

Die 400 cm³ Vierzylinder- maschinen von Honda

Sie sind wahrhaft kleine Feuerzeuge – Teil 2

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Archiv (1), Honda Werk (1)



CBR 400 RR, NC 23 Fireblade

Verschiedene Modelle wurden mit dem Vierzylinder-V-Motor auf den Markt gebracht, wie die bereits erwähnte VFR 400 R, NC 30, von 1989 bis 1991. Die VFR wurde vorrangig für den japanischen Inlandmarkt produziert, Großbritannien führte sie im Handel, und einzelne „graue“ Modelle kamen nach Österreich, Frankreich und auch Deutschland. Ihre Top Speed benannte Honda mit 208 km/h. Die Motoren der V-Four-Reihe waren ausschließlich wassergekühlt. Aufgrund ihrer außer- gewöhnlich sportlichen Parameter wurde die NC 30 nicht selten modifiziert und für Renneinsätze genutzt.

Als Nachfolgemodell produzierte Honda von 1994 bis 1996 die RVF 400 NC 35 weiter als Supersportler. Diese war das kleine Schwestermodell der VFR 750 NC 45. Die Gabel und die Verkleidung mit Doppelscheinwerfern wurden verändert, das Hinterrad auf 17 Zoll reduziert. Gegenüber der NC 30 mit 32 mm Gleichdruck-Flachschieber-Vergasern verfügte die NC 35 über 30 mm Rundschieber-Vergaser. Die Zündbox stammte von HRC mit Drehzahlbegrenzung bei 16.400 U/min., dieser seltene kleine „Superrenner“ ging beim Händler bei 20.000 DM über den Tisch. Die Maschine trägt die Gene der berühmten RC 30-Werksrennmaschine. Die Einarmschwinge mit Zentralmutterverschluss, die einmalig interessant gestalteten Gussräder für Vorder- und Hinterrad extrem unterschiedlich geformt, alles hervorsteckende Merkmale – wie eben auch der Preis. Ein moderner Alu-Deltaboxrahmen verstärkte den Racingcharakter, als eine weitere Qualitätssteigerung arbeitete für das Vorderrad eine Up

Side Down-Gabel. Als RFV 400 RR wurde sie auch bei Renneinsätzen genutzt, die eigentlich für einen Renner fehlende Spitzenleistung wurde durch die vielfältigen Vorzüge des perfekten Fahrwerkes im Wettbewerb wettgemacht.

1992 brachte Honda die CB 400 Super Four NC 31 (Projekt Big – 1) als Nachfolgemodell der CB 400 Super Sport vorerst für den japanischen Markt. Ab 1998 wurde sie aufgrund günstiger Zulassungsbedingungen auch von Australien importiert. Ab 1995 wurden fast jährlich, im Rahmen erheblicher Modellpflege, neue Variationen des beliebten kleinen Vierzylinders auf den Markt gebracht.

Die NC 31 war in ihrer Erscheinung ein Big Bike, beeindruckend kompakt und kräftig. Der drehfreudige Vierzylinder leistet 39 kW (53 PS) bei 11.000 U/Min. Um in 5 Sek. auf 100 km/h zu kommen, müssen alle Register gezogen werden. Optimales Kuppeln und Losfahren und perfektes Hochdrehen aller Gänge – dann klappt es mit dem Sechsganggetriebe.

Hinten wurden wieder zwei Federbeine installiert. Der Rahmen entspricht dem konservativen Trend in Form der Doppelschleifen aus Stahlrohr.

Nach der CB 400 Super Four Version R folgte 1996 die S-Version und 1997 die neue Generation mit Kraftstoffeinspritzung und facegelifteter NC 36 (Modellvarianten V/V-2/W/W-2) mit Fünfganggetriebe. 1998 kam die 50-Jahre-Anniversary-Ausgabe in den Handel, das Modell war als 50-Jahre-Honda-Jubiläumsmo- dell streng auf 500 Exemplare limitiert worden. Es passierte beim 2. Zittauer Honda-Classic-Treffen 2011, dass da plötzlich so ganz unauffällig eine Exotin parkte. Beim ersten Hinsehen aus der Entfernung deutete dies auf eine gut gepflegte und etwas veränderte CB 750 aus den 70ern, mit einer 4-in-4-Anlage ausgestattet, hin. Also annähern und staunen. Ein wie neu wirkendes kompaktes wunderschönes Motorrad (Meinung vom Klassik-Liebhaber). Aber was stellt denn die Bezeichnung „CB 400 Four“ auf den Seitendeckeln dar? Das muss doch

eine seltene 750er sein? Das Problem war schnell geklärt, denn der Besitzer, ein junger Mann, klärte uns schnell darüber auf. Es handelte sich um ein sehr seltenes, in limitierter Ausführung 1998 gefertigtes und nicht in Deutschland offiziell verkauftes Jubiläumsmo- dell. Der Besitzer hatte selbst in Japan bei Honda gearbeitet und das Motorrad mit der Typenbezeichnung NC 36 dort kennen und „lieben“ gelernt. Nach der Rückkehr in die Heimat erfüllte er sich den Wunsch mit dessen Anschaffung. Das tolle an der „neuen – alten“ ist die Tatsache, dass damit an die Sensation von 1968 erinnert wird, als am 25. Oktober das erste Vorserienmodell, die „Dream CB 750 Four“, während der Tokio Motor Show vorgestellt wurde. In den zurückliegenden 30 Jahren bis zur Neuerscheinung des Retro-Bikes hat es viele Neuerungen gegeben, nicht nur technisch, man hätte die 1968er identisch nachbauen können. Auch diese Stücke hätten ihre Interessenten gefunden. Aber man verband das Neue mit dem Alten – moderne Technik im Stil der ersten



VF 400 F, NC 13



VFR 400 R, NC 30



VFR 400 RR, NC 35; J. Kurzmann auf dem Nürburgring

CB 400 F, NC 36 Sonderedition 1998

VFR 400 F, NC 24

CB 750 Four, und das ist gelungen. Das Erscheinungsbild verblüfft den Kenner sofort und lässt unerfüllte Jugendwünsche wahr werden. Natürlich gehört dazu vorrangig die weltberühmte 4-in-4-Anlage der Urahnen. So haben sich die Väter der Neuschöpfung von der Idee leiten lassen, in einem Modell die gesamte Tradition der ersten Vierzylinderreihe aufleben zu lassen – daher der Hubraum von 400 cm³, allerdings nicht der grazile, filigrane Motor der CB 350 (400) Four, aber die ähnlichen Parameter im kompakten Konzept der großen Schwester. Ein Fahrvergleich zur CB 400

Four FII von 1978 dürfte interessant sein: 37 PS bis 8.500 U/min. (brutal ausgedreht – sorry – bis zu 11.000 ging es noch etwas weiter) der älteren Schwester stehen 53 PS bei 10.000 U/min. und einem max. Drehmoment von 32 Nm bei 8.000 Umdrehungen gegenüber 41 Nm bei 7.500 Umdrehungen. Die ältere mit dem Sechsganggetriebe und die neue Maschine mit Fünfganggetriebe. Das Masseverhältnis von neu zu alt beträgt 184 zu 210 kg, das sind interessante Parameter. Die Gesamtcharakteristik der Fahrwerksausführung incl. Bremsanlage dürfte in allen Punkten zugunsten der Neuschöpfung vorn liegen. Das Aufregende an dem Motorrad ist eigentlich nur die eigene Erscheinung, ansonsten sieht sie ja relativ konservativ aus. Ein Naked Bike mit herkömmlichen Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, selbst die Schwinge erinnert an zurückliegende Jahre, allein schon deren Abstützung mit zwei Federbeinen und vorn die Doppelscheibe als Stopper. Aber die unsichtbaren Innereien verbergen doch reichlich moderne Hightech: vorn Doppelscheibenbremse mit Schwingsattel-Doppelkolben (Kolbendurchmesser 27 mm), hinten wie üblich eine Scheibe. Für die kompakt – oder besser – kräftig wirkende Maschine sind die 210 kg fahrfertiges Gewicht nicht überzogen. Der gefällige Tank fasst 15 Liter. Den Motor speisen vier Vergaser vom Typ VE55A, die Zündung ist volltransistorisiert. Der luftgekühlte dohc-Reihenmotor entspricht in seinen technischen Grunddaten denen der Vormodelle; bei 399 cm³ Hubraum resultiert das Hub-Bohrungsverhältnis 42:55 und die Verdichtung 11,3:1. Die Gesamtübersetzung beträgt beim vorhandenen Fünfganggetriebe 3,307 – ganz einfach ein Traum auf zwei

Rädern. Das Modell wurde 1999 von der Super Bol d'Or NC 39 abgelöst, zeitgleich brachte Honda die Vtec Spec heraus und löste das Modell mit der Vtec Spec II von 2002 bis 2004 ab. 2007 erschienen die NC 42 Vtec Spec III CB 400 SF als Naked Bike und die Super Bol d'Or NC 42 Vtec Spec III CB 400 SB mit Cockpitverkleidung auf dem Markt. Die beiden Modelle verfügten über den neuen Motor mit Benzineinspritzung. Mit ihrem Entenbürzel verstärkten sie den Eindruck als Retrobike. Äußerlich unterschei-

den sie sich optisch vom Vorgängermodell wesentlich aufgrund des geschwärzten Motors und der Auspuffanlage. Bereits 2008 wurden diese wieder von der Super Bol d'Or NC 42 Vtec Revo PGM-FI abgelöst. 2009 lockte das Modell CB 400 Bol d'Or Hyper Vtec Revo (auch unter NC 42 geführt) neue Interessenten an. Mit dieser Auflistung ist gewiss nicht das „Ende der Fahnenstange“ erreicht und der Kunde wird sich noch von weiteren Neuerungen überraschen lassen.

Tabelle der gefertigten Modelle mit 400 cm³ Hubraum und Vierzylindermotoren von Honda

Typ	Modellbezeichnung	Zusatzbezeichnung	Baujahr
CB 400 F1	Typ 377	Super Sport	1974 - 1977
CB 400 FII	Typ 377	Super Sport	1978
CBR 400 F	NC 17		1983 - 1986
VF 400 F	NC 13		1985
CBR 400 R	NC 23	Aero	1987
CBR 400 RR-J	NC 23	Triarm	1988
CBR 400 RR-K	NC 23	Triarm	1988
VFR 400 F	NC 24		1988
CBR 400 RR	NC 23		1989
VFR 400 R	NC 30		1989 - 1991
CB 1	NC 27		1989 - 1990
CBR 400 RR	NC 29	Gullarm	1990
CB 1-2	NC 27		1991
CBR 400 RR	NC 29	Babyblade	1991
CBR 400 RR	NC 29	Fireblade	1992
VFR 400 RR	NC 30		1992
CB 400 Super Four	NC 31	(Projekt Big - 1)	1992 - 1994
RVF 400	NC 35		1994 - 1996
CB 400 Super Four R	NC 31		1994 - 1996
CB 400 Super Four S	NC 31		1996
RVF 400 RR	NC 35		1997
CB 400 Super Four	NC 36	neue Projekte: V	1997
CB 400 Super Four	NC 36	V - 2	1997
CB 400 Super Four	NC 36	W und W - 2	1997
CB 400 Super Four	NC 36	50 - Anniversary	1998
CB 400 Four	NC 36		1998
CB 400 Super Four	NC 39	Super Bol d'Or	1999
CB 400 Super Four	NC 39	Vtec Spec	1999
CB 400 Super Four	NC 39	Vtec Spec II	2002 - 2004
CB 400 Super Four	NC 42	Vtec Spec III	2007
CB 400 Super Bol d'Or	NC 42	Vtec Spec III	2007
CB 400 Super Four	NC 42	Vtec REVO PGM-FI	2008
CB 400 Bol d'Or	NC 42	Hyper Vtec Revo	2009

¹ Diese Tabelle enthält keine offiziellen Werksangaben, sie wurde aus vielen Einzelveröffentlichungen zusammengestellt. Die Modelle sind weltweit verteilt, die wenigsten in der Bundesrepublik offiziell verkauft worden. Der Autor erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit sowie auf unbedingte Richtigkeit der Angabe.

Kalender 2013

Stefan Bradl



15,- Euro

Seitenwagen Historie



15,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info