HONDA CB 400 SUPER FOUR

PRIORITÉ Á L'ESTHÉTIQUE

La Honda CB 400 Super Four commercialisée au Japon est une version modèle réduit de la Big One CB 1000 présentée au dernier Salon de Tokyo, et attendue en Europe pour 1993. La "mini Big One", une nouveauté au look d'enfer, cible les jeunes motards japonais saturés de réplicas.

Par Franck Le Boucher

Le concept "Big One", et donc la CB 400 Super Four, est un bon exemple de l'évolution philosophique du service "Recherche et Développement" Honda qui privilégie désormais "l'émotion" plutôt que la technologie. Une initiative qui ne vient pas du département marketing mais d'un groupe d'ingénieurs et de dessinateurs qui ont conçu la "Big One" pendant leur temps libre avec comme ligne directrice la réalisation d'une moto qu'ils aimeraient acheter. Depuis quelques années Honda a surtout produit des motos "soft" dans le but de "dédramatiser" l'image de la moto... contrairement à certains autres constructeurs, Kawa et Suzuki pour les citer, qui n'ont pas cessé de proposer des modèles agressifs porteur d'une image très passionnelle. Conséquence, Honda a perdu des parts de marché un peu partout dans le monde. *« Nous avons désormais besoin de machines porteuses d'image forte comme le furent dans leur temps les CBX 1000 et CB 1000R. La NR est d'abord un rêve technologique pour une élite. La "Big One" elle, ne sera pas seulement plus accessible financièrement mais aussi plus proche des désirs d'une majorité. »* Il est vrai que ce type de moto est très attractif esthétiquement avec une mise en évidence de la mécanique que l'on ne ressent pas comme étant anémique, une moto d'homme, un tantinet frimeuse mais la part de frime dans la moto est incontournable, c'est même le moteur de "l'émotionnel".

La fausse grosse

La CB 400 Super Four qui est donc née sous le signe de la Big One se positionne comme remplaçante de la CB1 (essai MJ n° 1006) pour contrer les nouveautés de la conccurrence telles que les Xanthus Kawasaki et Katana Suzuki. Le moteur de la CB 400 Super Four a une base CB1 pour réduire les coûts de production mais grandement revue pour en modifier les caractéristiques telle qu'une augmentation du couple dans les bas régimes. Les masses de l'embiellage sont plus lourdes pour plus d'inertie, les chambres de combustion et valeurs de levée de soupapes réajustées pour un accord avec de nouveaux carbus à boisseaux plats qui, par ailleurs, sont plus accolés à la culasse pour une raison esthétique. Une rampe de carbus bien visible fait partie de l'attrait esthétique. Ce qui est nouveau et pas visible ce sont les rapports de boîte plus courts sur les 4 premières vitesses. Le cadre, d'un classique dessin double berceau en acier, a néanmoins un bras oscillant en aluminium. Les ingénieurs de chez Honda estiment cette technologie de partie-cycle *« suffisante »*, et disent même qu'une certaine fléxibilité est un avantage sur une moto routière. L'empattement de la CB 400 (1455mm) est plutôt digne d'une grosse moto, de même que l'angle de chasse (27°15'), et ceci est voulu pour procurer à cette petite cylindrée les sensations de conduite d'une grosse. Toutefois le but n'étant pas de faire de cette 400 un "camion", pour compenser ses mensurations de grosse moto, le centre de gravité a été rabaissé par rapport à la CB1 par un positionnement du moteur plus bas dans le cadre.

Moulin électrique

La 400 ne sera proposée qu'en couleur unie, rouge, noir ou jaune. Cette dernière couleur est une exclusivité Honda pour une machine de route. Dans les années 1970 Honda a commercialisé la 750 F2 et déjà une CB 400 en jaune canari. Ce fut un bide. Qu'à cela ne tienne *« c'est une façon d'identifier cette nouveautée à quelque chose du passé, une connotation nostalgique. »* Quelque soit l'angle sous lequel on regarde la CB 400 Super Four il se dégage une impression "bestiale".

Côté pile comme côté face, d'avant ou d'arrière, la CB 400 Super Four est tout simplement... belle !

Un tableau de bord classique, sobre mais soigné dans sa finition. Il manque tout de même une jauge à essence.

Le pilote est de grande taille ce qui est trompeur pour les mensurations de la moto qui cependant n'est pas d'un petit gabarit. Sur la CB 400 Super Four la moyenne des japonais ont l'impression d'être sur une grosse moto.

Le réservoir ventru sur sa partie avant est par contre bien évidé au niveau des genoux pour permettre une bonne position de conduite. Bref, on se croirait assis sur une grosse moto... jusqu'à ce qu'on mette le contact moteur. La sonorité de l'échappement 4 en 1 nous ramène à la réalité. C'est bien une 400 cm³. Le moteur s'avère très souple, linéaire, façon moteur électrique avec une montée en régime régulière jusqu'a 13 000 tours et une petite poussée supplémentaire du côté de 9 000 tours. Pas d'impression phénoménale, ce qui contraste avec le look de la machine, mais des performances tout à fait honnêtes. Par contre, par rapport à la CB1, l'amélioration du couple moteur n'est pas évidente. La CB 400 Super Four est très facile et relax à conduire. N'oublions pas que cette machine cible les jeunes et donc nouveaux conducteurs et que pour d'évidentes raisons de sécurité le comportement électrique du moteur est préférable à tout autre.

Partie-cycle traditionnelle avec un cadre double berceau en acier qui emprisonne étroitement la mécanique le tout formant un ensemble très compact.

La tenue de route très sécurisante elle aussi, s'accorde aux caractéristiques moteur. La direction n'est pas aussi légère et vive que sur la CB1 mais la stabilité à haute vitesse ainsi que l'adhérence du train arrière est en progrès. Les sensations de conduite sont plus celles d'une grosse moto que d'une moyenne cylindrée avec néanmoins une très bonne maniablilité dans les virages serrés, genre coin de rue. La CB 400 Super Four hérite des freins de la CB1, un double disque de 296 mm à l'avant et un simple disque de 240 mm à l'arrière. Le freinage est d'enfer mais peut-être un peu trop brutal pour des débutants. Autre point critiquable, les à-coups de transmission à basse vitesse qui contrastent avec la douceur de la boîte de vitesse et sa précision.

Le Canada Dry de la moto

Dans sa version modèle réduit de "Big One", la CB 400 Super Four se révèle particulièrement docile et très bien adaptée à des pilotes sans expérience. Quelque part cela veut dire que le ramage ne vaut pas le plumage qui lui est plutôt porteur d'une image "agressive". Elle a la couleur de l'alcool, le goût de l'alcool, mais ce n'est pas de l'alcool... En sera-t-il de même pour sa grande sœur la "Big One" ? F.L.B.

Le moteur de la CB 400 Super Four est directement dérivé de celui de la 400 CB1. Les différences sont d'ordre esthétique (notez la positions des carbus accolés à la culasse) et technique pour une (très légère) amélioration du couple moteur.

Sous la selle, un logement assez vaste pour reçevoir une combinaison pluie.

FICHE TECHNIQUE

Moteur: 4 cylindres quatre-temps DOHC, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée: 399 cm³
Alésage x course: 55 x 42
Puissance: 53 ch à 11 000 tr/mn
Couple: 3,7 kgm à 10 000 tr/mn
Carburateurs: 4 Kehin de 22 mm de diamètre
Boîte: 6 vitesses
Transmission secondaire: par chaîne
Cadre: double berceau en acier, bras oscillant en aluminium
Fourche AV: télescopique
Suspension AR: double amortisseurs réglables
Roues: 17 pouces AV et AR
Freins: double disques AV de 296mm de ∅ à pinces 4 pistons et simple disque AR de 240mm de ∅ à pince 2 pistons
Réservoir: 18 l
Poids à sec: 172 kg