 9,4 à 1.

**Puissance maxi :** 37 ch à 8.500 tr/mn.

**Couple maxi :** 2,8 mkg à 8.000 tr/mn.

**Alimentation :** 4 carburateurs, diam. 20 mm.

**Allumage :** batterie-bobine.

**Générateur :** alternateur 156 W, batterie : 12 V 12 Ah.

**Lubrification :** carter humode, sous pression.

**Mise en route :** démarreur électrique et kick.

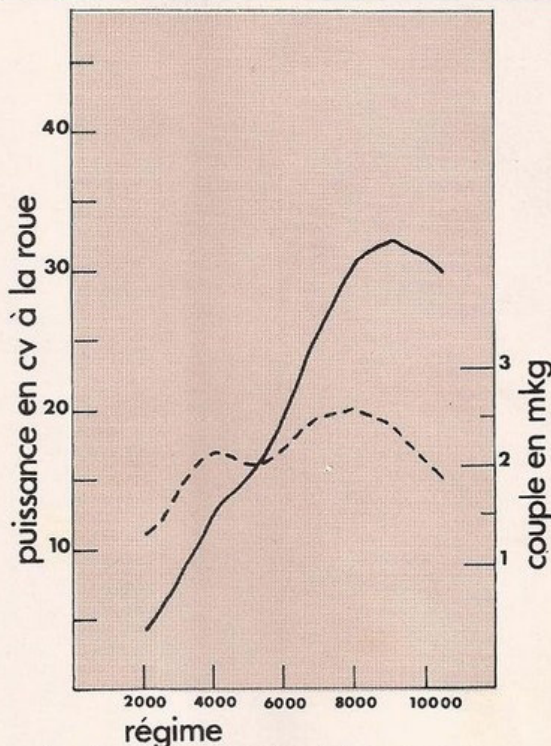
### TRANSMISSIONS :

**Primaire :** par chaîne Morse, rapport : 3,423.

**Secondaire :** par chaîne sous demi-carter, rapport : 2,235.

**Embrayage :** multidisque en bain d'huile.

**Boîte :** 6 vitesses ; rapports : 1<sup>re</sup>, 2,733 ; 2<sup>e</sup>,



La puissance a été corrigée et c'est celle dont on dispose à la roue arrière : 32 chevaux contre 37 en sortie de boîte.

1,8 ; 3<sup>e</sup>, 1,375 ; 4<sup>e</sup>, 1,111 ; 5<sup>e</sup>, 0,965 ; 6<sup>e</sup>, 0,866.

### PARTIE CYCLE

**Cadre :** simple berceau dédoublé.

**Freins AV :** simple disque 270 mm Ø. AR : tambour 170 mm Ø.

**Pneus AV :** 3,00 × 18 ; AR : 3,50 × 18. Jantes acier.

**Suspension avant :** télescopique hydraulique.

**Suspension arrière :** oscillante ; amortisseurs hydrauliques réglables en 5 positions.

### DIMENSIONS ET POIDS

**Longueur :** 2060 mm.

**Hauteur de selle :** 787 mm.

**Empattement :** 1385 mm.

**Garde au sol :** 140 mm.

**Poids à sec :** 178 kg.

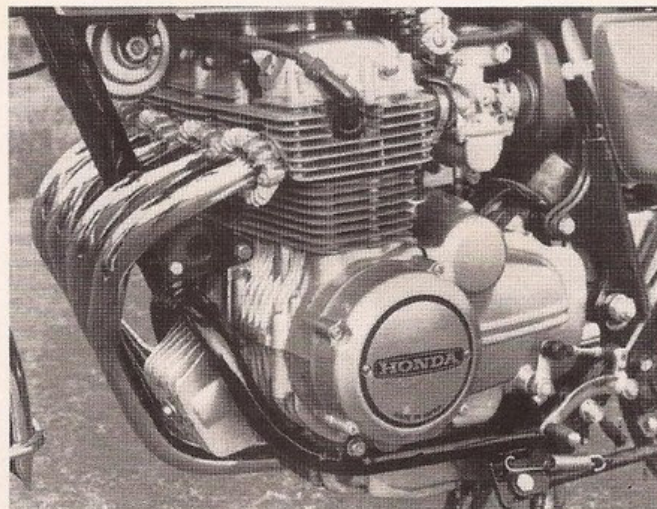
**Réservoirs :** essence, 14 l, huile, 3,5 l.

### PERFORMANCES

**Vitesse maxi :** 167,5 km/h.

**Couché :** 400 m D.A. : 14,9 sec.

**CONSOMMATION moyenne :** 5,28 l/km à 100 km/h ; à 90 km/h : 3,5 l/km ; à 110 km/h : 5,22 l/km.



*Moteur de frime ? Peut-être. En tout cas l'accessibilité est bien meilleure, et le moteur a gagné en brio.*