

Die Honda CB 400F Super Sport von 1974

Sie begeistert als Youngtimer noch immer ihre Liebhaber

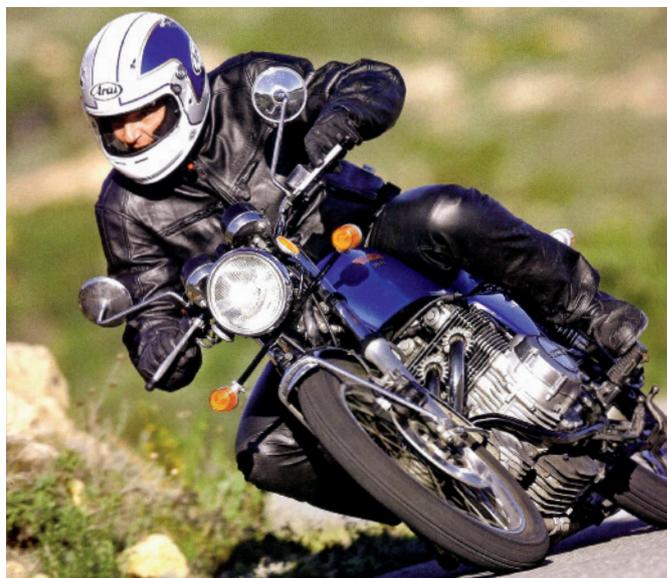


So erlebten wir erstmalig die Honda CB 350 Four in Mělnick (CSSR) beim „Löwentreffen“ 1975

In TS 03/2011 lernte der Leser die CB 500 vom April 1971 kennen. 1975 erschien bei Honda als Alternative zur CB 500 F die CB 550 Super Sport im Handel. Angelehnt an die 500 F brachte Honda die CB 350 F 1972 auf den Markt. Ihr Hubraum ergab sich aus dem Hub-Bohrungsverhältnis von 50 mm zu 47 mm. Der Motor der deutschen Version leistete bei einer Verdichtung von 9,3:1 und einer Drehzahl von 9.500 U/min. 34 PS. Bereits 1974 präsentierte Honda auf der IFMA die etwas größere Schwester CB 400 F und löste damit die kleinere 350 F ab. In der Bundesrepublik Deutschland kam die CB 400 F allerdings erst 1976 für satte 4.878 DM in den Handel, um Mitte des Jahres 1978 auch schon wieder zu verschwinden. In England erlangte die kleine Super-sport-Maschine 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-Auspuffanlage erhöht werden. Näherliegend war wohl der Grund, finanzielle Einsparung gegenüber einer 4-in-4-Anlage. Eine echte Verbesserung war die Aufstockung von 5 auf 6 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.“ In Deutschland wird der noch zugelassene Bestand der kleinen Flitzer auf etwa 1.600 Exemplare ge-

Die letzten in Deutschland verkauften Modelle CB 400 F II kamen im Frühjahr 1978 in dieser Lackierung auf den Markt. Diese Maschine befindet sich im absoluten Originalzustand und hat echte 18.000 Kilometer auf dem Tacho



In dieser Ausföhrung wurde die CB 400 F Super Sport 1976 in der Bundesrepublik Deutschland erstmalig getestet

schätzt. Wer Glück hat, kann ein unrestauriertes Stück im Zustand 3 evtl. für 1.500,- EUR erwerben, für eine sehr gut erhaltene F II vom Frühjahr 1978 im Originalzustand sind 3.000,- EUR, ein vertretbarer Preis (analog der Maschine auf den Fotos), aber auch eine Seltenheit.

Die ersten in Deutschland verkauften Modelle kamen in blauer Farbe, leuchtendem Rot oder auch mit gelbem Tank lackiert zum Verkauf. Am Ende ihrer Ära wurden sie in der rotmetallic-Ausführung mit weißer und oranger Linierung á la USA gehandelt. Der Blickfang von der „Schokoladenseite“ (rechts) ist mit Sicherheit Hondas erste asymmetrische Auspuffanlage an einer Serien-Four. „Auspuff-Fetischisten“ wünschten sich lieber die sensationelle 4-in-4-Auspuffanlage der

CB 750 F bei ihrer Indienstellung 1968 und bauen um. Aber der traumhaft, parallel geschwungenen Linie der vier Rohre der 400 F kann sich der Liebhaber nicht entziehen. Nicht für umsonst wurden die folgenden größeren Modelle (CB 550 F/K Super Sport und CB 750 Four FI und FII Super Sport) analog mit dieser 4-in-1-Auspuffanlage erfolgreich ausgestattet. Eventuell stand die kleine Four während ihrer Präsentation 1974 im Schatten der dicken „Gold Wing“, denn diese war auf der IFMA 1974 der Hammer.

Als die 350er-F auf den Markt kam, meinten zwar viele Betrachter vor dem Abklatsch der 750 F zu stehen, aber nein, der Motor war eine totale Neuentwicklung mit Ähnlichkeiten, wie sie eben nun einmal ein querstehender Reihen-

Wer kann sich diesem Bild entziehen? Einmalig ist der Anblick der geschwungenen „Orgelpfeifen“, auch das sinnvolle Zubehör der Sturzbügel fügt sich harmonisch in das Gesamtbild ein





Die Ansicht von links lässt eine Reihe interessanter technischer Details erkennen. An der Bildoberkante rechts sieht man die Vernietung vom Sitzbankbezug – das ist original. Auch der linke Ausleger für die Soziusrasten am Rahmen ist gut zu sehen

vierzylinder aufweist. Allein schon die aufrechtstehende Zylinderbank gegenüber der angeschrägten der Großen war ein markanter Unterschied. Dazu kam die Nassumpfschmierung der kleinen Baureihe und die fünffach gleitgelagerte Kurbelwelle. Der mit einer obenliegenden Nockenwelle gesteuerte Motor der 400 F hat Einlassventile mit 26 mm Durchmesser und auslassseitig 22 mm, gleichzeitig wurde die Verdichtung auf verträglich 9,4:1 heraufgesetzt.

Die Gemischaufbereitung versorgen vier gut funktionierende Keihin-Rundschiebervergaser mit 20 mm Durchmesser. Die Bordelektrik wird mittels einer 12 V Drehstromlichtmaschine realisiert und die Zündung für die damalige Zeit übliche und noch heute gut funktionierende kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung. Warum die Maschine mit einem Anlasser ausgerüstet wurde, sollte wohl eher Werbung für höheren technischen Standard sein, denn kaum ein Motorrad bereitet beim „Kicken“ soviel Freude wie dieses „kleine Feuerzeug“. Die Honda Clubman „GB 500“ im Vergleich dazu bedeutet, zumindest bei kaltem Motor, Schwerstarbeit (ist allerdings auch ein Einzylinderviertakter mit 500 cm³ Hubraum).

Der Stahlrohrrahmen ist als Einschleifenrahmen mit geteilten Unterzügen konzipiert. Die Zweirohrschwinge wird mit zwei Federbeinen gegen die oberen Rahmenrohre abgestützt. An der F II waren die Soziusfuhrasten endlich an einem Hilfsrahmen und nicht mehr an der Schwinge befestigt. Die „Mopedräder“ mit den Abmessungen 3.00-S 18, bzw. 3.50-S 18 sind bei Weitem nicht unterdimensioniert und geben mit den Bridgestone-Reifen eine verträgliche Paarung ab. Hier muss Tester Peter Limmert, dem ersten deutschen

Fachjournalisten, der diese Maschine 1976 testen durfte, widersprochen werden, als er deren Fahreigenschaften in Misskredit stellte. Die hier vorgestellte Maschine ist nicht mit den oft empfohlenen Girllings und Metzeler ausgerüstet und läuft lupenrein, auch im straffen Fahrbetrieb auf winkligen Gebirgsstraßen, zur großen Freude ihres Fahrers. Die hintere Simplex-Trommelbremse mit 160 mm Durchmesser genügt zur Unterstützung der vorderen Scheibenbremse mit 260 mm Durchmesser und Einkolben-Schwenksattel. Diese könnte für zartere Frauenhände schon etwas besser verzögern, aber wer passionierter Vordradbremsler ist und dabei kräftiges Zugreifen gewohnt ist, wird dabei keine Probleme bekommen. Wer sich dabei übernimmt, wird das wohl bei jeder Maschine tun und nach „Klacks“ Wahlspruch: „Erfahrung kommt vom Fahren!“, funktioniert das auch an der CB 400 F. Um dem Vorderrad mehr Stabilität zu verleihen, wurde die Gabel der 350er- für die Hubraumaufstockung mit 33 mm Durchmesser verstärkten Standrohren ausgestattet. Die 184 kg Gesamtgewicht sieht man der sehr grazil wirkenden Maschine nicht an, dazu trägt der nur 250 mm breite und trotzdem 18 Liter fassende Kraftstofftank bei. Nicht zuletzt wirkt sich die Amerikalackierung der letzten F II-Reihe im schön linierten Design zusätzlich positiv grazil aus.

So schön wie sie auch aussieht – aber noch schöner ist das Fahren mit der Maschine. Um noch einmal auf die Tester vor etwa 40 Jahren zurückzukommen, nicht alle waren so ausgeglichen neutral und unvoreingenommen wie ein Ernst Leverkus, dessen Testberichte noch heute für uns gussvolle Lektüre darstellen. Eventuell haben da jün-



Kaum zu glauben, diese Aufnahmen stammen von einem 34 Jahre alten Motorrad im originale Zustand bei Kilometerstand 18.000 in 4. Hand. Wie hoch Honda bereits zu jener Zeit gusstechnisch in der Fertigung entwickelt war, lässt die linke Seitenansicht des Motors erkennen

gere Kollegen mitunter den Maßstab etwas verloren. Sie hatten (westlich der Elbe) die Gelegenheit, vom Bauernmotorrad bis zum Edelbike von Fritz W. Egli, alles unter den Hintern zu bekommen, und dabei kann man sich schon etwas die Realität verderben. Ein jüngerer Tester, Gerdfried Vogt, urteilt selbst noch heute positiv über die Originalausstattung der Serienfederbeine. Die Erfahrungen des Autors passen sich dabei voll an, das Motorrad geht so toll, auch durch enge Kurven an der Gashand, dass man regelrecht animiert wird, mehr Schräglage zu gewähren. Dabei gibt es keinerlei Wackeleien bei vertretbaren Fahrbahnebenenheiten – dazu wieder der Vergleich zur GB 500 von 1989 – diese schwänzelt bei Fahrbahnlängswellen wie ein Eselsfuhrwerk.

Der Motor ist wunderbar startfreudig, und es geht gleich zur Sache – man braucht beim Schalten gar nicht zu zählen und ist automatisch viel zu schnell im sechsten Gang. Dabei glaubt man aber nicht daran, auf einer 400er mit zahmen 37 PS zu sitzen. Der Weg am Drehgasgriff, um aufVollast zu öffnen, ist relativ weit, außer man besitzt das Handgelenk eines Parterre-Akrobaten. Bei normaler Handbewegung ohne nachzugreifen ist man dann, je nach Gangwahl, bei etwa 6.000 Umdrehungen angelangt und freut sich am sauber laufenden Bienchen so um die 120 km/h in der 6. Nun sollte man sich aber darauf besinnen, dass da ja noch viel mehr gehen muss und greift nach – auf einmal geht ein völlig neues Leben los. Die Kleine wird regelrecht giftig. Nun sollte man auch vorher die Gänge schön ausgefahren haben, um in der 6 die Sporen voll einzusetzen. Als Fahrer mit Idealmaß 1,75 Meter und in Bekleidung 75 kg, richtig schmal und lang gemacht, dreht man schon mal

etwas über die 10.000, denn da beginnt der rote Bereich des Drehzahlmessers. Sind die Windverhältnisse nicht sehr ungünstig, kann man dann auf dem Tacho über 180 km/h ablesen, aber um das sofort zu relativieren, liegt diese Anzeige etwa 11 % über der Tatsache, aber 165 km/h bleiben real – sorry, das macht man aber nicht alle Tage, und etwas wackelt es dann auch schon. Der deutsche Tester ermittelte 1976 lediglich eine V-max von 158 km/h und der englische Tester, Chef von Motor Cycles, brachte es auf gemessene knappe 170 km/h.

Der Liebhaberkreis der Honda Four-Modelle möge dafür sorgen, uns noch recht lange diese wunderschönen Motorräder zu erhalten. Und ein Nachtrag – mit diesem Motorrad kann man sich auch bei Pannen noch unterwegs selbst helfen!!!

Der nächste Bericht soll an den Mann erinnern, welcher die Begriffe „Windgesichter und Edelschrauber“ so prägte, wie wir diese noch heute pflegen, gemeint ist Ernst „Klacks“ Leverkus.

BUCHBESTELLUNG
unter
www.top-speed.info

DKW
Motorradport
1920 - 1939

Wir stellen Ihnen das Buch vor, das die Geschichte der DKW-Motorräder in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zeigt.

EUR 28,-