

Die 400-cm³-Vierzylindermaschinen von Honda

Sie sind wahrhaft kleine Feuerzeuge Text | Foto: Jürgen Kießlich

In den Heften 01 und 08/2011 lernte der Leser bereits die CB 500 Four und die CB 400 Four Super Sport von Honda kennen, es sind heute rare Sammlerobjekte. Aber die Vielfalt dieser Modelle, Vierzylinder der Marke Honda aus dem Land der aufgehenden Sonne mit 400 cm³, ist weltweit respektabel größer als erwartet. Nicht nur in Deutschland ist relativ wenig darüber bekannt, deshalb soll diese Kategorie etwas näher beleuchtet werden.



1968 erlebte die CB 750 ihre Weltpremiere



1998 präsentierte Honda eine Sonderedition als Jubiläumsmodell

Der Urahn aller Honda Four Modelle war und ist die CB 750, als diese Sensation am 25.10.1968 auf der Motor-Show in Tokio der Öffentlichkeit offeriert wurde, begann eine neue Motorradära. Anlässlich der 200 Meilen von Daytona 1971 ließ Honda die nächste Rakete in Form der CB 500 F starten, es war die kleinere Schwester der 750er. Angelehnt an die 500 F, brachte Honda die CB 350 F 1972 auf den Markt. Bereits 1974 präsentierte Honda auf der IFMA die etwas größere Schwester CB 400 Four Super Sport Typ 377. 1975 erschien bei Honda als Alternative zur CB 500 F die CB 550 Super Sport

im Handel. In England erlangte die kleine Super-Sport-Maschine CB 400 F die höchsten Ehren, als sie von den Fachjournalisten der Zeitschrift „Motor Cycles“ 1975 zum Motorrad des Jahres gekürt wurde. Die Zylinder des 350er sohc-Motors wurden bis 51 mm aufgebohrt und damit ein Hubraum von 408 cm³ erreicht. Die Leistungsdaten für den nun „fast Quadrathuber“ lauteten bei 8.500 U/min. 37 PS, die bewährten Konstruktionsmerkmale der 350er (real nur 325 cm³) wurden ansonsten übernommen. Die sportliche Note sollte optisch durch die 4-in-1-Auspuff-Anlage erhöht werden, näher liegend war wohl der

Grund finanzieller Einsparung in der Produktion gegenüber einer 4-in-4-Anlage. Eine echte Verbesserung war die Aufstockung von fünf auf sechs Getriebestufen, übrigens das erste Sechsganggetriebe in einer Serienmaschine bei Honda. Wie sagte doch San Soichiro Honda 1978 über die CB 400 F, das ist die flotteste Vierzylindermaschine, welche jemals das Werk in Hamamatsu verlassen hat.

Die CB 400 F Super Sport wurde in zwei Variationen ausgeliefert, die FI 1974 bis 1977, da waren die Soziusfußrasten noch an der Schwinge befestigt(!!!), dagegen an der FII aus dem Jahre 1978 be-

kamen die Fußrasten ihre Befestigung am angeschweißten Rahmenausleger nach hinten. Auch die Lackierung der letzten FII-Modelle gelang wesentlich schöner im weinroten Metalliclack mit geschmackvollem verändertem Tankdesign.

Ab 1983 wurde, leider nur für Japan, die CBR 400 F mit der Modellbezeichnung NC 17 in den Handel gebracht. Mit nur 50.000 erfolgreich verkauften Exemplaren wurde die Produktion bereits 1986 wieder eingestellt. Das Basismodell war unverkleidet und nicht besonders schön anzusehen, eher wie eine Langstreckenrennmaschine, der man



Die CB 400 F „Super Sport“ FI am Ende ihrer Ära 1978



1989 begann das kurze Leben der CB1, NC27

beim Boxenstopp die Verkleidung entfernen musste und einen Scheinwerfer „rangeworfen“ hat. Mit Verkleidung wurde sie als Endurancemodell angeboten und auch direkt als Rennmaschine in einer dritten Variante. Diese Modelle waren die einzigen der CBR-400-Reihe, welche mit einem luftgekühlten Motor produziert wurden.

Auffällig war ihre technische Ausstattung betreffs der Motorsteuerung. Ab 8.500 U/min. schaltet sich am Motor der „Nachbrenner“ (scherzhaft der Autor) ein, dieser Mechanismus trägt die Bezeichnung R.E.V., hinter dem Kürzel verbirgt sich das Patent Revolution Modulated Valve Control. Dabei wird aus dem zahmen Zweiventiler plötzlich ein bissiger Vierventiler. Realisiert wird der Vorgang drehzahlabhängig über einen Sensor und elektronische Ansteuerung der hydraulischen und in der Folge mechanischen Bauteile zur Zuschaltung acht weiterer Ventile, um die Motorleistung zu steigern. In kürzester Zeit erfolgt für den Neuling auf der Maschine ein mächtiger Leistungsschub und treibt das Spiel bis etwa 187 km/h (V-max) – wie war das doch etwa zehn Jahre früher bei der Super Sport? Exakt 170 km/h sagte man!! Der luftgekühlte Reihenmotor der NC 17 leistet 43 kW (58 PS) bei 12.300 U/min., die Kraftübertragung realisiert das bewährte Sechsganggetriebe. Ihre 16“-Räder erinnern an die Werksrenner, ebenso wie drei gelochte Bremsscheiben mit Doppelkolbenzangen. Die linke Bremsscheibe ist an einem Ge-

lenk gelagert, sie schaltet beim Bremsen das hydraulische Anti-Dive-System zu. Die perfekt funktionierende Gabel von Showa wurde zusätzlich mit einem Stabilisator ausgerüstet. Das Fahrwerk ist ansonsten recht konventionell, aber bewährt konzipiert, der Doppelschleifen-Rohrrahmen wurde aus Vierkantprofilen gefertigt. Die stabile Schwinge ist ebenfalls aus Stahl-Vierkantprofilen gefertigt und stützt ein luftgedeutertes Pro-Link-Federbein gegen den oberen Rahmenseg ab. Immerhin bringt der unverkleidete „Halbrenner“ 209 kg auf die Waage und ist bei einem Verbrauch von 6,1 im Durchschnitt auch nicht gerade bescheiden. Das Sportgerät wurde von der Firma Spaett in die Bundesrepublik importiert, aber die Nachfrage war eher von „Einser Einsteigern“ erwünscht, der Bedarf für mehr Hubraum war eben allgemein stärker.

Im Jahr 1989 lag die Geburtsstunde der CB1 NC 27, später CB1-2 NC 27, sie wurde nur bis 1991 produziert. Eigentlich wurde das Naked Bike für die USA und Kanada gebaut, speziell für Florida wurde der Motor mit dem Sekundärluftsystem ausgestattet (siehe TS 10/2010 GB 500 Clubman). In Deutschland kamen etwa 1.800 Exemplare der Californiaausführung an den Kunden, diese waren auspuffseitig auf 50 PS gedrosselt. Außerdem holten Insider noch einige „Graue“ ins Land. 1990 kamen an einer zweiten Variante für Japan einige Veränderungen z. B. mit Edeltahlkrümmer zur Auslieferung.

Der 399-cm²-Motor ist weitgehend identisch mit dem der CBR 400 RR „Babyblade“, Vierzylinder-Reihe flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder im dohc-System zahnradgesteuert. Das Bohrungs-Hubverhältnis betrug 55x42, die Leistung wurde mit 39 kW (52 PS) bei 11.000 Umdrehungen benannt, bei 14.500 beendete der Drehzahlbegrenzer die Orgie. Das Verdichtungsverhältnis war auf 11,3:1 konzipiert, und das max. Drehmoment wurde mit 39 Nm bei 9.500 U/min. gemessen. Die Maschine konnte gut bis auf 180 km/h getrieben werden. Alle Modelle verfügten über das bewährte Sechsganggetriebe ähnlich des Urtypen von 1984. Die Telegabel für das Vorderrad besitzt Standrohre mit 41 mm

Durchmesser, und hinten arbeitet ein Monofederbein zwischen der Kastenschwinge und dem Stahlrohr-Brückenrahmen.

Im Zuge einer umfangreichen Modellpalette brachten die Japaner ebenfalls 1989 die CBR 400 RR in Anlehnung zahlreicher Rennerfolge als eine „Rennmaschine mit Straßenzulassung“ auf den Markt. Dieser kleine Super-Sportler kam in Deutschland nicht in den Handel, aber einige Grauiporte fanden doch ihre Liebhaber, und heute ist die kleine Fireblade ein begehrtes Sammlerobjekt. Roland Brendel aus der Oberlausitz ist einer der stolzen Besitzer. Obwohl seine erfolgreichen Straßenrennambitionen nun schon über 50 Jahre zurückliegen, hat er noch Freude bei kleinen Ausritten mit dem giftigen Feuerzeug. Parallel zur VFR NC 30 entwickelte Honda die CBR 400 RR (NC 23; die letzten Modelle als NC 29), allerdings im Gegensatz zur VFR 400 R mit dem Vierzylinder-V-Motor konzipierte man einen der bewährten, aber modernisierten flüssigkeitsgekühlten Reihenmotoren. 45 kW (63 PS) produziert das drehfreudige Vierzylinderobjekt bei 13.000 U/min. Beim eher gemütlichen Losfahren geht es bis 5.000 Umdrehungen noch gemach voran. Ab 7.000 beginnt man die Kraft des kleinen Triebwerkes zu spüren und kann das Gas bis 15.000 Touren stehen lassen. Das Fahrwerk mit dem Leichtmetall-Brückenrahmen lässt die Erfahrungen aus dem Rennsport spüren, die kompakte Schwinge ist auspuffseitig ausgebaucht und komplett aus edlen Aluteilen gefertigt. Die Schwinge wird über ein mittels Umlenkhebel betätigtes Zentralfederbein gegen den oberen Rahmen abgestützt. Das Vorderrad wird von einer gelochten Zweis Scheiben-Bremsanlage mit 296 mm Durchmesser und gut bestückten Doppelkolbenschwingsätteln verzögert. Am Hinterrad arbeitet eine 220 mm Einscheibenbremse. Volgetankt bringt die verkleidete Maschine 184 kg auf die Waage. Die erreichte Höchstgeschwindigkeit lag beim Test mit leichtem Fahrer bei 210 km/h.

1987 wurde das Modell CBR 400 R „Aero“ NC 23 gefertigt, 1988 kamen die CBR 400 RR-J und -K als NC 23 „Triarm“ aufgrund ihrer dreieckigen Gusschwinge und auch am Einzelsitz gut erkennbar,

zu den Käufern. Erst 1990 kam die NC 29 „Gullarm“ und 1992 als „Fireblade“ zur Präsentation, das RR stand für Racing Replica. 1985 stellte Honda die VF 400 Four vor, die kleinen Tourensportler mit Cockpitverkleidung und spitzem Bugsportler boten ein angenehmes Erscheinungsbild. Sie waren mit Sechsgang-Getrieben ausgestattet, hatten einen Stahlrohrrahmen mit Zentralfederbein als Hinterradfederung und vorn Telegabel. Die vorderen Scheibenbremsen verbarg eine Verkleidung an den Comstar-Rädern, vorn betrug der Raddurchmesser 16“ und hinten 18“. Der Vierventiler leistete 41 kW (57,5 PS) bei 12.500 U/min. Die Bohrung betrug 55 mm und der Hub 42, gestartet wurde per Anlasser. Das angegebene Trockengewicht von 175 kg klingt relativ freundlich, dazu kommen 17 Liter Kraftstoff, Öl und Wasser, und damit ist auch die 200er-Grenze als fahrfertige Masse gebongt. 1988 wurde die Maschine als Sportler mit der Modellbezeichnung NC 24 angeboten. Äußere Veränderungen waren die Vollverkleidung und die Tankform mit nur 16 Litern Volumen. Die technischen Spezifikationen waren weitestgehend mit dem Vormodell identisch. Die Scheibenbremsen mit ihren 4-Kolben-Bremssätteln lagen voll im Fahrtwind. Das Trockengewicht wurde jetzt mit 185 kg benannt.

Im nächsten Bericht wird der Report über die kleinen Feuerzeuge fortgesetzt.

NEU im Shop

Buch

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info

Buch

DKW – Motorradport 1910 – 1939



19,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info