

Four- Sicht



F wie Four: Mit der legendären Vierzylinderbaureihe festigte Honda in den siebziger Jahren endgültig seinen Ruf als Trendsetter. Die CB 400 F brillierte mit einem seidenweichen Triebwerk und optischen Reizen

Die mit der Nieten-Sitzbank“. Oder „die mit dem Auspuff“. So oder ähnlich lauten die typischen Antworten auf die Frage „Erinnerst du dich noch an die Honda CB 400 F?“. Tatsächlich ist die 1974 vorgestellte Mittelklassemaschine vor allem wegen ihrer Äußerlichkeiten im kollektiven Gedächtnis haften geblieben. Motor und Fahrwerk boten nicht viel Neues gegenüber dem 50 Kubikzentimeter kleineren Vorgängermodell, doch das Styling markierte eine Zeitenwende.

Vorbei die Ära prestigeträchtiger Tanklackierungen mit mehreren Farben und verchromten Flächen. Keine majestätischen, erhabenen Markenembleme, keine aufwendigen Zierlinien mehr. An die Stelle der alten Pracht war betonte Sachlichkeit getreten: klare, gesättigte Farben (am Anfang gab's nur rot oder blau, im Modelljahr 1976 kam gelb hinzu), dazu schlichte Aufkleber, darüber eine Schicht Klarlack – die Pop Art war im Motorradbau angekommen. Fraglich ist, ob die Werbetexter mehr als die üblichen sensationsheischenden Sprüche im Kopf hatten, als sie den deutschen CB-400-Prospekt mit „Das Motorrad der neuen Generation“ überschrieben. Aber in der Rückschau gesehen, haben sie recht behalten.

Welch eine Krümmeranlage! Bei diesem Anblick nicken auch eingefleischte Vier-in-Vier-Fans anerkennend



Da fehlt doch was? Ohne Auspuff wirkt die linke Seite seltsam leer. Die Bremsscheibe bemüht sich um optischen Ausgleich

Demonstrativ auch der Verzicht auf vier verchromte Auspufftüten am Heck. Vierzylindermotoren zwischen zwei Rädern galten 1974 immer noch als ungewöhnlich, und die stolzen Besitzer wollten den Hinterherfahrenden auch zeigen, was sie

hatten. Und da kam diese kleine Vierzylinder-Honda als erstes Serienmotorrad der Welt mit einer Vier-in-Eins-Auspuffanlage daher! Der Trend kam aus dem Rennsport, wo jedes eingesparte Gramm zählte, und sollte in kürzester Zeit große Teile der Motorradwelt erfassen. Zubehör-Anbieter von Einrohr-Anlagen blühten auf, immer mehr Hersteller boten die sportliche „Vier-in-Eins“ ab Werk. Aber keinem sollte jemals wieder so eine hinreißende

Linienführung gelingen wie den Honda-Entwicklern. In kühnem Schwung wurden alle vier Rohre zur rechten Seite geführt, wo sie dann den Motorkonturen folgend, absolut parallel weit nach hinten laufen. Erst so spät wie möglich, unmittelbar vor dem Hinterrad, führt ein Sammler die chromglänzenden Krümmer zusammen. Keine Frage: Diese Anlage beherrscht den optischen Auftritt des kleinen Vierzylinders und zieht alle Blicke auf sich.



Bremstechnik anno 1974: Sattel vor dem Gabelrohr, ungelochte Scheibe, die Hutze schützt die Zündspulen vor Spritzwasser



Der E-Starter (unterer Knopf) gehört wie selbstverständlich zu einer Vierzylinder-Honda. Einen Kickstarter gab's aber auch



Wackelkandidaten: Die originalen Stoßdämpfer wanderten zumeist zugunsten von Koni-Teilen recht schnell auf den Müll

Gemeinsam mit dem Vorgänger CB 350 F markierte die CB 400 F auch in weiterer Hinsicht einen Trend: Der Hersteller aus Hamamatsu wird in den nächsten Jahren zielstrebig jede noch so kleine Lücke im eigenen Modellprogramm zu füllen versuchen. Warum soll nicht zwischen einer 350-Kubik-Maschine mit zwei Zylindern und einer 500er Vierzylinder noch Platz für einen 350er- beziehungsweise 400er-Vierer sein?

Der deutsche Importeur in Offenbach wollte diesem Gedanken ursprünglich nicht folgen, man sah die Lücke wohl doch als zu klein an. Dass dem deutschen Publikum die CB 350 F trotzdem nicht vorenthalten wurde, lag im Wesentlichen an einem enthusiastischen Fahrbericht: *Das Motorrad* hatte eine privat importierte Maschine in die Finger bekommen, den seidenweichen Motorlauf sowie die möglichen Fahrleistungen in den höchsten Tönen gelobt und einen sicheren Verkaufserfolg prognostiziert. Tatsächlich musste sich der dritte

Vierzylinder-Großserienmotor aus dem Hause Honda – nach der CB 750 von 1968 und der vier Jahre später vorgestellten CB 500 – nicht hinter den großen Ge-

Der deutsche Importeur wollte nicht, nach dem ersten Test konnte er aber nicht mehr anders

schwistern verstecken. Der Grundaufbau mit fünffach gleitgelagerter Kurbelwelle und einer obenliegenden, per Kette angetriebenen Nockenwelle entsprach dem 500er Triebwerk, doch nur wenige Teile wie die Primärkette oder der

Ölfilterdeckel waren tatsächlich baugleich und zwischen den Modellen austauschbar. Trotz der äußerlichen Ähnlichkeit konnte also keine Rede von einem kostensparenden Baukastensystem sein. Die Nockenwelle lief direkt im Leichtmetall des Zylinderkopfs und betätigte über Kipphebel zwei Ventile über jedem der kleinen Zylinder. Trotz der Baubreite des Vierzylinders fanden noch die Lichtmaschine auf dem linken und die Kontaktzündung auf dem rechten Kurbelwellenstumpf Platz. Den Primärtrieb zum Fünfganggetriebe übernahm eine Mehrfachzahnkette von der Mitte der Kurbelwelle aus.

Mit 35 PS bei 9200 U/min konnte sich das jüngste Mitglied der Honda-Modellpalette auf dem Papier kaum von der 30



Keine Angst vor hohen Drehzahlen: Der rote Bereich beginnt erst bei 10.000 U/min



Glänzendes Kunstwerk: Die einzelnen Krümmer werden erst direkt vorm Hinterrad in einem Sammler zusammengeführt

PS starken CB 350 absetzen. Doch im Fahrerlebnis lagen Welten zwischen dem Twin und dem zierlichen Reihenvierzylinder: Einen so sanften und vibrationsarmen Motorradmotor hatte die Welt zuvor nicht gekannt. Wer hohe Drehzahlen nicht scheute, war schnell und komfortabel unterwegs, selbst fünfstellige Anzeigen auf dem Drehzahlmesser steckte der kleine Drehwurm völlig gelassen weg. Dass sich bei einer Dauertestmaschine nach 24.000 Kilometern eine Pleuelfußschraube verabschiedete, verunsicherte die CB-Gemeinde nur kurz – das war kein typischer Schaden.

Daran lag es also nicht, dass der 350er ein kurzes Leben beschert war. Bereits Ende 1974 zog die markante Vier-in-Eins-Anlage des Nachfolgemodells CB 400 F auf der IFMA in Köln die Blicke auf sich. Bei unverändertem Hub von 50 Millimetern bescherten vier Millimeter größere Bohrungen (jetzt 51 Millimeter) den Hubraumzuwachs auf exakt 408 Kubikzentimeter. Die Höchstleistung betrug nun 37 PS bei 8500 U/min, neben der Hubraumaufstockung bescherte wohl auch die gelungen abgestimmte Auspuffanlage dem neuen Triebwerk einen etwas günstigeren Drehmomentverlauf. Um im neu hinzugekommenen sechsten Gang auf Höchstdrehzahl zu beschleunigen, reichte es trotzdem nicht: Die Abstufung der ersten fünf Gänge entsprach exakt dem Fünfganggetriebe der 350er, der sechste Gang

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

1. Honda CB 750 Four Club e.V.

Michael Schellerich, Bessemerstr. 9
D-60388 Frankfurt
Tel.: 06109/35212
www.cbfourclub.de

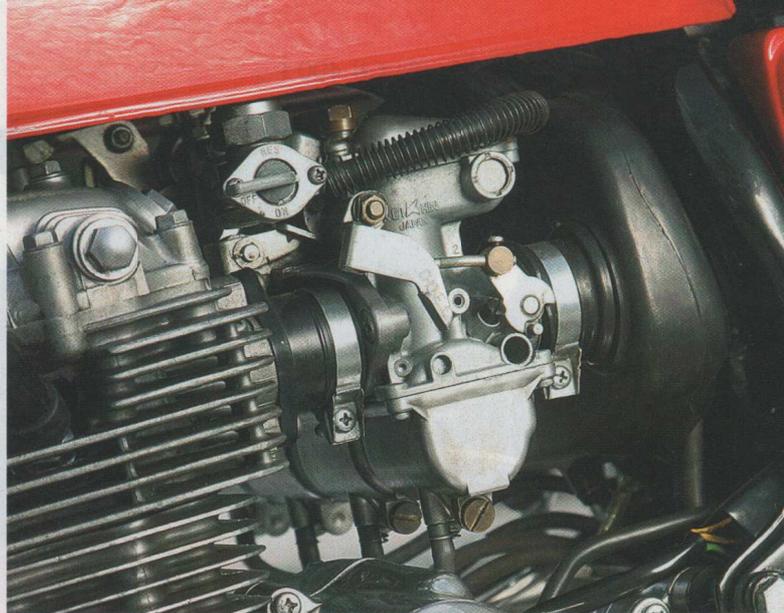
*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

war also als Schongang „obendrauf“ gepackt worden.

Zeitgenössische Tester bezeichneten die Honda-Neuheit als „Flüstermaschine“ und berichteten, dass dem Fahrer oftmals



Eine Batterie von vier 22-mm-Keihin-Vergasern versorgt die zierlichen Brennräume mit zündfähigem Gemisch. Hinten ist der Luftfilterkasten zu sehen, in den die Kurbelgehäuse-Entlüftung mündet



Der heutige Marktwert*



Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
CB 400 F	1975-1977	4400 €	3500 €	2400 €	1000 €	400 €	4828 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

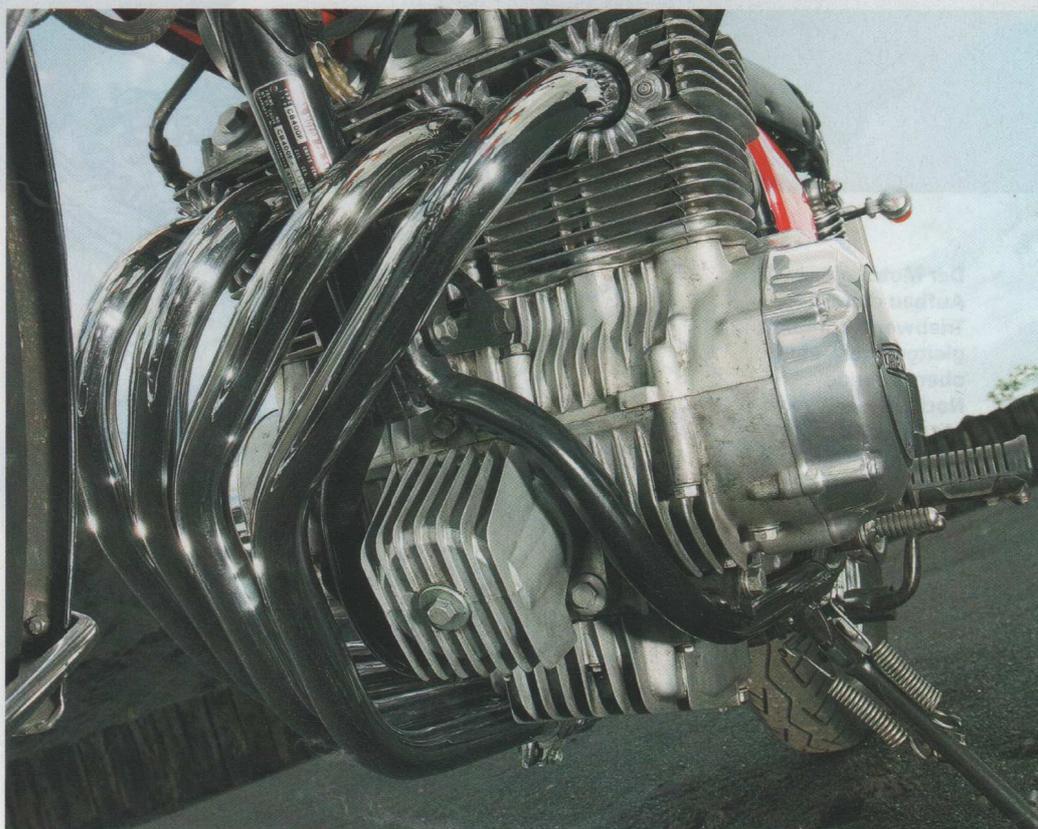
Vorausgesetzt, sie hatten ein wenig ins Fahrwerk investiert! Sowohl die Erstbereifung als auch die Federbeine an der Hinterradschwinge erfüllten in erschreckender Weise sämtliche kursierenden Klischees über japanische Fahrwerksunarten mit Leben. Die steinharten 18-Zoll-Bridgestone-Gummis ließen schon auf trockenem Untergrund Führungsqualitäten vermissen, die viel zu weiche Dämpfung an der Hinterhand ließ die Heckpartie in zügig gefahrenen oder welligen Kurven haltlos hin und her schwänzeln. „Hondas Marketing-Strategen haben ihre Computer

für Fahrwerksdaten offensichtlich ausschließlich mit Werten der amerikanischen Komfortisten gefüttert, als sie diese Federbeine in Fertigung gehen ließen“, kommentierte *Das Motorrad* im Juni 1976 süffisant.

Obwohl, eigentlich war die Angelegenheit ja nicht wirklich spaßig: „Man kommt tatsächlich nicht ohne mehr oder minder stark versetzendes Hinterrad um enge Kurven. Hinterdrein fahrende Leute berichten von haarsträubenden Bewegungen, aus denen die Schwinge kaum wieder zur Ruhe kommt.“ Der Wechsel

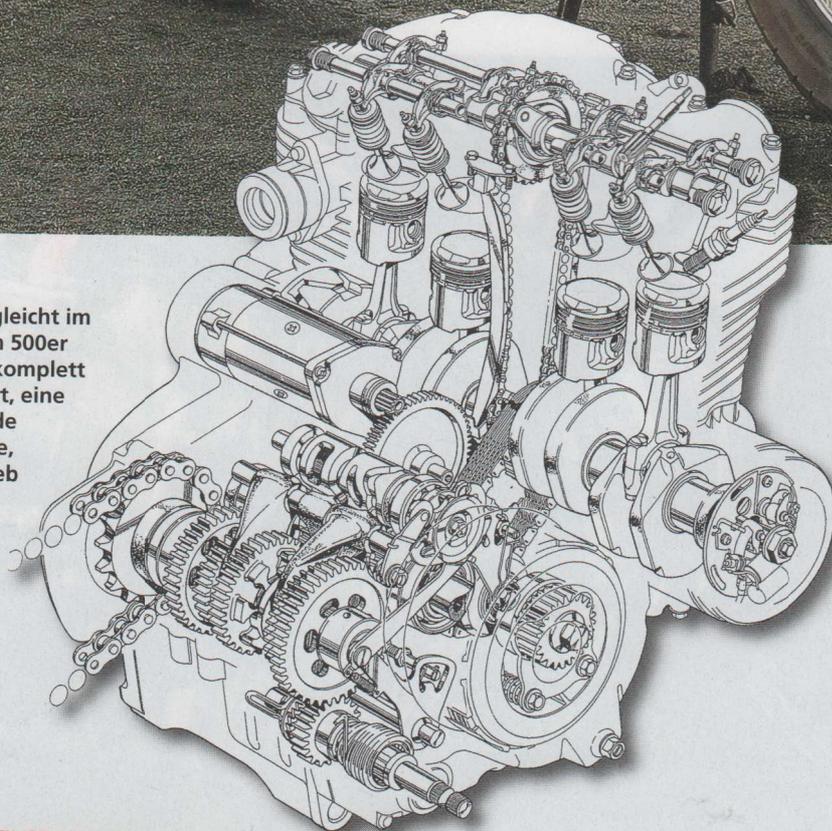
die tatsächliche Geschwindigkeit gar nicht bewusst sei, weil der Motor nur ein sanftes Säuseln hören ließ und sich scheinbar nicht anstrengen musste. Objektiv gesehen waren gut 180 Kilo Leergewicht nicht gerade wenig für 400 Kubik, und die Höchstgeschwindigkeit blieb mit gemessenen 157 km/h (mit flach liegendem Fahrer) hinter den Werksangaben zurück. Aber das war beim flotten Kurvenschwingen auf der Landstraße nicht wirklich relevant – hier mussten CB-400-Fahrer dank ihres gut abgestimmten Triebwerks nicht befürchten, von ihren Kollegen auf größeren Maschinen abgehängt zu werden.

Platz für die Auspuffrohre: Der Unterzug des simplen Honda-Rahmens gabelt sich erst knapp über dem Ölfilter





Der Motor gleicht im Aufbau dem 500er Triebwerk: komplett gleitgelagert, eine obenliegende Nockenwelle, Mittlenabtrieb



auf Metzeler-Reifen und Koni-Dämpfer gehörte unter Honda-Vierzylinder-Fahrern jener Zeit quasi zum Standard, und wer etwas auf seine Gesundheit hielt, wartete besser nicht, bis der erste Reifenwechsel fällig war, sondern rüstete schon die ladeneue Maschine um.

Eine Kuriosität am Rande: Im Gegensatz zur 350er mussten Beifahrer auf der 400er mit an der Schwinge befestigten Fußrasten Vorlieb nehmen – die Beine machten also jede Federbewegung mit. Nach rund hundert Maschinen ruderte Honda zurück und stellte mit separaten Auslegern das gewohnte Komfort-Niveau wieder her. Der Image-Schaden der kurzen Verirrung

Technische Daten

Honda CB 400 F

Motor: Fahrtwindgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt

Hubraum: 408 ccm

Bohrung x Hub: 51 x 50 mm

PS bei U/min:

37 bei 8500

Verdichtung: 9,4:1

Vergaser: Vier Keihin-Rundschiebervergaser mit 22 mm Durchlass

Zündung: Kontaktgesteuerte Batterie-Spulen-Zündung

Schmierung: Druckumlaufschmierung durch Eaton-Pumpe mit 3,5 Liter Ölinhalt

Antrieb: Primärtrieb über Zahnkette; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; ußgeschaltetes Sechsganggetriebe; Hinterrad-antrieb über ungekapselte Rollenkette

Fahrwerk: Einschleifenrahmen aus Stahlrohr und Blech-Formteilen mit zwei Unterzügen; vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten Zweiarmschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen

Reifen: vorn 3.00 S 18, hinten 3.50 S 18;

Bremsen: vorn hydraulisch betätigte Scheibe mit 260 mm Durchmesser; hinten Simplex-Trommel mit 160 mm Durchmesser

Leergewicht: 184 kg;

Verbrauch: 5 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: 158 km/h

war beträchtlich, denn natürlich gehörten die an die Presse herausgegebenen Testmaschinen zu der frühen Serie...

Nicht nur an der übersoffenen Fahrwerksabstimmung zeigte sich, dass die CB 400 F vor allem für den amerikanischen Markt konzipiert worden war. Staunend nahmen deutsche Honda-Kunden zum Beispiel zur Kenntnis, dass die Kurbelgehäuse-Entlüftung erstmals in den Luftfilterkasten führte. Die umweltbewussten Kalifornier verlangten es so, und die europäischen



Stand der Technik: Simplextrommel im Hinterrad. Der Prospekt stellte stolz die „mechanische Innenbackenbremse“ heraus



Schmucklos: Die CB 400 verzichtete in den ersten beiden Jahren konsequent auf Zierlinien. 1975 trugen Tank und Seitendeckel wie hier die gleiche Farbe, der 76er Jahrgang kam hingegen mit schwarzen Seitendeckeln auf die Straße. 1977 hielten dann doch Streifen Einzug

Motorradfans bekamen eine Vorahnung von den immer schärferen Emissionsgesetzen, die in Zukunft auf sie zukommen würden. Tatsächlich warb auch der deutsche Prospekt bereits ausdrücklich mit „Umweltfreundlichkeit“ und konstatierte rührend bemüht: „Eine Technik, die nicht gegen, sondern für menschwürdigere Lebensbedingungen konzipiert worden ist. Kurz: Four in one - vier Rohre in einem“.

Auch in dieser Hinsicht erwies sich die CB 400 F also als Vorreiter. Vorerst war die Abhilfe einfach: Wer nicht alle paar tausend Kilometer den verölten Luftfilter wechseln wollte, sollte einfach die Entlüftung mit einem langen Schlauch ans Rahmenheck ins Freie verlegen, lautete die

Drosselung per Reduzierhülsen: brutal, aber effektiv. Und billig für alle Beteiligten

Empfehlung der Traditionalisten. Ironischerweise kamen die kleinen Vierzylinder übrigens ausgerechnet in den Vereinigten Staaten bei weitem nicht so gut an wie im alten Europa – die Amerikaner bevorzugten in diesen Hubraumklassen Zweizylinder.

1977 ging die „Little Big Four“ ins letzte Modelljahr, in dem der 14-Liter-Tank nicht nur einen versenkten Einfüllstutzen, sondern erstmals auch Zierstreifen trug. Weinrot mit goldenen und orangenen Streifen

sowie gelb mit schwarzen und roten Streifen standen zur Auswahl. Nach einer Umstellung der Versicherungstarife gewann die 27-PS-Klasse enorme Bedeutung, kein Anbieter in der Einsteiger- und Mittelklasse konnte daran vorbei gehen. Honda wählte bei der CB 400 F die brutale Tour und drosselte den Vierzylinder mit Reduzierhülsen in den Krümmern. Nicht gut für die Fahrbarkeit, aber verständlich: Die Importeure wollten solche nötigen Anpassungen an regionale Gegebenheiten möglichst rasch und kostengünstig bewerkstelligen, viele Käufer wollen vor allem wenig bezahlen und mit möglichst geringem Aufwand auf die volle Leistung zurückkrüsten können.

Die Vier-in-Eins-Anlage machte im Honda-Programm Furore, auch wenn sie nie wieder in so spektakulärer Form daherkommen sollte: Ab 1975 trugen CB 550 F und CB 750 F1 nur noch ein Rohr auf der rechten Seite. Die CB 400 F hingegen verschwand still und leise und ohne echten Nachfolger aus dem Modellprogramm. Wer beim Honda-Händler weniger als 550 Kubik wollte, hatte sich fortan mit ein oder zwei Zylindern zu begnügen. Die zweizylindrige CB 400 (an den nachgestellten Buchstaben T oder N von der F zu unterscheiden) entwickelte sich als das Einsteigermotorrad schlechthin zum echten Verkaufserfolg.

Text: Peter Mergelkuhl

Fotos: Stephan Lindloff

p.mergelkuhl@oldtimer-markt.de