

HONDA 400 SUPER SPORT: AMUSEZ VOUS ...SÉRIEUSEMENT

Aux U.S.A., à côté des choppers, une nouvelle mode se dessine : celle des « Cafés-Racers » destinés à la route, mais conditionnés exactement comme s'ils devaient tourner sur des circuits.

La 400 Honda est la première tentative de Tokyo en ce domaine. Changement de cap ou adaptation ?
R. VERDELET



Un concessionnaire Honda n'avouait-il pas, dernièrement, que certains clients recherchaient des échappements traditionnels, en place des « 4 dans 1 » aujourd'hui montés de série...



A la base : une CB 350 « Four ».

A partir du quatre cylindres miniaturisé de la CB 350, Honda a développé une version 408 cm³ équipée d'un nouveau bloc cylindre et d'une nouvelle culasse. La boîte de vitesses reçoit six rapports au lieu de cinq, et le tout prend place dans une nouvelle partie cycle qui évoque irrésistiblement les « Motoleggera » des années soixante, la technicité en plus. Extérieurement, la 400 Honda tient davantage d'une 250 bien nourrie que d'une petite 500. C'est, à priori, l'indice d'un rapport poids-puissance très alléchant que nous sommes allés vérifier dans la circulation de tous les jours, sur les petites routes de campagne et, même, sur le nouveau circuit de Folembay.

MOTEUR

Enthousiasmant, sauf pour les impatientes...

MISE EN ROUTE : à ne pas négliger.

Comme sur la 1000 « Gold Wing » et les nouvelles Guzzi 850 et 1000 cm³, il est nécessaire de débrayer si l'on veut pouvoir actionner le démarreur électrique, sinon rien : les témoins lumineux sont allumés (tableau de bord de la 500 T avec clé de contact au centre) mais le moteur reste muet.

On débraye, vitesse enclenchée ou non, et cette fois, il tourne. Une habitude, une sécurité aussi, les lendemains de fête, quand on est mal réveillé...

La mise en route à froid serait une simple formalité si le moteur n'était pas aussi long à chauffer. Il est, par ailleurs, impossible de le laisser tourner au ralenti : le temps d'enfiler les gants, il cale systématiquement. Seul remède efficace : bloquer l'aiguille du compte-tours à 3 000 tr/mn, (régime élevé pour un autre type de moteur mais indispensable ici) et attendre quelques minutes. Les « vroum-vroum », bien que très discrets grâce à un échappement efficace, ne sont pas nécessaires.

AGREMENT : bien plus élastique que souple.

Comme tous les quatre cylindres Honda, le moteur de la 400 SS se révèle plus élastique que souple. Il distribue sa puissance assez progressivement depuis 4 000 tr/mn, régime en-dessous duquel on ne peut rien espérer, jusqu'à 11 000 tr/mn. Les montées en régime, à partir de 7 000 tr/mn, sont extraordinaires pour une machine de série et semblent ne jamais vouloir s'interrompre. Il est même nécessaire de s'accoutumer à ces fabuleux régimes que ne désavouerait pas une machine de course. Le seul re-

vers à la médaille de cette étonnante mécanique consiste en cette obligation « d'être toujours dans les tours » si l'on veut conserver une bonne réserve de puissance. C'est amusant la plupart du temps, mais certains jours, on se lasse.

TRANSMISSIONS

Plutôt agréable mais...

EMBRAYAGE : pour touristes seulement.

Faible dans l'ensemble. Doux et progressif en usage normal, il révèle une fâcheuse tendance à glisser s'il est sollicité de façon sport, c'est-à-dire quand on le fait volontairement « patiner » ou « cirer ». Les trop fréquents changements de vitesses à la volée le font peiner. Il est alors nécessaire de couper l'accélération un bref instant avant de pousser à nouveau à fond. On perd du temps.

BOITE DE VITESSES : six rapports à volonté.

Six rapports qui passent toujours avec précision malgré le montage d'un sélecteur à commande reculée. Seul le point mort se fait prier. L'étagement, qui comprend une première assez longue et une sixième type surmultipliée, est intéressant à condition d'être toujours en position de recherche de vitesse ou de ne pas peser trop lourd. Assis normalement, à fortiori en duo, la 400 Honda roule plus vite en cinquième qu'en sixième.

CONFORT

Il ne faut pas trop en demander.

Un petit guidon, certes, mais bien dessiné. Il permet une position en accord avec les repose-pieds reculés et réhaussés. La selle est étroite, plutôt plate, et l'on remarque de légères vibrations qui filtrent à hauts régimes au niveau des pieds.

Côté suspensions, la 400 Honda, bien que dotée d'amortisseurs plus fermes que sur les 350 Four », reste encore trop molle en conduite dite sportive. La fourche avant arrive à talonner et l'arrière ondule ou sautille quand la moto s'est trouvée délestée sur de mauvais revêtements ou au freinage. La discrétion de fonctionnement du moteur ne mérite, elle, que des louanges. C'est un facteur incontestable de détente sur route.

FREINAGE

Un disque, ce n'est pas tout.

On pourrait en avoir plus. Il ne faut pas oublier que, par sa vocation de « Café-Racer », la Honda 400 peut s'adresser aux amateurs de sprints en tous genres. Dans ce cas, le frein avant, à disque, manque de mordant. Par temps de pluie, il permet toutefois des actions brusques sans vrai risque de blocage. Le petit carter de protection semble se justifier en évitant au disque de ruisseler par grosse pluie. Le frein arrière à tambour est utile. Il ne surprend guère : son efficacité est banale et s'il ne bloque pas la roue, il ne peut s'agir que d'un freinage calme. La sorte de cale-pied sur la

HONDA 400 SUPER SPORT: AMUSEZ VOUS ...SÉRIEUSEMENT

pédale de frein, qui doit éviter de coincer la botte entre le carter et le levier, demande la même accoutumance que les courroies sur les pédales des cyclistes. Discutable à moto.

CONSOMMATION

On les voudrait toutes ainsi.

En regard de ses performances, la Honda 400 témoigne d'une surprenante modestie en carburant. On peut tabler, en effet, sur un peu plus de cinq litres aux 100 km. Ce qui donne une autonomie de près de 300 kilomètres. Sur circuit ou en montagne, on peut atteindre 7,1 litres aux 100 km. D'un autre côté, on compte 3,2 litres aux 100 km en s'appliquant à ne pas trop insister sur les intermédiaires.

Le robinet d'essence est maintenant identique sur toutes les Honda. La position « Réserve » se trouve juste en face de l'ouverture normale, simplifiant et accélérant, du même coup, le geste au moment des traditionnels symptômes de la panne sèche.

TENUE DE ROUTE

O.K. : mais attention aux pneus.

A très basse vitesse, la direction de la 400 Honda engage légèrement, la maniabilité s'en ressent. Sitôt lancée, par contre, la tenue de cap, la stabilité sont très supérieures à toutes les Honda ancien modèle. Grandes courbes, petits virages, enchaînements, tout se négocie avec un égal bonheur. Seuls les pneus d'origine sont inadaptés dans le cadre d'une conduite très rapide. Bien en ligne, sur sol mouillé, le simple fait d'accélérer à fond de troisième provoque un léger travers de la roue arrière. Leur remplacement s'imposera auprès des amateurs de virolets. La garde au sol, elle, satisfera les plus téméraires. A la limite, seule l'extrémité du collecteur d'échappement vient en contact avec le macadam, avertissant ainsi des dangers que peuvent engendrer les flirts avec l'adhérence et l'équilibre.

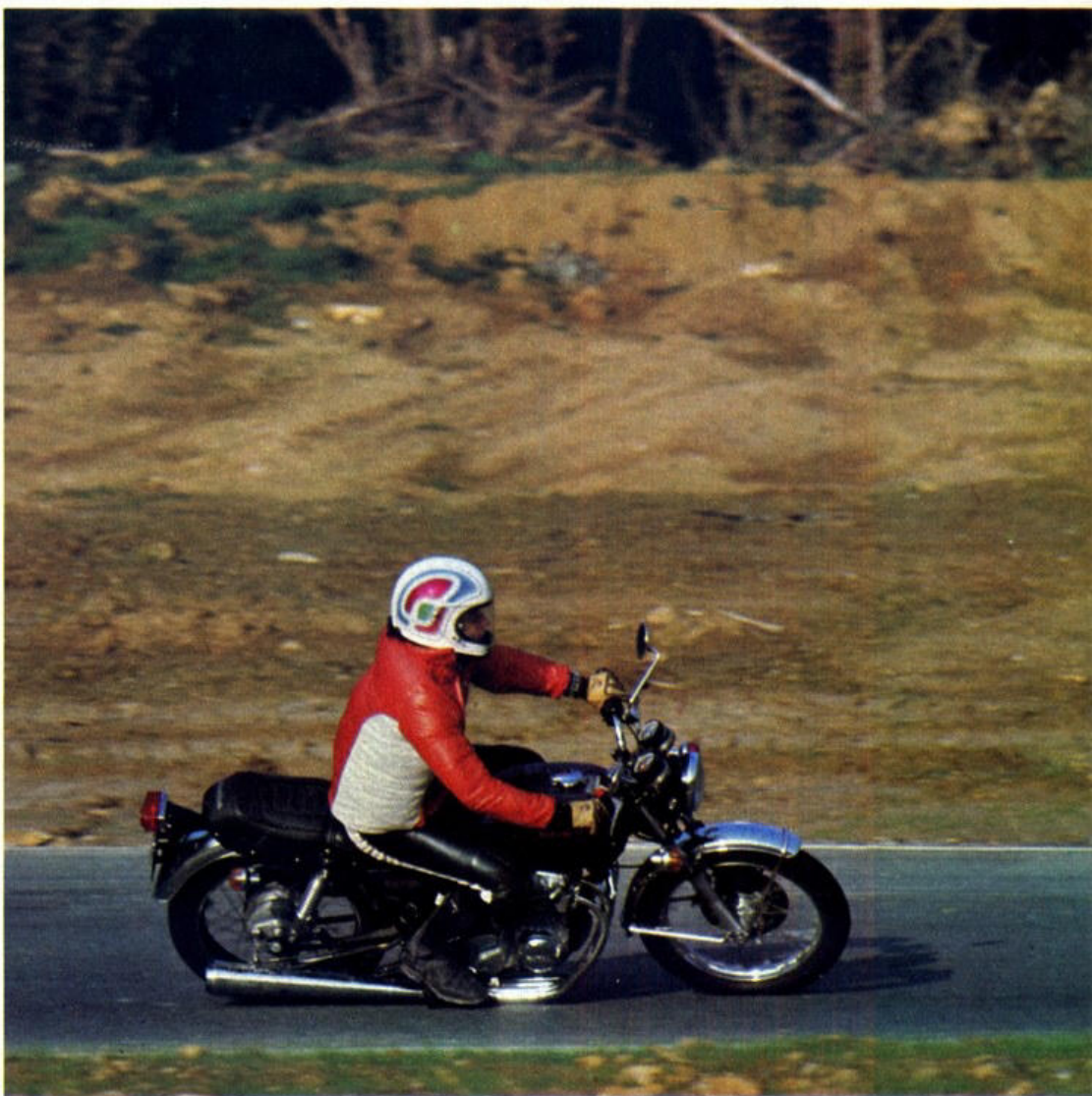
PERFORMANCES

Honda reprend goût à la vitesse.

La 400 Honda tire long. Sa démultiplication finale conviendra à un pilote plutôt léger, en cuir. Il est en effet difficile d'atteindre, sur le plat, le régime maximum en sixième. On plafonne couché à 172 kmh/compteur à 9 200 tr/mn (soit 161 kmh chrono). On est très loin des chiffres relevés avec le CB 350 « Four » dont le moteur a pourtant servi de base à la 400 et qui ne revendique que 3 ch de moins. Mystère des puissances déclarées.

Assis, la vitesse maximum se situe à 143 kmh (150 compteur à 8 500 tr/mn). L'accélération sur les 400 mètres départ arrêté est intéressante puisque l'on note 15" juste pour parcourir la distance en dépit d'un embrayage inadapté à ce genre d'exploit.

Vue d'en haut, la Honda se tasse sur ses suspensions sous l'effet de la force centrifuge.▼



EQUIPEMENT

Une devinette en prime.

Moins chromée, moins scintillante que ses consœurs, la Honda 400 n'en reçoit pas moins les traditionnels gadgets, sans lesquels il n'existe pas de motos japonaises dignes de ce nom. A côté du cale-pied, sur la pédale de frein, on remarque un mystérieux crochet noir dont l'usage ne nous a pas été précisé. Il ne s'agit tout de même pas d'un crochet de remorque ! D'un autre côté, on apprécie deux rétroviseurs qui ne vibrent pas et une poignée de levage pour installer la machine sur sa béquille.

Les repose-pieds passagers, par contre, fixés directement sur le bras oscillant, ne permettent pas de transporter un passager dans de bonnes conditions mais autorisent, tout juste, un simple dépannage. La poignée de gaz (1/4 de tour) permet, d'autre part, un contrôle très précis de l'accélération.

CONCLUSION

Un jouet sérieux ou une moto marrante ?

La Honda 400 « Super-Sport » est incontestablement un beau jouet. Elle est à la moto ce que sont, à l'automobile, les « Rallye 2 »

MOTEUR

Type : 4 cylindres - 4 temps
Distribution : 1 arbre à cames en tête
Alésage-course-cylindrée : 50 × 51 mm
408 cm³
Rapport volumétrique : 9,4 à 1
Alimentation : 4 carburateurs Keihin de 20 mm
Allumage : batterie-bobine (12 volts)
Puissance : 37 ch à 8 500 tr/mn

TRANSMISSIONS

Embrayage : multidisque
Boîte de vitesses : 6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau
Suspensions : AV : fourche télescopique,
AR : amortisseurs réglables
Freins : AV : disque de 270 mm,
AR : tambour de 170 mm
Pneus : AV: 3,00 × 18, AR : 3,50 × 18
Poids à sec : 178 kg
Prix : 10 179 F TTC

PERFORMANCES

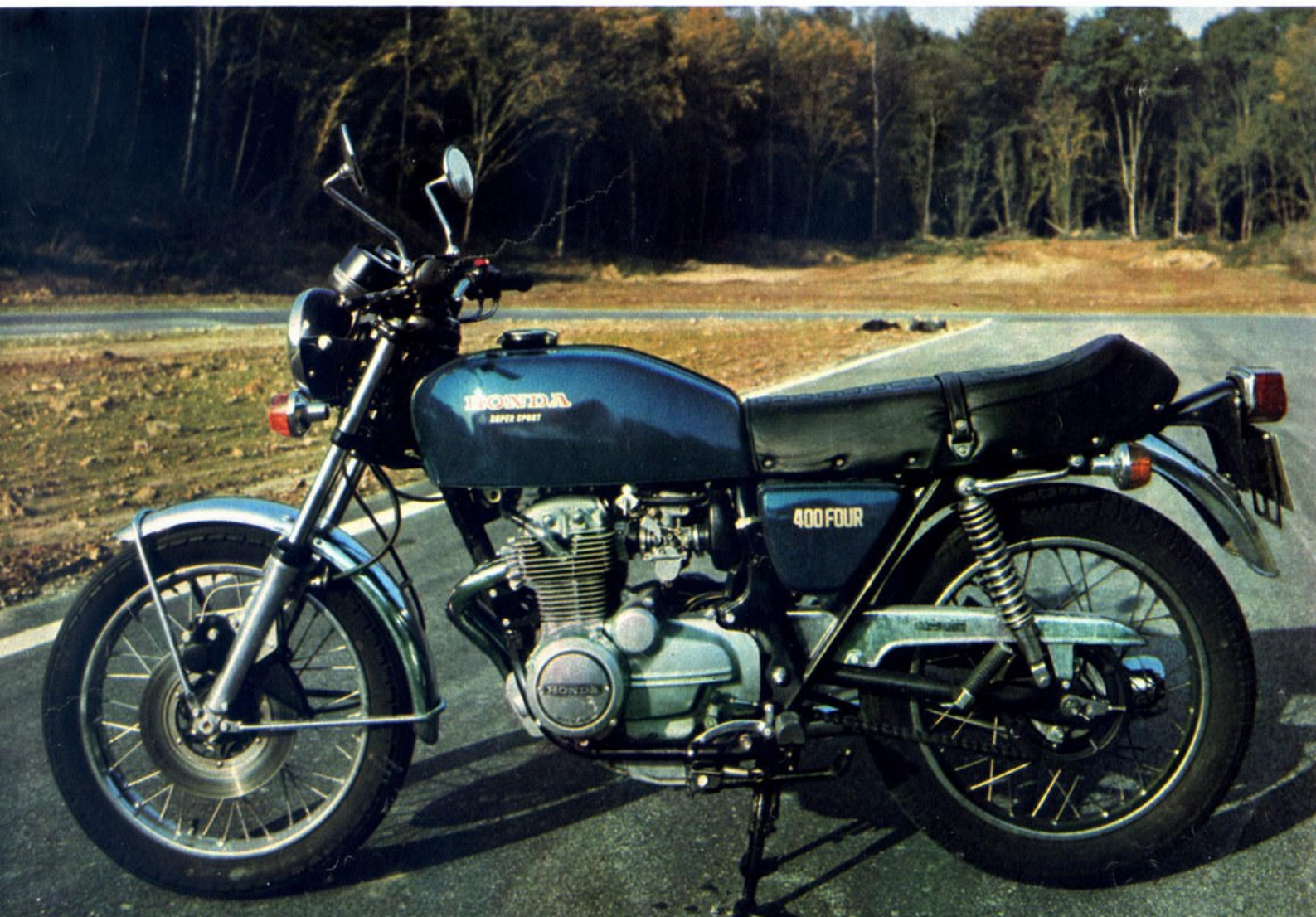
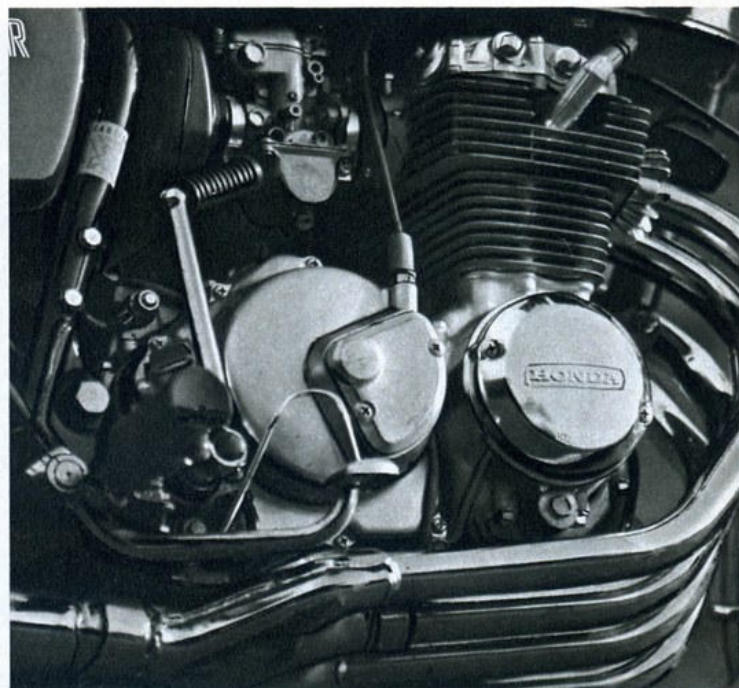
Vitesse maxi : 161 kmh (143 kmh assis)
Accélérations 400 m DA : 15"
Consommation moyenne : 5,3 l aux 100 km

La Honda 400 SS côté gauche : un profil sans fioriture. ►



◀ L'équipement du tableau de bord est celui de la 500 T, mais les graduations du compte-tours témoignent d'un tout autre moteur.

Derrière le petit arceau soudé sur la pédale de frein, on distingue une sorte de boucle noire métallique dont l'usage nous est inconnu jusqu'à présent. ▼



HONDA 400 SUPER SPORT: AMUSEZ VOUS ...SÉRIEUSEMENT

d'aujourd'hui et les ex-Cooper « S » ! Mais un jouet, si beau soit-il, n'amuse pas un homme sa vie durant. Il y a un âge, ou un créneau dans la situation sociale, qui crée ou stimule le besoin de jouer : l'adolescent à besoin de chercher ses limites, le cadre supérieur veut être sûr de savoir encore rigoler, etc... La 400 Honda est bien faite dans ce sens. Elle est propre, amusante, permet de se « défoncer » un après-midi durant et de se rendre sans aucune autre précaution à son bureau le lendemain. Sa discrétion, son « désign » sont plaisants. Ce qui l'est moins c'est le côté « vroum-vroum » à tout prix. Parfois aussi, on a besoin de calme, de confort et de luxe. C'est une question d'âge ou d'humeur, d'individu en un mot. Etes-vous, aujourd'hui, l'homme à la 400 Honda, autrement dit : avez-vous maintenant envie de jouer à faire semblant. Si vous dites « oui », la Honda 400 est un moyen très raisonnable de s'extérioriser, au taquet, comme on dit. Sinon il existe d'autres moyens d'être heureux à moto. On ne saurait vous le reprocher.

POUR

- Moteur très plaisant
- Boîte 6 vitesses
- Consommation
- Tenue de route

CONTRE

- Embrayage faible
- Pneus au rabais
- Freinage pas assez mordant
- Suspensions perfectibles

L'échappement « 4 dans 1 » a été très travaillé au niveau des courbures. Gain de poids, mais aussi économie côté construction.



LETTRE A UN AMI OU...

EN ROUES « LIBRES ! »

Ce jour-là, j'en avais assez des Grands Prix de banlieue et des duels de carrefours, mais, j'avais encore envie de m'amuser.

Faut dire aussi qu'une Honda 400, « Super Sport » comme le proclament les catalogues, c'est une constante invitation à se faire plaisir. Il suffit de peu de choses en fait, des détails : un compte-tours prometteur, des repose-pieds plus en arrière, un échappement travaillé... et nous voilà séduits, entortillés par les malins constructeurs qui nous connaissent vraiment trop bien, nous, les fidèles du rétrogradage, les maniaques de « l'angle » et parfois les martyrs de la « gamelle ».

Bref, ce week-end là, je voulais jouer à moto, j'avais envie de me prendre pour Agostini, ou Phil Read plutôt, Ago ne conduit plus que des deux-temps. Je voulais faire mon cinéma plutôt que d'aller au cinéma. En fait, c'est à peu près le même prix.

Sur le circuit de Folembay, du côté de Soissons, à 120 km au Nord de Paris, on accepte tous les amateurs au sens propre du mot. Pas de licence obligatoire ni d'autre introduction spéciale. 10 F la demi-heure à moto, 15 F en voiture et la piste est à vous. Il y avait du brouillard sur Paris quand je suis parti mais, au fil des kilomètres, le ciel s'éclaircissait : Soissons, Coucy-le-Château et, juste avant de rentrer dans la petite ville de Folembay, à droite avant la station-service, le circuit.

Un peu plus de deux kilomètres au tour, des virages plus techniques que dangereux, hormis peut-être un certain « gauche-droite » sur le retour, pas de rails dits de sécurité, des dégagements larges qui minimisent les conséquences d'une chute, on peut y aller.

Le maître de céans s'appelle M. Castelain, une sorte de gentleman-farmer, ex-grand amateur de rallyes automobiles et de voitures de haute volée. On l'imagine bien, aux belles années du Monte-Carlo, jouant sa prime de départ sur le tapis vert du Casino, avant d'attaquer, le lendemain, sur la neige, dans la montagne, et d'user sa quinzième ou seizième Alfa-Romeo, à moins que ce ne fut une Jaguar ou une Mercedes. Mais, tout cela, c'est le passé et, aujourd'hui, M. Castelain s'occupe d'abord et avant tout, du circuit de Folembay, ce qui n'est pas sans lui causer quelques tracasseries. Pour satisfaire certains riverains, la construction d'un mur a été décidée pour casser le bruit des moteurs, une école de perfectionnement tenue par Ruiz et Huguet, pour la moto, et par J.-P. Beltoise, peut-être, pour l'automobile, verra bientôt le jour. Un restaurant et des box, sans oublier la traditionnelle tour de contrôle viendront compléter les décors.

Mais, pour l'instant, même si l'intendance n'est pas prête, rien n'empêche de tourner sur la piste. Je serre bien mes bottes sur mon pantalon du dimanche, tout-bleu, tout-blanc, j'enfile mon blouson tout-rouge, tout-blanc et Avanti...

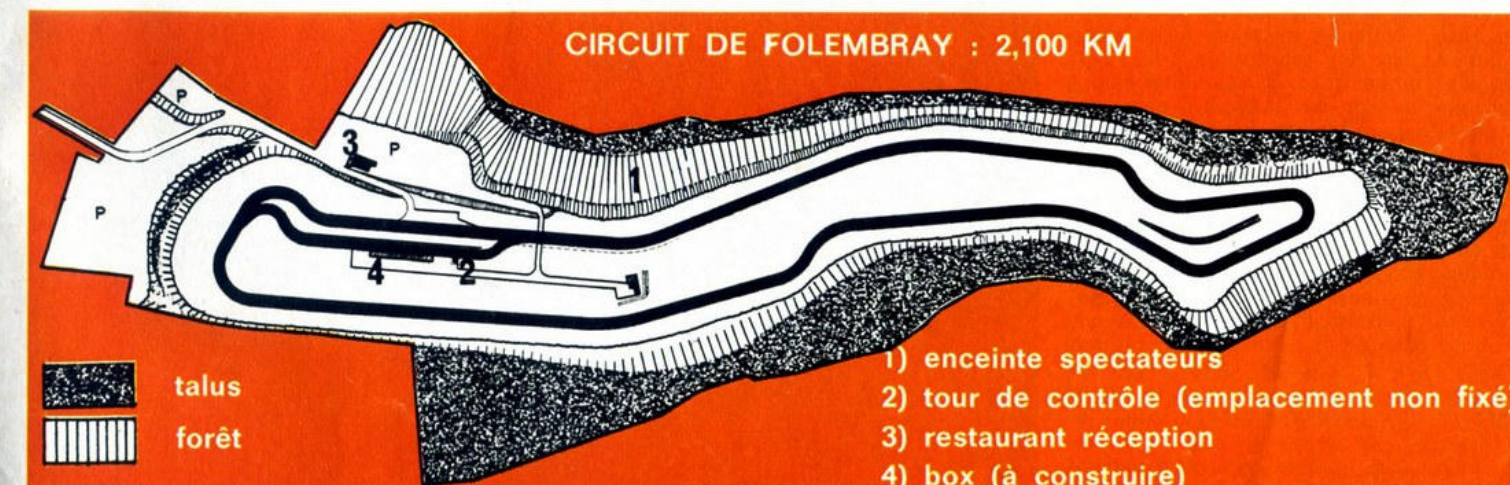
A moi les enchaînements pleins pots, les freinages à mort qui font tressauter la moto

tout entière, les plaisirs exquis de la géométrie des trajectoires et, aussi, les petits frissons... quand le silencieux racle le sol et déséquilibre la machine, quand la place arrière sautille sur le côté. Pratiquer la moto sur un circuit, c'est un peu comme enchaîner des pas de danse sur une lame de couteau. Il faut ne jamais se tromper. A côté de cela, la vitesse réussie, à ton rythme, sans une fausse note, bien en accord avec ta propre adresse et ton seul courage procurent une satisfaction certaine, comme n'importe quel travail bien fait. Mike Hailwood, certainement le plus grand pilote de vitesse que le monde ait jamais connu, a dit un jour qu'il pensait falloir être fou pour aller très vite. Dès lors, si l'on ne souffre d'aucune tare mentale, ne peut-on pas dire que le simple désir de s'amuser à aller vite n'est plus qu'une pulsion banale, normale même ?

Je tourne sans relâche. Attention au manque de vigilance qu'entraîne la routine. Déjà je commence à m'ennuyer. Mais à Folembay, c'est comme sur un stade, on n'est jamais vraiment seul. Deux participants de la Coupe Kawasaki sont en train de débiter leurs machines. On se dit bonjour et, sans autre formalité, on se « tire la bourre ». Bien sûr, la lutte est inégale, une 400 Honda, même Super Sport, ne vaut pas une 400 Kawa préparée pour la Coupe, et puis les hommes aussi sont différents... Mais peu importe, c'est pour rire. Alors, on s'attend, on se suit, on se tire, on se double, et comme on a toujours à apprendre les uns des autres, on s'éduque mutuellement. Très utiles, les points de repères des copains... Des dizaines de tours, on a croisé le fer loyalement. C'était bien, j'en ai même oublié que, depuis le petit « express » du matin, je ne m'étais rien mis sous la dent...

Vers cinq heures, j'ai repris la route de Paris, véritablement repu de vitesse et d'émotions. Jamais je n'ai été aussi prudent dans la circulation. Environ deux heures plus tard... j'étais au cinéma.

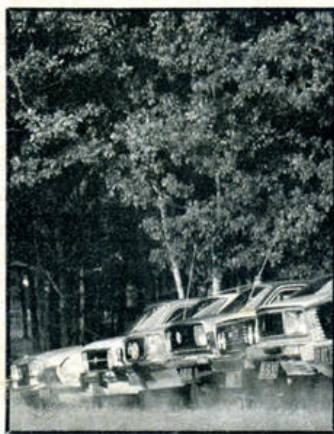
Quand veux-tu y aller à Folembay ? Fais-moi signe et ne pense surtout pas que les motards sont comme les marionnettes de la chanson « font trois petits tours et puis s'en vont... »



38 →
Porsche 924 :
moteur avant,
transmission
arrière.



22 →
La guerre
des 7 CV :
la parade
juste avant
l'affrontement.



99 →
50 Scrab :
prototype
ou machine
de promotion ?



85 →
La Ligier-
Matra :
chronos et...
...polémiques !



ACTUALITE	Editorial : Ils sont dépassés par la vitesse	21
	Trente jours d'automobile :	
	« Qu'est-ce qui me dit ? »	4
	A toute vitesse :	
	Succès - Bricolage	8
	Nouveauté - Promotion - Education	12
	Défense du consommateur	14
	Courrier de la Grogne	16
	Hier et aujourd'hui	28

NOUVEAUTES ESSAIS

DOCUMENT DU MOIS

LA GUERRE DES 7 CV : Simca 1307 GLS, Fiat 131, VW Passat L, Citroën GX 2, Opel Ascona 1,2 L, Ford Escort Ghia, Renault 12 TS et Peugeot 304 S ont été mises à l'épreuve de nos essais sur routes et autoroutes afin de vous aider à savoir LAQUELLE CHOISIR ?	22
---	----

Nouveauté à l'essai :	
La Renault 20 : L'habit et le moine !	35
Hors Salon : Porsche	38
Sunbeam 1600 GLS, 1300 T,	
Break 1600 S et Simca 1100 Pick-Up	40
Lancia - Fiat Visitors-Bus	42
Les secrets d'un bureau d'étude : L'Opel GT 2	60

REPORTAGES ENQUETES

U.S.A. : Les pirates de la route	44
Qui achète quoi ?	
La Toyota Land Cruiser	46
Made in U.S.A. : Le gigantisme se recycle	50
Paris-Deauville : « Elles » remontent sur les planches	52
Motonautisme : Une bonne année	112
L'automobile, cette inconnue (suite)	115
Les dessous de la vente	120
Cote de reprise des voitures d'occasion	123
Les nouveaux prix des voitures neuves	126

DEUX-ROUES

Moto-test	
50 Kreidler-Scrab : La souris qui rugit	99
400 Honda « SS » : Amusez-vous sérieusement	102
Lettre à un ami ou : En roues « libres » !	106
Moto sport	
Les « Six Jours » : Une affaire d'hommes	108

SPORT MECANIQUE

SPECIAL COULEURS FORMULE 1 1975

14 rounds en 14 questions	59
Les grands moments de la saison	61
Bilan et statistiques	72

Championnat du Monde des Rallyes	
Tour de Corse : Lancia passe le cap	75
Championnat d'Europe des Rallyes	
Rallye d'Espagne : A Zanini la dernière	83
Tour d'Italie : Quand Fiat se met sur son 031	84
Nouveautés et perspectives 1976	
La Ligier-Matra : Le matériel et les hommes	85
La longue attente des vraies voitures bleues	88
Ferrari : Le De Dion à la rescousse	90
Brabham-Alfa : le 3 ^e 12 cylindres dans la course ..	92
Embassy-Hill : Une nouvelle arme pour Brise	93
La « Six Roues » à l'œuvre	94
Promotion 1976 : Le blé en herbe	96
Sport informations	98