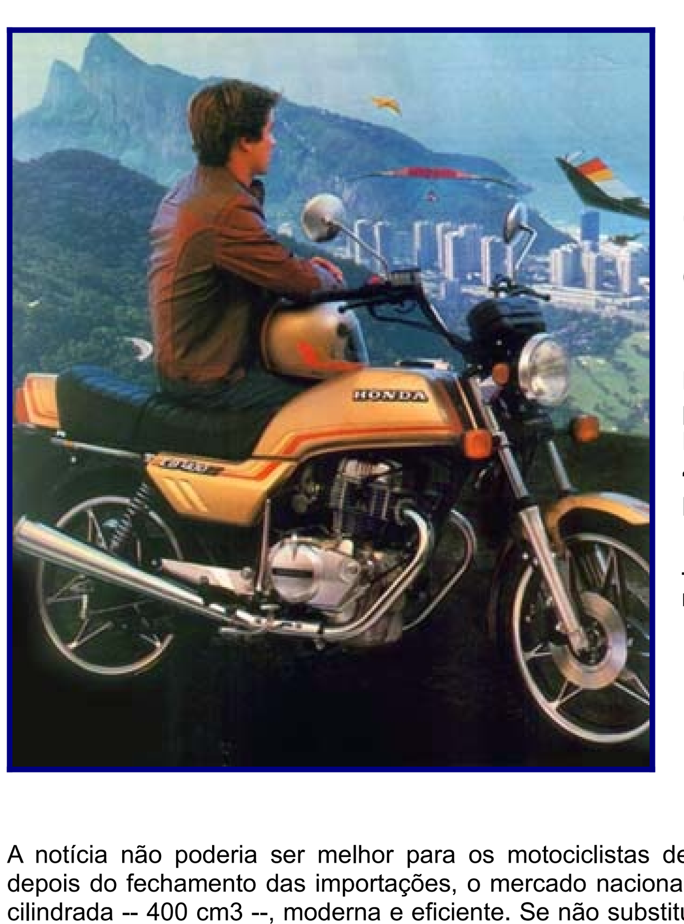


Classe dominante

Lançada em um tempo de pequenas 125 e 180, a Honda CB 400 evoluiu para 450 e manteve admiradores por 14 anos

Texto: Fabrício Samahá
Fotos: divulgação

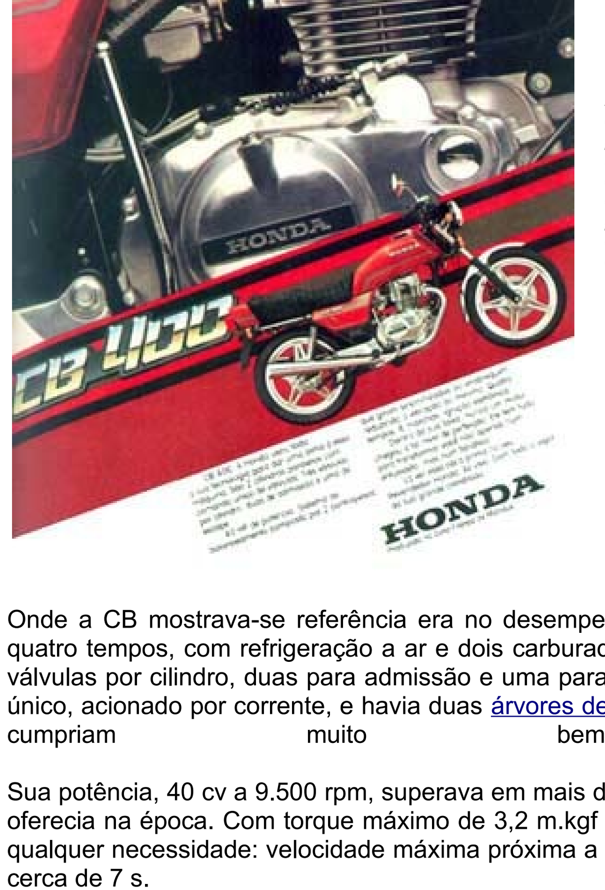
A notícia não poderia ser melhor para os motociclistas de alto poder aquisitivo: quatro anos depois do fechamento das importações, o mercado nacional ganhava uma nova moto de média cilindrada -- 400 cm3 --, moderna e eficiente. Se não substituía à altura a "sete-galo" (as CB 750 K e F, aqui vendidas de 1969 a 1976), ao menos representava uma ascensão significativa sobre as pequenas 125 e 180, únicas opções nacionais até então.

Foi com euforia que os brasileiros receberam, no início de 1980, a notícia de que seria produzida aqui -- embora com baixo índice de nacionalização, apenas 15% em valor -- a Honda CB 400. Na época do lançamento, em junho, a produção daquele ano já estava vendida. Derivada do modelo de dois cilindros vendida na Europa e nos Estados Unidos (alguns mercados recebiam também a 400F, de quatro cilindros), era uma estradeira moderna, com certa esportividade e desempenho incomparável no mercado da época.

A primeira CB 400, em 1980: linhas modernas e imponentes, ciclística eficiente e um rodar confortável, apesar do guidão baixo

Tinha um porte imponente e linhas bem desenhadas, com pára-lama dianteiro, escapamentos e retrovisores cromados, banco em dois níveis, amplo tanque de combustível (17 litros) e rodas Comstar, com cinco raios de aço e aro de duralumínio. O guidão baixo impunha uma posição esportiva, embora causasse desconforto no uso com garupa. Retirado o banco, viam-se as ferramentas e uma caixa para documentos.

O quadro era do tipo Diamond, com o motor fazendo parte da estrutura. A roda dianteira grande, de 19 pol, não a tornava tão ágil e maneável, mas contribuía para o efeito giroscópico (que mantém a moto na vertical quando em movimento) e para amenizar os impactos dos pisos irregulares, tão comuns no Brasil. A suspensão traseira era convencional, com duas molas de constante variável, que se tornavam mais duras no final do curso e dispunham de cinco regulagens de prato. O freio dianteiro utilizava um disco simples, sendo o traseiro a tambor.



A Honda estava certa ao destacar o motor em sua publicidade: além de silencioso, trazia a inovação das três válvulas por cilindro e desenvolvia 40 cv de potência, para um desempenho muito acima das outras nacionais

Onde a CB mostrava-se referência era no desempenho. O motor de dois cilindros paralelos a quatro tempos, com refrigeração a ar e dois carburadores de 32 mm, trazia a novidade das três válvulas por cilindro, duas para admissão e uma para escapamento. O comando de válvulas era único, acionado por corrente, e havia duas árvores de balanceamento para anular vibrações, que cumpriam muito bem seu papel.

Sua potência, 40 cv a 9.500 rpm, superava em mais de 100% as pequenas motos que o mercado oferecia na época. Com torque máximo de 3,2 m.kgf a 8.000 rpm, o desempenho atendia bem a qualquer necessidade: velocidade máxima próxima a 160 km/h e aceleração de 0 a 100 km/h em cerca de 7 s.

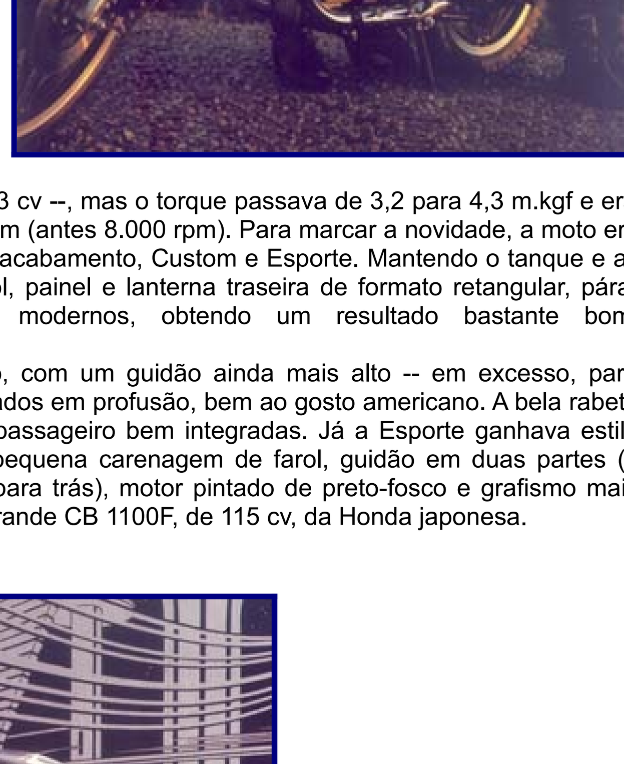
Além de rápida, a CB 400 oferecia conforto: um banco largo, suspensões macias, partida elétrica (mantendo o pedal de partida, para eventual necessidade), afogador junto ao painel (em vez de próximo ao carburador, como era a regra), baixo nível de ruídos e vibrações. Não havia nada parecido para as viagens ou mesmo um uso urbano tranqüilo, em que o torque elevado dispensava reduções freqüentes entre as seis marchas.

Mesmo com a chegada da XL 250R, em 1982, ela permanecia soberana no mercado. O modelo 1983, na foto, ganhava rodas de seis raios duplos e pára-lama dianteiro na cor da moto

Apesar do preço elevado, a "cebezona" foi bem recebida. Em outubro de 1981 surgia a opção da CB 400 II, com ligeiros retoques de acabamento, um guidão mais alto e confortável e freio dianteiro a disco duplo, permanecendo o traseiro a tambor. A pintura em dourado conferia-lhe um ar sofisticado. Na linha 1983 as rodas Comstar davam lugar às de seis raios duplos, feitas totalmente em alumínio, e o pára-lama dianteiro vinha na cor da moto.

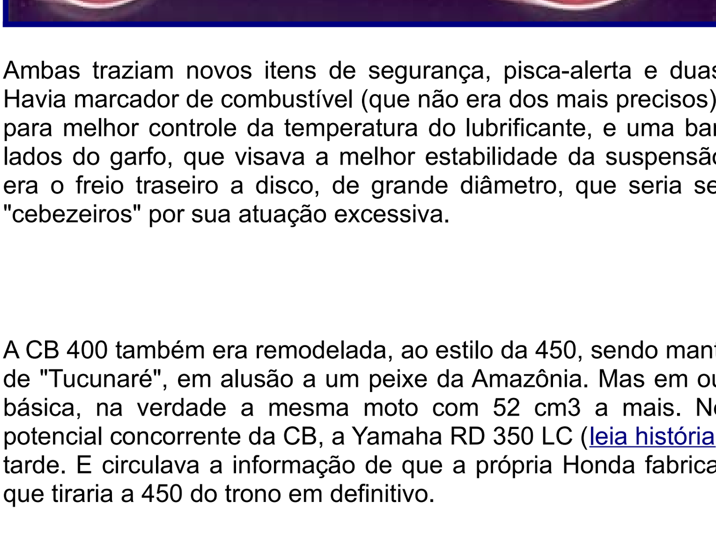
Maior cilindrada Embora a CB 400 permanecesse líder inconteste em potência e cilindrada no mercado nacional -- à parte a enorme Amazonas, com motor 1.600 Volkswagen, que nunca teve grande produção --, o aumento de desempenho era uma das novidades da Honda em agosto de 1983. O motor de 395 cm3 passava a 447 cm3 (mediante maior diâmetro dos cilindros), denominando-a CB 450 -- não CB III, como o projeto era conhecido dentro da marca.

Pintura dourada, guidão mais alto e freio dianteiro a disco duplo marcavam a versão 400 II, lançada já em 1981. As idas e vindas dos discos seriam uma freqüente na história da CB



A potência subia pouco -- 3 cv, para 43,3 cv --, mas o torque passava de 3,2 para 4,3 m.kgf e era atingido em regime mais baixo, 6.500 rpm (antes 8.000 rpm). Para marcar a novidade, a moto era reestilizada e ganhava duas opções de acabamento, Custom e Esporte. Mantendo o tanque e as laterais de mesmo desenho, trazia farol, painel e lanterna traseira de formato retangular, pára-lama, banco e rabeta bem mais modernos, obtendo um resultado bastante bom.

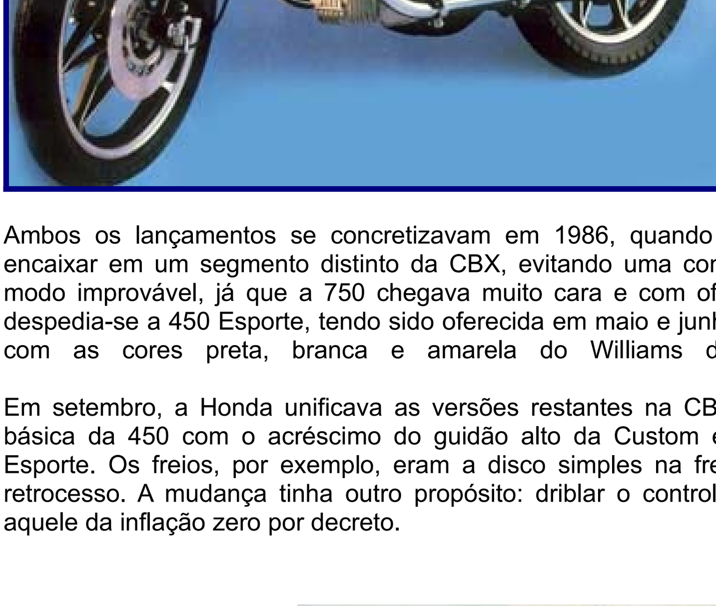
A versão Custom priorizava o conforto, com um guidão ainda mais alto -- em excesso, para muitos --, logotipos em dourado e cromados em profusão, bem ao gosto americano. A bela rabeta tinha a lanterna e a alça de apoio do passageiro bem integradas. Já a Esporte ganhava estilo mais dinâmico e de padrão europeu: pequena carenagem de farol, guidão em duas partes (e ajustável em até 10% para a frente e para trás), motor pintado de preto-fosco e grafismo mais alegre. Visualmente era quase igual à grande CB 1100F, de 115 cv, da Honda japonesa.



Junto do aumento de cilindrada vinham as versões Custom e Esporte (na foto uma 1986). Esta trazia carenagem de farol, pintura mais ousada e motor em preto-fosco, mas seu desempenho era o mesmo da outra

Ambas traziam novos itens de segurança, pisca-alerta e duas lâmpadas na lanterna traseira. Havia marcador de combustível (que não era dos mais precisos) no novo painel, radiador de óleo, para melhor controle da temperatura do lubrificante, e uma barra estabilizadora ligando os dois lados do garfo, que visava a melhor estabilidade da suspensão dianteira. Exclusivo da Esporte era o freio traseiro a disco, de grande diâmetro, que seria sempre um fator de risco para os "cebezeiros" por sua atuação excessiva.

A CB 400 também era remodelada, ao estilo da 450, sendo mantida por algum tempo -- apelidada de "Tucunaré", em alusão a um peixe da Amazônia. Mas em outubro de 1984 cedia lugar à 450 básica, na verdade a mesma moto com 52 cm3 a mais. Nessa época era anunciada uma potencial concorrente da CB, a Yamaha RD 350 LC (leia história), que só chegaria dois anos mais tarde. E circulava a informação de que a própria Honda fabricaria aqui a moderna CBX 750F, o que tiraria a 450 do trono em definitivo.

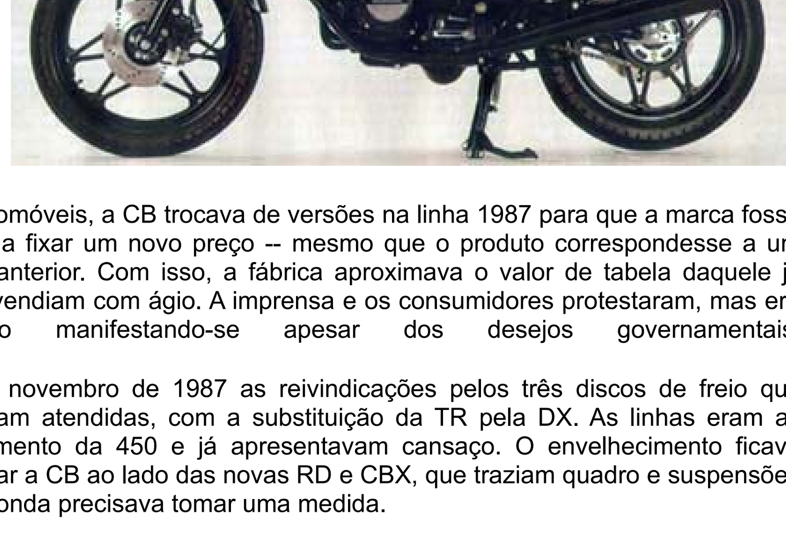


"Tucunaré": o peixe da Amazônia foi o apelido da nova CB 400, remodelada na linha 1984 ao estilo das versões 450. Uma oferta que duraria apenas um ano

Ambos os lançamentos se concretizavam em 1986, quando a CB era simplificada para se encaixar em um segmento distinto da CBX, evitando uma concorrência interna -- de qualquer modo improvável, já que a 750 chegava muito cara e com oferta limitadíssima. Já em março despedia-se a 450 Esporte, tendo sido oferecida em maio e junho a série limitada Nélson Piquet, com as cores preta, branca e amarela do Williams do tricampeão de Fórmula 1.

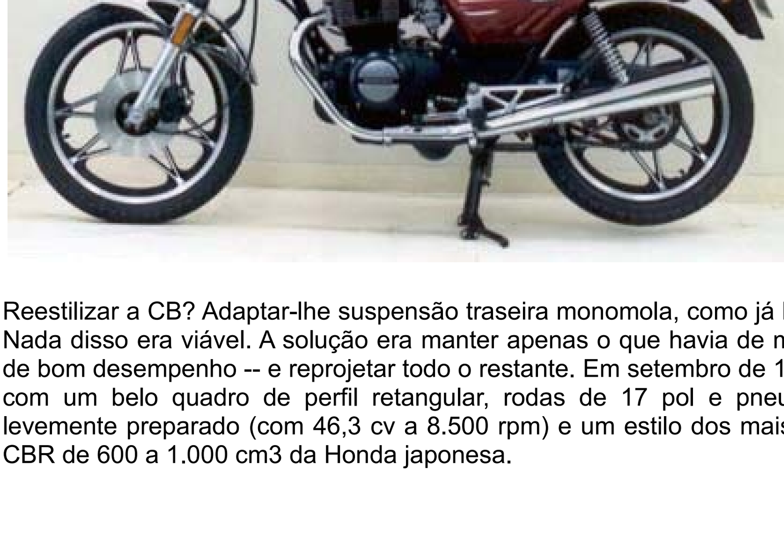
Em setembro, a Honda unificava as versões restantes na CB 450 TR -- na prática, a versão básica da 450 com o acréscimo do guidão alto da Custom e da alça para o passageiro da Esporte. Os freios, por exemplo, eram a disco simples na frente e a tambor na traseira, um retrocesso. A mudança tinha outro propósito: driblar o controle de preços do Plano Cruzado, aquele da inflação zero por decreto.

Série limitada: ao encerrar a produção da 450 Esporte, a Honda ofereceu por dois meses uma edição especial nas cores do Williams de Fórmula 1 de Nélson Piquet



Assim como diversos automóveis, a CB trocava de versões na linha 1987 para que a marca fosse autorizada pelo governo a fixar um novo preço -- mesmo que o produto correspondesse a um modelo básico da linha anterior. Com isso, a fábrica aproximava o valor de tabela daquele já praticado nas lojas, que vendiam com ágio. A imprensa e os consumidores protestaram, mas era a lei do mercado manifestando-se apesar dos desejos governamentais.

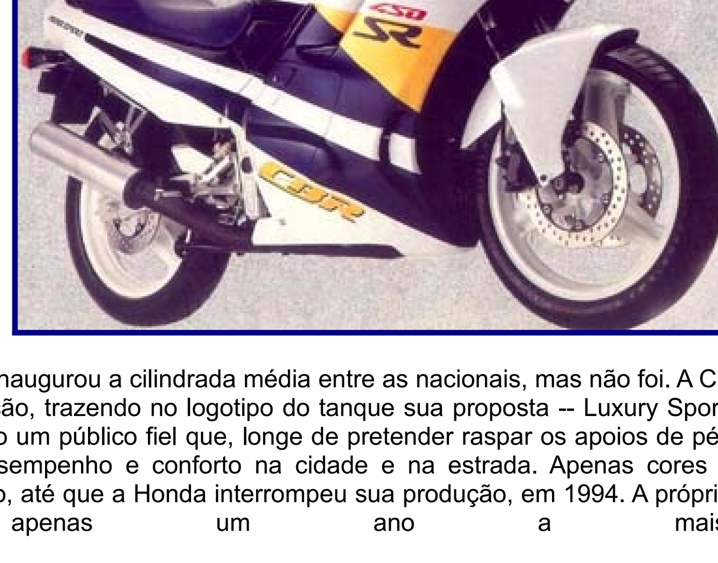
E chega a CBR Em novembro de 1987 as reivindicações pelos três discos de freio que equipavam a Esporte eram atendidas, com a substituição da TR pela DX. As linhas eram as mesmas desde o lançamento da 450 e já apresentavam cansaço. O envelhecimento ficava evidente também ao pilotar a CB ao lado das novas RD e CBX, que traziam quadro e suspensões bem mais modernos. A Honda precisava tomar uma medida.



Guidão alto, rabeta de desenho exclusivo, muitos cromados: o estilo clássico e ao gosto americano da 450 Custom. Em 1987, esta e as demais versões eram unificadas em uma simples 450 TR

Reestilizar a CB? Adaptar-lhe suspensão traseira monomola, como já haviam feito preparadores? Nada disso era viável. A solução era manter apenas o que havia de melhor -- o motor, robusto e de bom desempenho -- e reprojetar todo o restante. Em setembro de 1989 nascia a CBR 450 SR, com um belo quadro de perfil retangular, rodas de 17 pol e pneus muito modernos, motor levemente preparado (com 46,3 cv a 8.500 rpm) e um estilo dos mais felizes, inspirado na linha CBR de 600 a 1.000 cm3 da Honda japonesa.

Aproveitando o que a CB tinha de bom, o motor, a Honda lançava em 1989 a CBR 450 SR. Com estilo, quadro e suspensões muito modernos, tornou-se referência em comportamento dinâmico



Parecia o fim para a moto que inaugurou a cilindrada média entre as nacionais, mas não foi. A CB 450 DX permanecia em produção, trazendo no logotipo do tanque sua proposta -- Luxury Sport, ou esporte de luxo. E mantendo um público fiel que, longe de pretender raspar os apoios de pés nas curvas, apreciava seu desempenho e conforto na cidade e na estrada. Apenas cores e grafismos mudavam a cada ano, até que a Honda interrompeu sua produção, em 1994. A própria CBR durou apenas um ano a mais.

No lugar de ambas vinha, anos depois, a CB 500, desta vez uma moto totalmente nova e não apenas um incremento em cilindrada. O motor tinha refrigeração líquida e desenvolvia 54 cv, o quadro era novo (embora ainda com suspensão traseira de duas molas) e o visual muito atraente, dentro da tendência atual de motos desprovidas de carenagem, com motor à mostra.

Guidão alto da Custom, três discos de freio, solidez, durabilidade: a CB 450 DX foi exemplo de longevidade em um mercado já invadido pelas importadas

O corpo era outro. Mas dentro dele estava vivo o espírito de uma pioneira no mercado nacional, que nunca será esquecida por seus admiradores.

Ficha técnica

	CB 400 (1980)	CB 450 DX (1988)
MOTOR		
Cilindros	2 paralelos, 4 tempos	
Comando e válvulas por cilindro	no cabeçote, 3 (2 de admissão, 1 de escapamento)	
Refrigeração / partida	a ar / elétrica	
Diâmetro e curso	70,5 x 50,6 mm	75 x 50,6 mm
Cilindrada	395 cm3	447 cm3
Taxa de compressão	9,3:1	9,1:1
Potência máxima	40 cv a 9.500 rpm	43,3 cv a 8.500 rpm
Torque máximo	3,2 m.kgf a 8.000 rpm	4,3 m.kgf a 6.500 rpm
Alimentação	2 carburadores de 32 mm	
CÂMBIO		
Marchas	6 / transmissão por corrente	
FREIOS		
Dianteiros	a disco	a disco duplo
Traseiros	a tambor	a disco
CICLÍSTICA		
Quadro	Diamond, motor estrutural, de aço	
Suspensão dianteira/traseira	telescópica / duas molas	
Pneu dianteiro/traseiro	3,60 S 19 / 4,10 S 18	
DIMENSÕES		
Comprimento	2,095 m	2,07 m
Largura	730 mm	845 mm
Entreeixos	1,395 m	
Altura do banco	795 mm	
Capacidade do tanque	17 l	17,5 l
Peso	ND	177,5 kg
DESEMPENHO		
Velocidade máxima	160 km/h	
Aceleração de 0 a 100 km/h	7 s	

Dados de desempenho aproximados; ND = não disponível