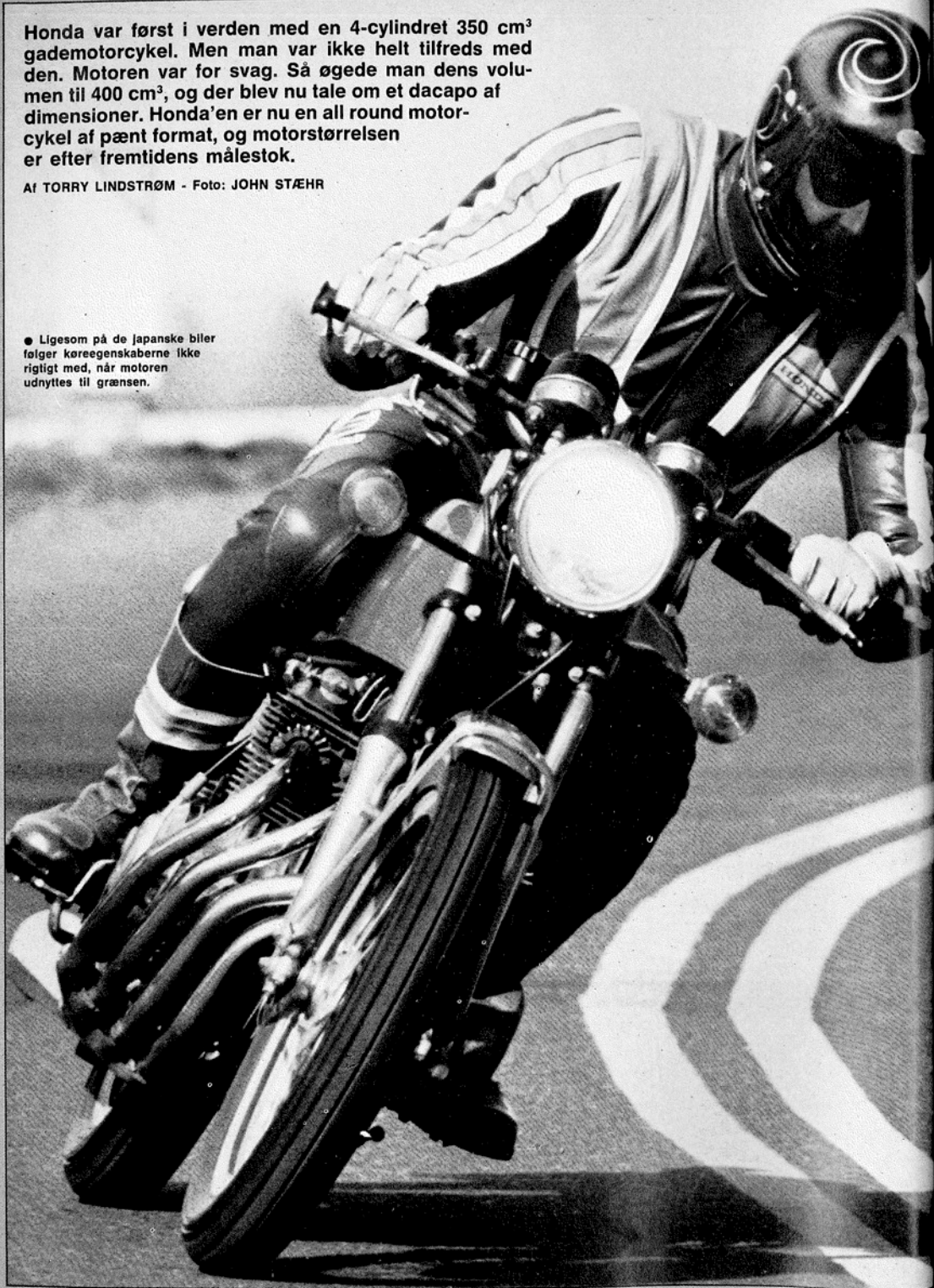


Honda var først i verden med en 4-cylindret 350 cm<sup>3</sup> gademotorcykel. Men man var ikke helt tilfreds med den. Motoren var for svag. Så øgede man dens volumen til 400 cm<sup>3</sup>, og der blev nu tale om et dacapo af dimensioner. Honda'en er nu en all round motorcykel af pænt format, og motorstørrelsen er efter fremtidens målestok.

AI TORRY LINDSTRØM - Foto: JOHN STÆHR

● Ligesom på de japanske biler følger køreegenskaberne ikke rigtigt med, når motoren udnyttes til grænsen.



Danmarks populæreste 4-takter, Honda 400/4 Super Sport:

# Hondacapo

■ ■ ■ Det er sjovt, men japanske motorcykler er ikke spor anderledes end japanske biler: De kommer med pragtstykker i motorværk. Al mekanik fungerer perfekt. Motoren ryger op i skyhøje omdrejninger uden mislyde, og gearkassen præsterer skift som en hagbygge. Men det dér med at styre, det har japanerne ikke rigtig fået fat i endnu.

Det var med en hel del forventninger, vi langt om længe fik fingre i en Honda 400/4 til test. Maskinen er Danmarks populæreste 4-takter, og salgstallet er skyhøjt sammenlignet med gamle dages efterspørgsel på enkeltmodeller. Så noget måtte der være over den motorcykel udover det, at der altid har været noget særligt ved Honda.

Ser man på prisen, er det helt klart, at Hondaen ligner et tilbud. Man får fire cylindre, seks gear og skivebremse til en meget konkurrencedygtig pris i forhold til volumenkonkurrenterne.

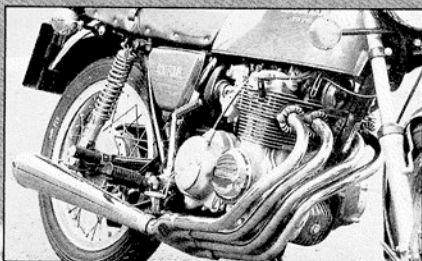
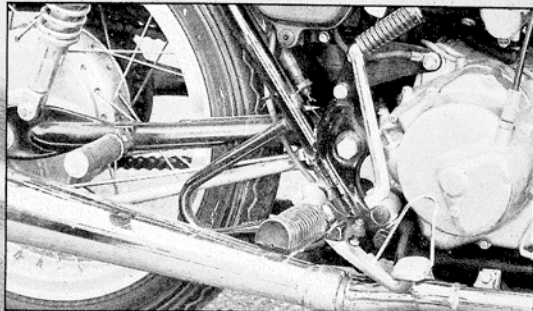
Motoren alene er den helt store attraktion på denne motorcykel, og det beviser den selv: Et lille tryk på selvstarteren, og de fire små cylindre springer i gang med en lavmælt mumlen og uden antydning af mekaniske mislyde.

Motoren er samarbejdsvillig, ualmindelig hurtig og tager omdrejninger som et lyn, når man rører gassen. Første gear er inde med et fint lille klik.

Øjeblikkelig funktion af koblingen, og man ruller kontrolleret af sted. Andet klik, tredje klik, fjerde, femte, sjette. Små fingerspidsbevægelser på koblingen og umærkelige vræk med højre hånd på gassen.

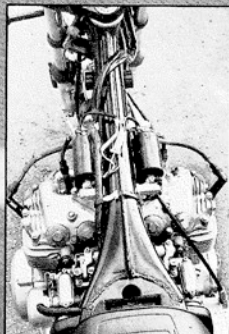
Op- og nedgearinger i maskingevær-tempo uden forkeret lyde og hele tiden den kontrollerede, dæmpede mumlen fra den store lydpotte, som de fire frækt svungne udblæsningsrør smyer sig ned i. Når der er stil over at køre rundt på en Honda 400/4 omdrejninger eller 10.000. Alt vejr fra maskinen met i lægen klager over tempoet fra meka-

► God og dårlig detalje: Fodbremens pedal er udstyret med beskyttelsesbøjle, så fodet ikke ridser sidedækslet. Desværre er fodhvileren til passageren anbragt direkte på svinggaffelen, så alle baghjulets affjedringsbevægelser går direkte op i fødderne på passageren.



▲ Designet er ganske kantet med den brutale tank. Lyddæmperen er i øvrigt særdeles effektiv.

► Her ses Hondaens typiske stelkonstruktion med den stærke rygrad i punktsvejst plade.



nikken og ingen hjerteflælde hos svagelige fodgængere: Hondaens lydniveau er markedets mest civiliserede.

## Køreegenskaberne lever ikke op til dens image

Man begynder hurtigt at se sig om, for funktionen af de elementære ting bliver man lynhurtigt dus med. Snart nærmer man sig sine yndlings-sving, og hvad er nu det?

Lige så snart Hondaen rives ud af dagligdags, kvikke tempo og bliver presset hurtigere gennem kurverne, lever den ikke op til sit fantastiske sports-image fra Mike »The Bike« Hailwoods dage.

Hondaen er såmænd styretung nok, men den bliver temmelig hurtig i selve styret og ind i et sving. Den nærmest slinger og er upræ-

cis på kursen, til man er kommet så langt rundt i svinget, at man igen kan lukke op for gassen.

Så kan man selvfølgelig ordne den slags problemer ved at fa' med et bjørnegreb om styret og mumle »du skall«, men det bliver man helt udsat af i længden, og det piller lidt ved køreglæden, at den rullende afdeling ikke rigtig lever op til motorens standard.

## Prisen er alligevel ikke så sensationel

Hvis nu man bliver vild og vil forske videre i Honda 400's køreegenskaber, så viser det sig, at det for en gangs skyld er forgaffelen, der ikke kan holde trit med tempoet i svingene. I ekstreme tilfælde oplever man at forhjulet direkte sidestøper, og så indstillede vi forsøgene her.

Kørekomforten er indrettet til gode veje. Både forhjul og baghjul er stift affjedret og dæmpet. Kørsel med passager skal navnlig helst foregå på de gode veje, fordi passagerens fodhviler er anbragt direkte på baghjulets svinggaffel, så passageren får alle affjedringsbevægelser lige op i benene.

En næjere sammenligning mellem pris og udstyr afslører, at prisen faktisk ikke er helt så sensationel, som man først kunne tro. Man får et pragtfuldt motorværk og gearkasse, men så er festen slut: Skivebremse på forhjulet har alle motorcykler efterhånden nu til dags, og der er intet ødselt udstyr på Hondaen. Fx er de dyre højkantede aluminiumssportsfælge på testcyklen ikke standard. Det er ganske almindelige forkrømede fælge. (Fortsættes side 54)

ForhjulsbremSENS gennem-boring - der fjerner den rustfri skives vandfalsomhed, er ogsa en »special«.

**Tilstrækkelig hurtig og billig i benzin**

Motoren er ualmindelig om-gængelig, og Honda har været kloge at køre deres service-system meget nøje ind på disse 4-cylindrede maskiner, så kunden ikke kommer ud på justeringsmæssige skovture, som både bilister og motorcyklister af og til oplever med kompli-ceret mekanik.

Kraftmæssigt er den fak-tisk ikke det vildeste, man kan købe sig til i 400 kubik-klan-sen, men der er rigeligt med accelerationskraft ved dens 37 DIN-hest, der kommer ud ved 8500 o/m.

Hondaen er egentlig ikke nogen særpræget sejtrækker, men kan udmærket tulle af sted i ganske lave omdrejnin-ger. Man skal have den til at rotere omkring 6000 o/m, før der sker noget med farten. På den anden side kommer den røde streg på omdrejnings-tælleren først ved 10.000 o/m, så det virksomme område er trods alt ikke snævert.

Accelerationsmæssigt klarer Hondaen sig udmærket med tider for 0-90 og 0-110 km/t på 6,5 og 8,8 sek. Topfarten er noget optimistisk opgivet til 170 km/t fra fabrikken, men det skal de store brød næppe gøre sig håb om at opnå.

Når mange motorcyklister sværger til motorcykler som Honda 400/4, så har det flere grunde: Firetakteren er lette-re at omgås i det lange løb, hvis man er afhængig af den til daglig.

Og benzinforbruget er civi-liseret i forhold til de vilde totaktere. Testmaskinen kørte 19,2 km/l ved 90 km/t og 17,4 km/l ved 110 km/t.

Skal man søge hemmelig-heden bag Honda 400's enorme succes på det danske marked, så har det sandsynligvis ogsa noget med fartgrænser og mil-jødebata at gøre. Man vækker ikke opsigst med den, selv om man under sig selv glæden at accelerere den omdrejningsvil-lige og pragtfuldt vibrations-frie motor op til den røde streg ved 10.000 omdrejninger. - Og man kan gøre det uden at ryge (alt for meget) op over fart-grænserne, hvilket eksempel-vis er plat umuligt med tidens forhulede mastodonter. ■

# En NYHED til dem der synes et kamera skal være kompakt, let og fuldautomatisk.



## KONICA TC AUTOREFLEX

Den sensationelle ny KONICA TC er kompakt, let og naturligvis - fuldautomatisk.

KONICA TC er ca. 25 % mindre og lettere end almindelige SLR kameraer.

Kun kr. 1895 - køb det på en Foto-køb konto, f. eks. med kr. 495,- i udbet. 10 mdr. à kr. 155,70 - rentetillæg kr. 158,20

Let at holde - let at bære - let at betjene. KONICA TC leveres i profes-sionel sort finish og er betrukket med gedigent sort skind. Den er simpelthen en nydelse at håndtere.

20s nedenstående 26 specialforretninger, der er medlemmer af Danmarks Fotohandlerforening, er De sikker på god instruktion og vidtstrakt service.

<p><b>Allerød:</b> Allerød Foto Amlsvej 10 - Tlf. (03) 27 21 65</p> <p><b>Amager:</b> Foto Kødén Amagerbrogade 217 - Tlf. (01) 55 92 17</p> <p><b>Amager:</b> Foto Kødén Køngelundsvej 268 - Tlf. (01) 51 31 12</p> <p><b>Amager:</b> Foto Kødén Njalsgade 20. Tlf. (01) AM 55 90</p> <p><b>Amager:</b> Weiles Foto Halmblåsgade 97 - Tlf. (01) SU 65 18</p> <p><b>Bagsværd:</b> Bagsværd Foto Bagsværd Hovedgade 95 B Tlf. (02) 98 36 76</p>	<p><b>Ballerup:</b> Hartmann Foto Ballerup Centret - Tlf. (02) 65 41 30</p> <p><b>Ballerup:</b> Thaulow Foto Centrumsgaden 29 - Tlf. (02) 97 04 95</p> <p><b>Birkerød:</b> Foto Huset Hovedgaden 40 - Tlf. (02) 81 07 85</p> <p><b>Bronshøj:</b> Bronshøj Foto Center Frederikssundsvej 185 - Tlf. (01) 60 28 01</p> <p><b>Bronshøj:</b> Foto Kødén Frederikssundsvej 137 - Tlf. (01) 28 06 11</p> <p><b>City:</b> Foto C I/S Holbergsgade 11 - Tlf. (01) 14 24 14</p>	<p><b>City:</b> Illum A/S Østergade 52 - Tlf. (01) 14 40 02</p> <p><b>Frederiksberg:</b> Smico Foto Gl. Kongevej 170 - Tlf. (01) 21 40 20</p> <p><b>Frederiksberg:</b> Foto Kødén Falkoner Alle 26 - Tlf. (01) 22 36 76</p> <p><b>Frederiksberg:</b> Godthåb Foto Godthåbsvej 109 A - Tlf. 01 - GO 25 26</p> <p><b>Genotte:</b> Foto Kødén Genottegade 66 - Tlf. (01) GE 837</p> <p><b>Glestrup:</b> Bartho Foto Hovedvejen 122. Tlf. (02) 961011</p> <p><b>Helsingør:</b> Multi Foto Tlf. (03) 29 43 03</p>	<p><b>Husum:</b> E. Okholm Frederikssundsvej 319 - Tlf. (01) 60 36 94</p> <p><b>Hørsholm:</b> Foto A/S Gågaden 35 - Tlf. (02) 86 03 50</p> <p><b>Lynghøj:</b> Foto Magasinet Lynghøj Hovedgade 47 - Tlf. (02) 88 36 78</p> <p><b>Skovlunde:</b> BB Foto Torvestrædet 6 - Tlf. (02) 91 03 78</p> <p><b>Vrum:</b> Foto &amp; Læderhuset Vrum Centret. Tlf. (02) 85 26 60</p> <p><b>Østerbro:</b> Foto A/S Østerbrogade 78 - Tlf. (01) ØBr 51 78</p> <p><b>Østerbro:</b> Chr. Hansen Østerbrogade 46 - Tlf. (01) ØBr 50 09</p>
---	--	--	---

**KONICA - Verdens mest erfarne fuldautomatiske SLR-system.**