

**NUMERO
SPECIALE**

**to
sport**

Anno III - N. 6 - 20/26 giugno 1973
Spediz. in abb. postale gruppo 2/70%

SETTIMANALE L.250

**PROVA A COLORI
HONDA 750 K2**

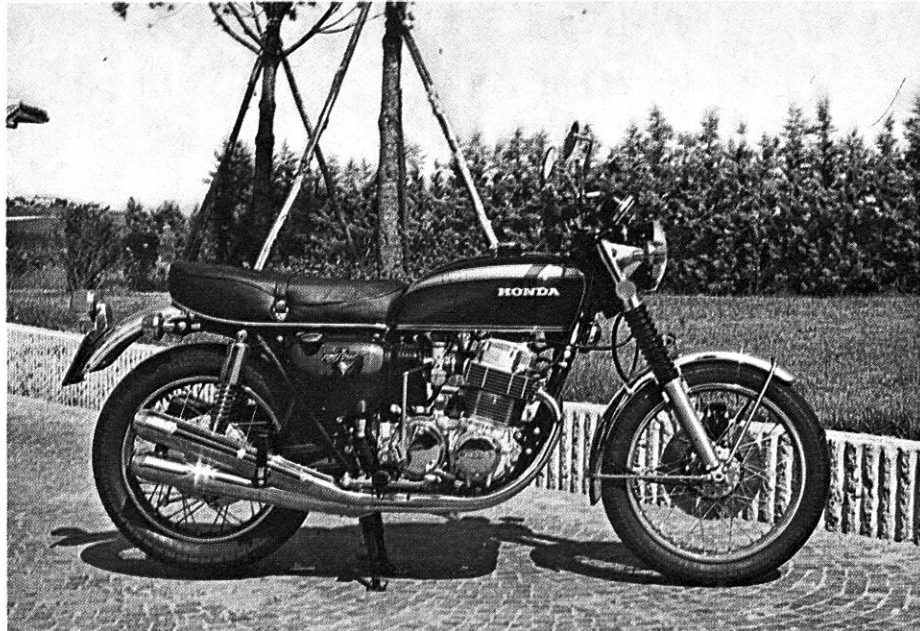
**TOURIST
TROPHY
16 PAGINE
A COLORI**

**HONDA
NEI G.P.**



PROVA

HONDA 750 K2



Casa costruttrice: Honda Motor Co. Ltd., Tokio, Japan

Importata da: JAP - via Mazzini 174 - Bologna

Prezzo: L. 1.430.000 f.c.

Termine di consegna: immediata

Forma di garanzia: 6 mesi o 10.000 km (manodopera

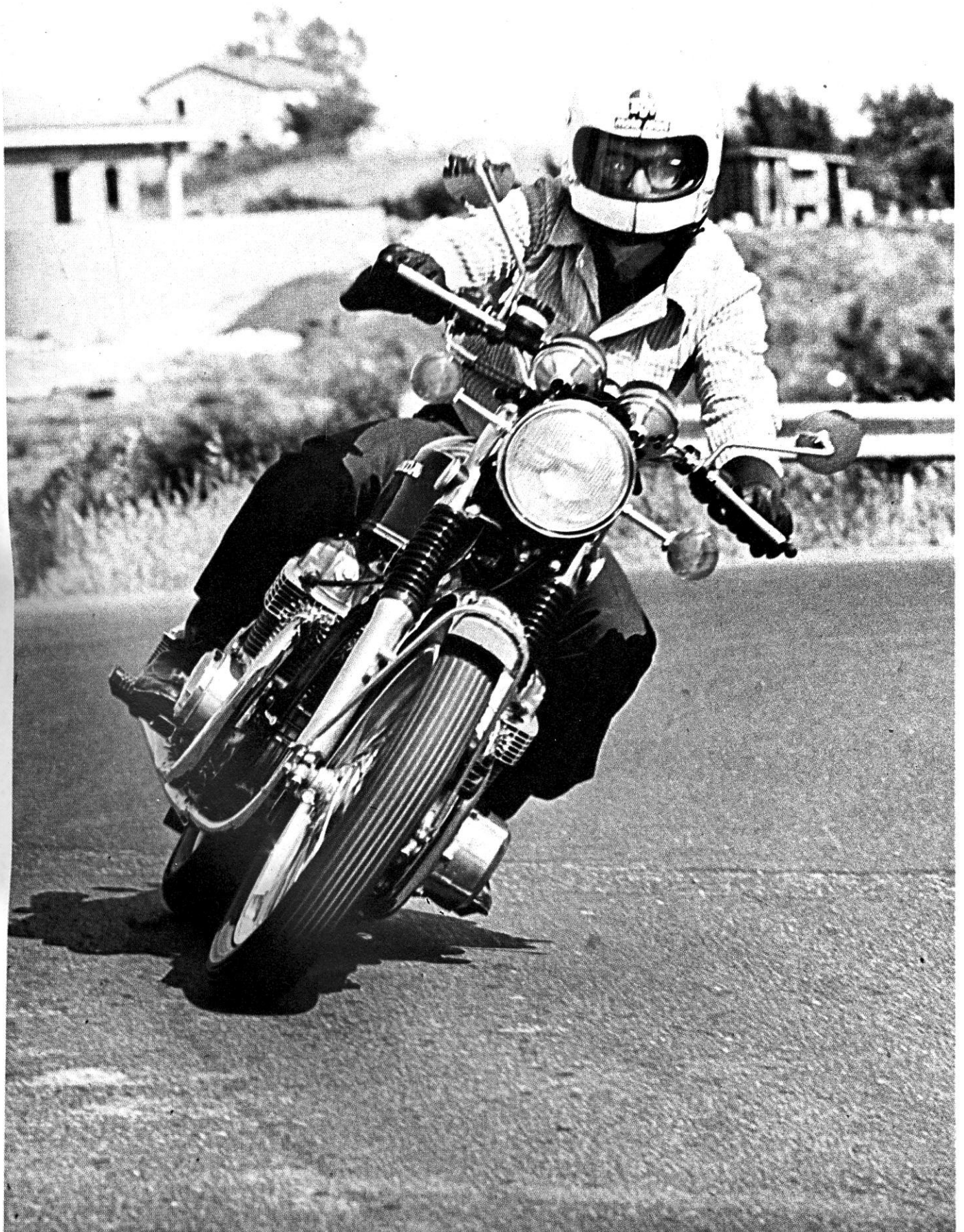
e materiali)

Tassa di circolazione: L. 9.995

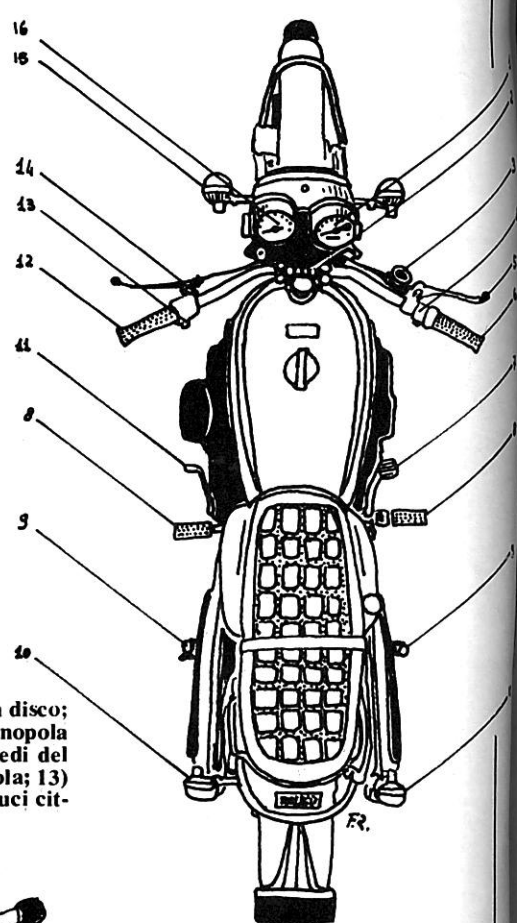
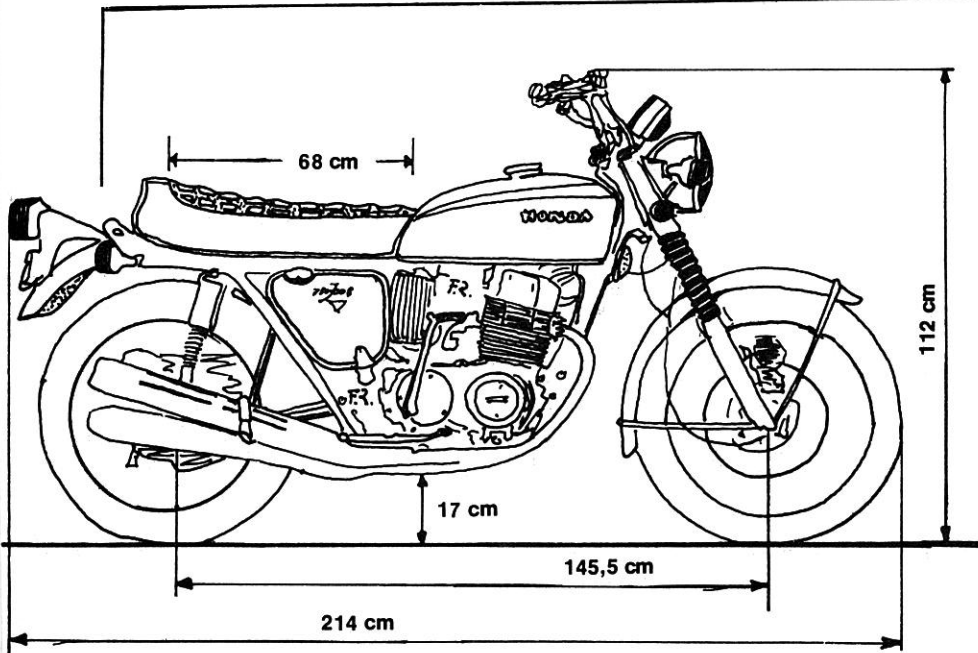
Assicurazione: L. 72.000 a Roma e Milano - L. 79.000 a Napoli (furto e incendio)

Gamma di colori disponibili: blu, marrone ed oro

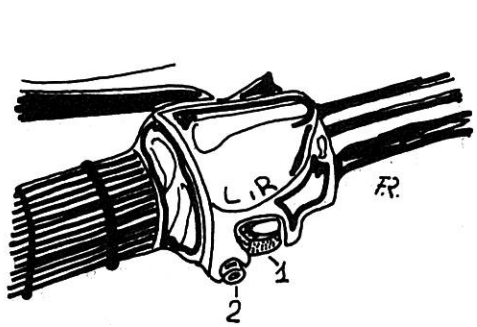




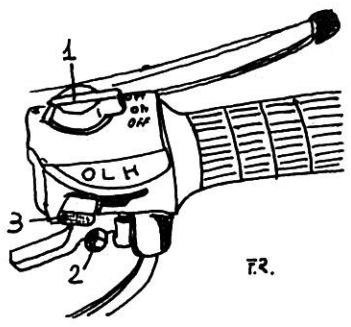
HONDA 750 K2 segue



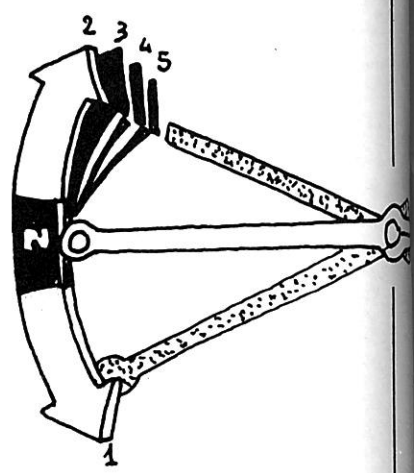
1) contagiri; 2) spie luminose; 3) serbatoio del fluido e pompa idraulica del freno a disco; 4) interruttore di accensione, selezioni luci e massa; 5) leva freno anteriore; 6) manopola comando gas; 7) pedale freno posteriore; 8) poggiatesta del guidatore; 9) poggiatesta del passeggero; 10) indicatori posteriori di direzione; 11) pedale del cambio; 12) manopola; 13) interruttore comando indicatori di direzione - avvisatore acustico; 14) interruttore luci città; 15) indicatore anteriore di direzione; 16) tachimetro contachilometri.



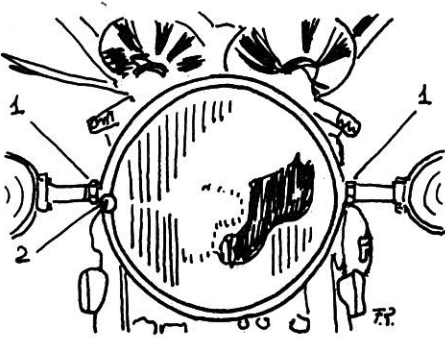
1 - Interruttore indicatori di direzione; 2 - Clacson.

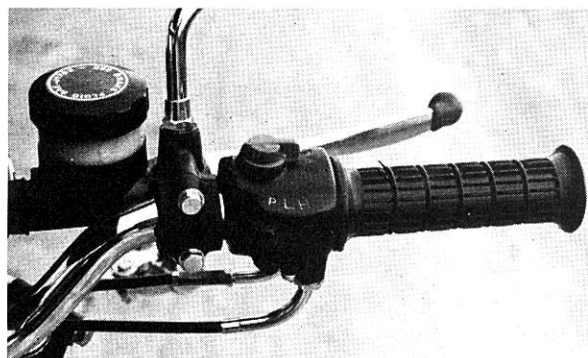
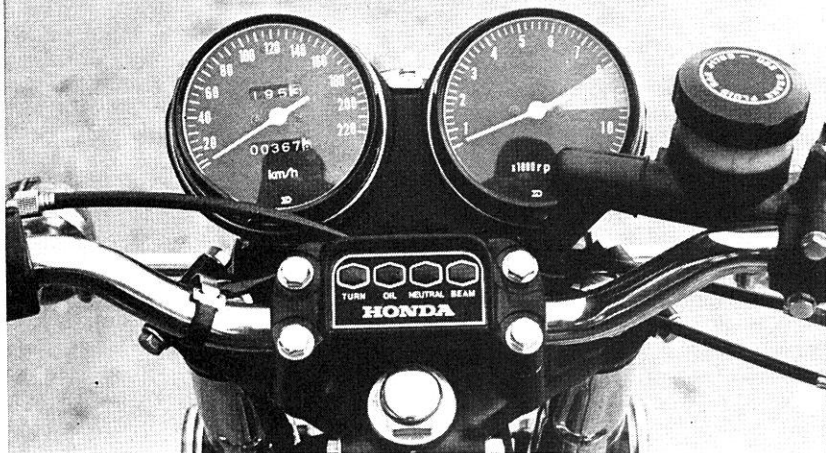


1 - Interruttore di accensione; 2 - Interruttore di avviamento; 3 - Interruttore comando luci anteriori.



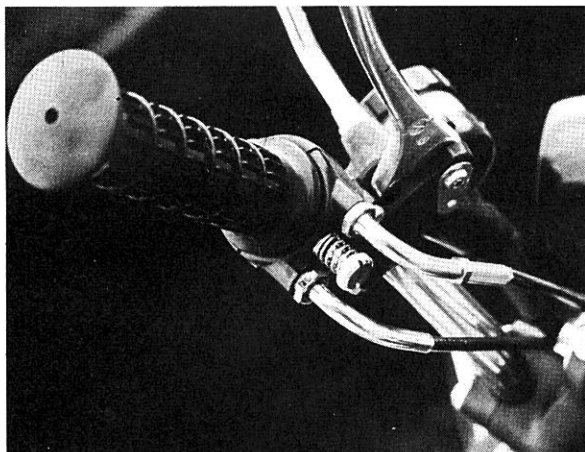
Un elemento ingiustamente trascurato da molti è l'orientamento del faro anteriore. Tutte le moto hanno il faro facilmente orientabile in senso longitudinale mediante la parziale rotazione del gruppo, possibile dopo aver allentato i due bulloni laterali. Nel caso specifico la suddetta regolazione si attua allentando i bulloni contrassegnati col numero 1. E inoltre possibile l'orientamento trasversale del fascio di luce mediante la vite numero 2.



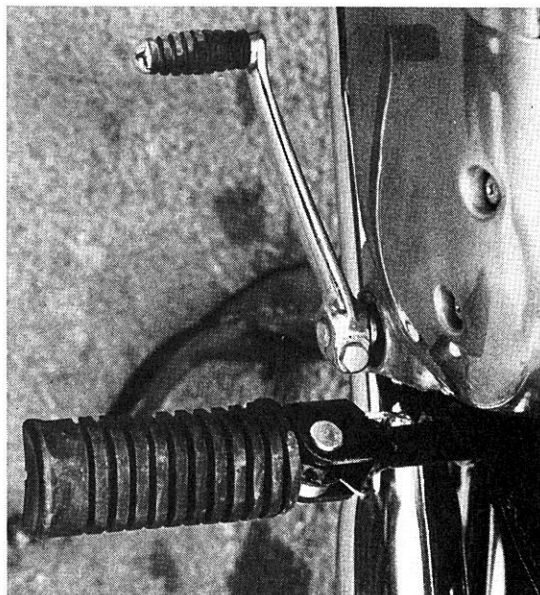


I due strumenti e le spie luminose (sopra) formano un complesso molto piacevole

Sopra il blocchetto raggruppa i comandi delle luci, dell'avviamento e della massa. A lato: la manopola del gas ha in basso una vite che ne regola la resistenza alla rotazione.



In alto: la pedivella di avviamento richiede uno sforzo abbastanza contenuto per il suo azionamento. In basso: le pedane sono pieghevoli.



CIRCA QUATTRO ANNI fa, il nome Honda era già ben conosciuto in Italia; i duelli Agostini (MV)-Hailwood (Honda), anche se appartenenti (purtroppo) alla storia del motociclismo, avevano lasciato il loro ricordo. Era noto come la Honda producesse un gran numero di motocicli diffusi in tutto il mondo meno che in Italia; solo qualche volta si poteva vedere un motociclo di questa marca, penetrato nel nostro paese trasportando qualche mototurista. Poi cominciarono le prime importazioni fino al modello di maggiore cilindrata, la 450. A breve distanza le prime voci su una quattro cilindri di 750 cc. Con esattezza si trattava di una 750 monoalbero con avviamento elettrico, freno a disco e cambio a cinque velocità. Queste erano caratteristiche fuori dal comune e la storia di una eventuale importazione, che avrebbe portato a tiro degli appassionati questo modello, sembrava quanto mai remota. Invece la 750 arrivò molto presto. La reazione degli interessati si concretò in una

rida di commenti che andavano dai più sfavorevoli, a quanti invece la magnificavano. Chi avesse ragione è storia dei nostri giorni, la Honda 750 ha tenuto banco nelle vendite di modelli esteri, senza tema di rivali. Solo ora la sua supremazia, presso la grande massa, quale moto più prestigiosa, è minacciata dalla presenza di altre moto, però di cilindrata maggiore. Il primo modello da 750 cc importato era denominato CB, a distanza di un anno venne presentato il secondo tipo col nome di Four, che differiva dal CB essenzialmente per avere il pignone da 17 denti invece che da 16; un anno dopo, vede la luce la terza serie denominata K2 e montante unicamente pignoni da 18 denti.

ASPETTO

IL MANUBRIO DI MEDIE DIMENSIONI, il serbatoio capiente ma snellito da

un motivo orizzontale, le pedane in posizione intermedia ed infine una sella abbastanza compatta, conferiscono alla moto una linea turistico-sportiva che in pratica contenta sia gli amanti della moto da turismo, sia coloro che preferiscono una moto dalla linea sportiva. Per questi ultimi è possibile personalizzarla, conferendole un aspetto abbastanza aggressivo, sostituendo l'attuale manubrio in un sol pezzo attaccato alla «testa» di forcella, con un altro in due pezzi fissato direttamente sulle canne. Per fare ciò occorre sfilare i portafaro ed i soffiotti anteriori, smontare la forcella e fare cromare le canne, facendo attenzione che quest'ultimo lavoro venga condotto con molta cura, pena antiestetiche perdite d'olio. Nel rimontare il tutto è buona regola sostituire il paraolio con altri analoghi ma nuovi; per sostenere il gruppo ottico anteriore si può fare ricorso a pratici portafaro, reperibili in commercio, che grazie alla presenza di manicotti di gomma impedi-

(il testo segue a pag. 9)

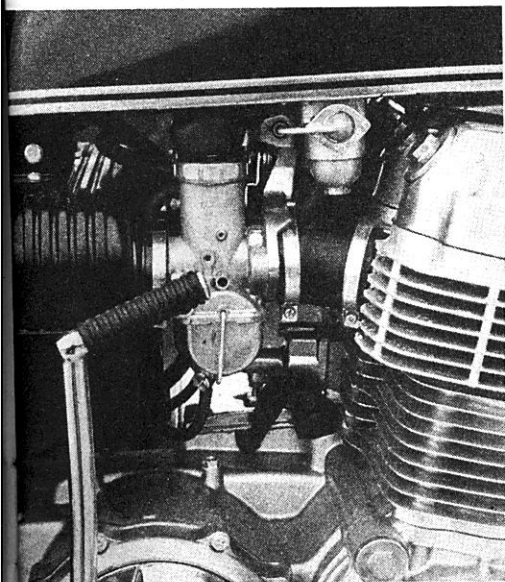


So
28
P'a
zo
pa
ca
la
la

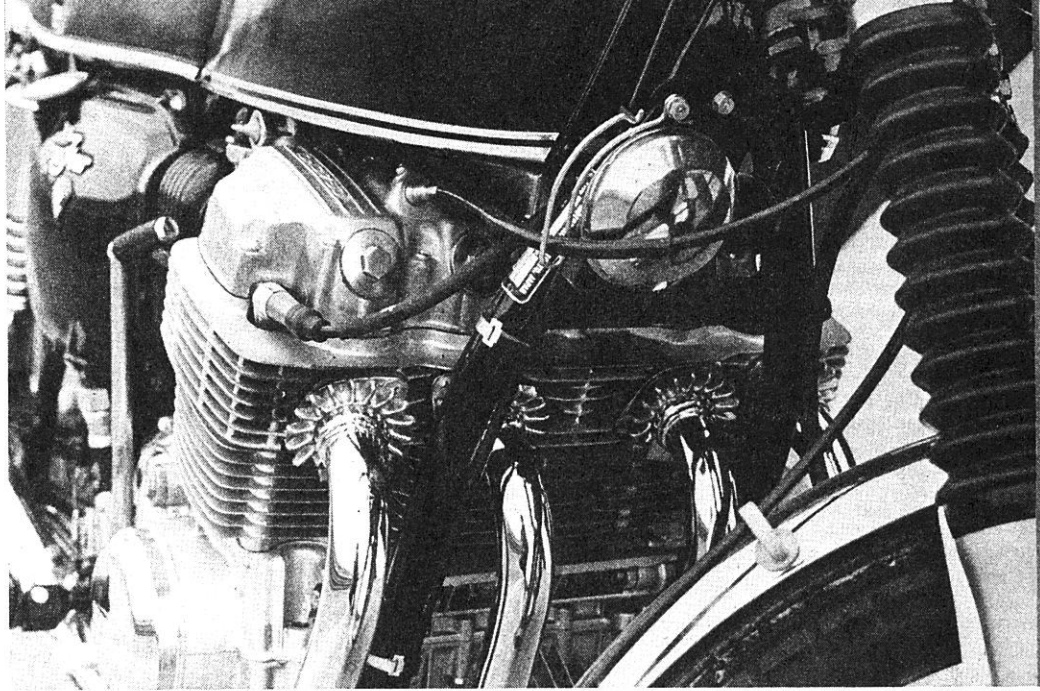
H

so
vi
du
di
un
di
ro
no
ra
zo
se
pe
de
vie
lat
far
rea
tra
ma
di
la
di
un
ter
tur
da
sil
me
si

ele
tro
pre
sist
col
ma
qua



Sopra: i carburatori sono dei Keihin da 28 mm. A destra in alto: in primo piano l'avvisatore acustico. I tubi di scarico nelle zone calde hanno un tubo interno dove passano i gas in modo da formare una intercapedine per evitare che si scuriscano. Qui a lato: una vista laterale; sotto il carterino con la scritta Honda è situato l'alternatore.

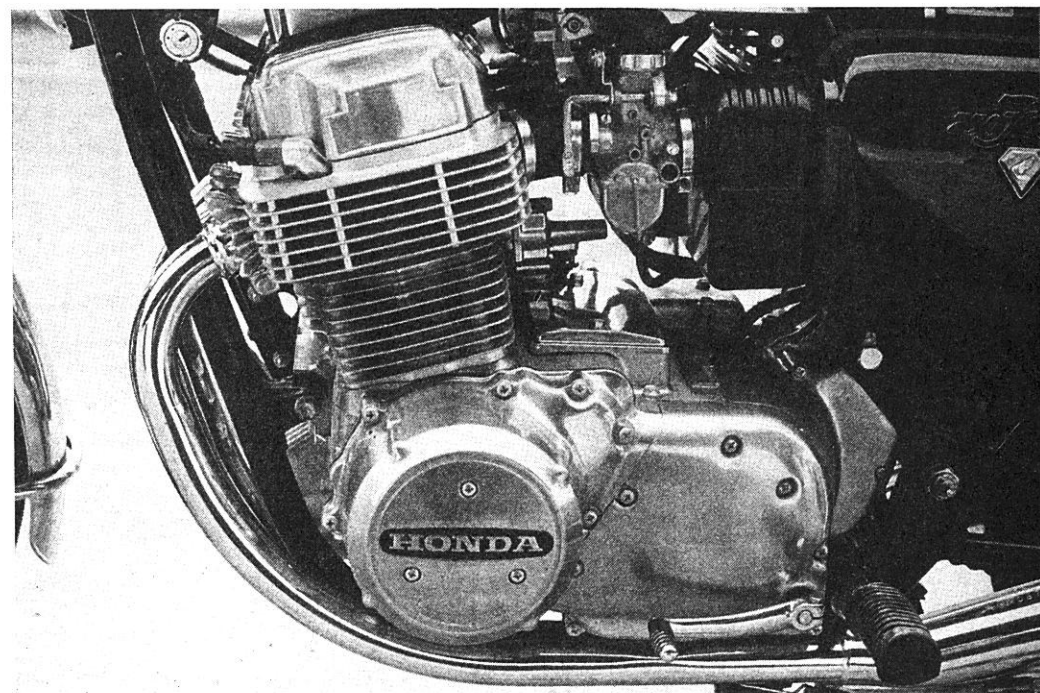


HONDA 750 K2 segue

scono la trasmissione delle pur scarse vibrazioni alla lampadina, prolungandone la durata. Per coloro che non hanno problemi di comodità è possibile sostituire la sella con un'altra più piccola che termina con un codino di colore appropriato al resto della carrozzeria. Con questa «cura» abbastanza economica la fisionomia della moto assume caratteristiche decisamente sportive. Altro pezzo forte di questa quattro cilindri è la presenza di quattro tubi di scarico cromati, due per parte che impreziosiscono la linea rendendola ancor più appariscente. La moto viene venduta corredata di due specchietti laterali e di segnalatori di direzione. I parafranghi sono cromati, mentre gli elementi realizzati in alluminio hanno un particolare trattamento superficiale per evitare la formazione di ossido. Dopo un lungo periodo di uso è possibile che nelle parti più esposte la pellicola superficiale di protezione perda di efficienza. Le parti verniciate mostrano un ottimo grado di finitura e un uso di materiali molto selezionati; infatti la verniciatura anche se non particolarmente curata dall'utente, rimane sempre brillante. Sui due silenziatori superiori sono disposti due elementi in lamiera ad evitare che il passeggero si possa ustionare.

COMANDI

IL CRUSCOTTO È FORMATO da due elementi circolari contenenti tachimetro-contachilometri e contagiri; sui modelli precedenti all'interno degli strumenti erano sistemate quattro spie luminose di forma circolare, che sulla K2 hanno assunto una forma trapezoidale e si trovano riunite in un quadretto fissato sulla parte centrale del ma-



nubrio. Gli strumenti sono belli e funzionali. Le cifre sono bianche su fondo scuro, quindi l'indicazione è facilmente distinguibile.

Il tachimetro contiene il contachilometri totale e parziale, il contagiri ha un settore rosso indicante il fuori giri a partire da 8000, mentre sulla CB iniziava da 8500. Anche nella marcia notturna la strumentazione è chiaramente leggibile grazie alla efficiente illuminazione che, oltretutto, conferisce all'insieme un aspetto molto piacevole.

Anche le indicazioni riportate dagli strumenti sono discretamente precise, in particolare quella del contagiri. Lo spostamento degli indici è regolare e continuo senza oscillazioni. A parte, sul cruscottino apposito, sono riunite le quattro spie luminose degli indicatori di direzione, della insufficiente pressione olio, del folle, e degli abbaglianti. Sul manubrio, dal lato del comando della frizione, su un blocchetto brunito sono raggruppati il comando del clacson monotonale, il deviatore degli indicatori di direzione e, separatamente, l'interruttore delle luci di posizione. A destra abbiamo il comando della messa in moto, l'interruttore dei fari, anab-

baglianti ed abbaglianti, ed un comando per l'inserimento della massa. Le leve del freno anteriore e della frizione sono indipendenti e quindi sistemabili nella posizione preferita; ambedue sono rivestite in materiale plastico trasparente ad evitare l'insudiciamento delle dita del conducente durante la guida senza guanti. Anche i comandi a pedale hanno una posizione razionale, alla giusta distanza dalle pedane. È presente anche il pedale per l'avviamento di emergenza. Sotto il serbatoio sul lato destro troviamo il rubinetto della benzina, comprendente la posizione di riserva; quest'ultima contiene circa quattro litri, e quindi è più che sufficiente per non trovarsi improvvisamente bloccati dalla mancanza di combustibile. Il rubinetto, realizzato in lega, ha una tenuta perfetta, le eventuali impurità provenienti dal serbatoio si raccolgono in una vaschetta facilmente controllabile. Sul lato sinistro vicino al primo carburatore troviamo la levetta per l'inserimento dello starter. Più avanti la chiave di contatto a tre posizioni: neutro, servizi inseriti, e all'opposto, con possibilità di sfilare la chiave, le luci di parcheggio. In posizione

HONDA 750 K2 segue

un po' nascosta sotto il serbatoio c'è il registro del minimo che agisce sul bilanciere di comando delle saracinesche dei carburatori. Il modello CB aveva un unico filo che partendo dalla manopola del gas si divideva in quattro parti, ciascuna, azionante un carburatore: questa soluzione aveva l'inconveniente di sregolare con una certa frequenza la carburazione dato che i fili di comando, formando delle curve diverse, tiravano differenzialmente le saracinesche non consentendo una messa a punto duratura. Dal modello «Four» invece il cavo di comando dell'acceleratore arriva su un bilanciere posto proprio sui carburatori che provvede ad azionarli. Questa soluzione ha consentito una maggiore scorrevolezza della manopola del gas ed una durata praticamente illimitata del filo di comando.

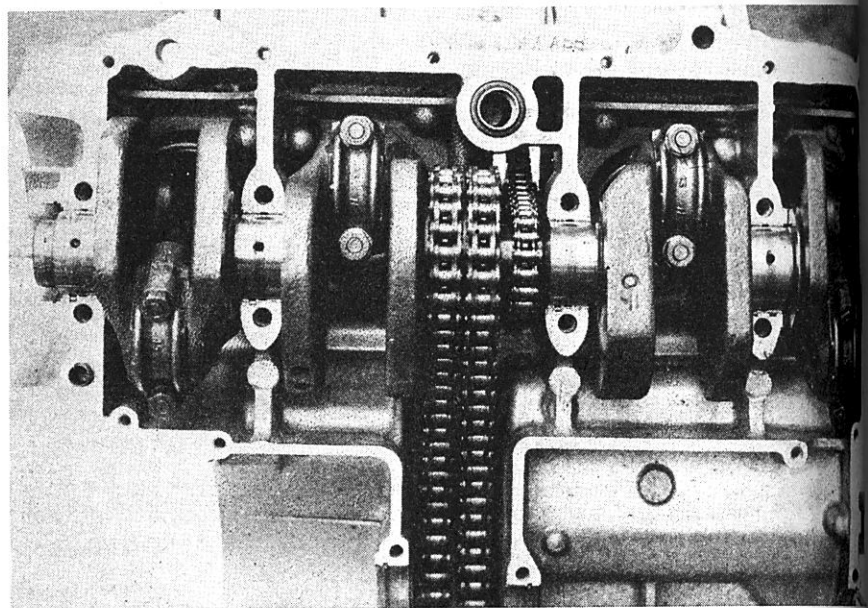
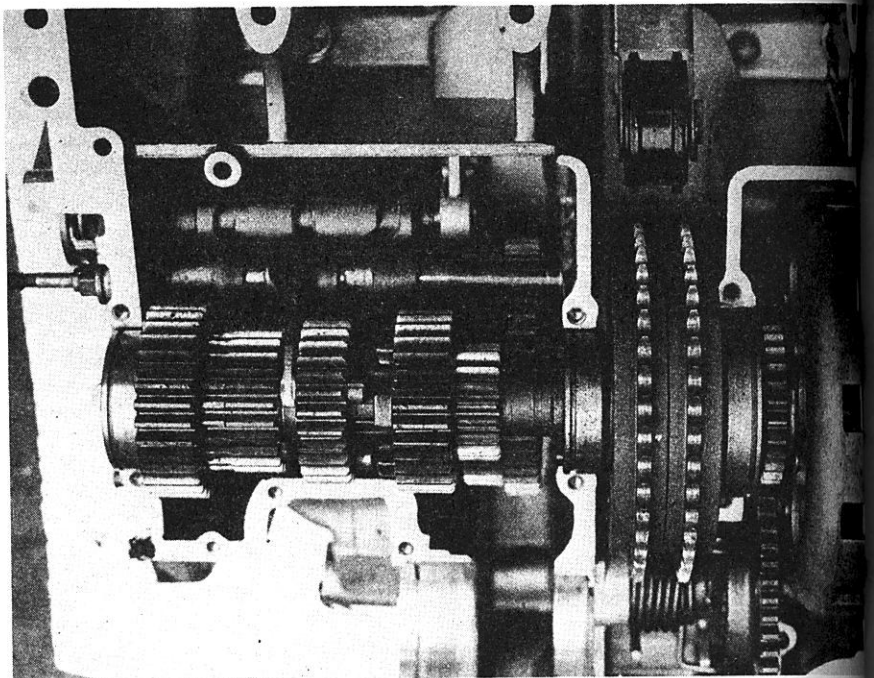
La moto è munita di serratura blocca-sterzo situata sotto il «cristo» inferiore dello sterzo. A questo proposito per limitare le possibilità di furto della moto ci si può avvalere del semplice ausilio di un lucchetto, inseribile o sulla corona di trasmissione posteriore, in modo che la ruota non possa più girare o addirittura sui sostegni del freno a disco anteriore in modo che, col ruotare del cerchione, il lucchetto si blocchi sul gambo della forcella. Nella marcia notturna l'impianto di illuminazione anteriore permette un impiego sicuro fin verso i 150 chilometri-ora. Particolarmente utili si rivelano gli indicatori di direzione nella marcia autostradale, dato che, essendo di buona intensità, richiamano l'attenzione di quanti seguono.

POSIZIONE DI GUIDA

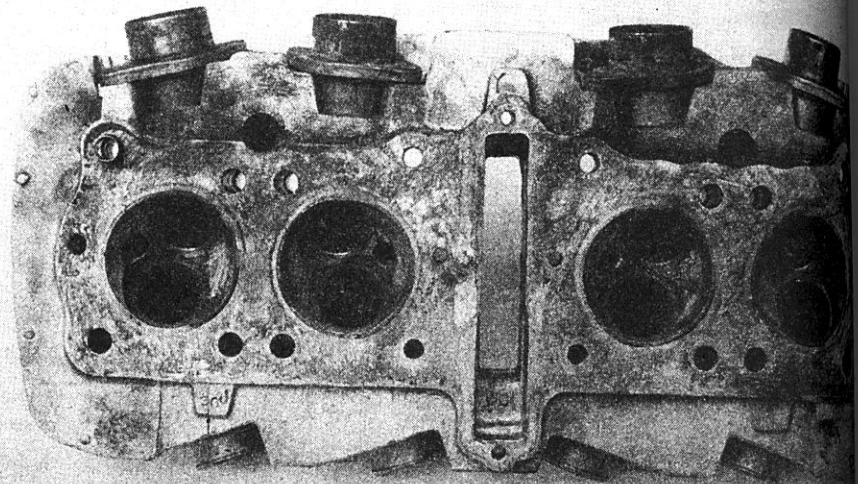
UN PILOTA DI MEDIA STATURA si trova istintivamente seduto a qualche centimetro dal serbatoio della benzina, le gambe aderiscono al serbatoio stesso e nessun elemento impedisce o pregiudica il libero spostamento degli arti per l'azionamento dei comandi principali. Il busto perciò è completamente eretto formando un angolo di pochi gradi con la linea orizzontale serbatoio-sella, i polsi non devono sopportare il peso del busto e ciò risulta utile nella marcia in città. L'adozione dei fianchetti di dimensioni limitate permette di poggiare i piedi in terra con una certa disinvoltura, in caso ciò non avvenisse è possibile togliere qualche centimetro di imbottitura dalla sella onde abbassare il complesso; questa soluzione se pregiudica il confort, migliora anche la tenuta di strada e la maneggevolezza dato che viene abbassato il baricentro. La sella è sufficientemente ampia per ospitare con comodità una seconda persona; l'imbottitura, come abbiamo già detto, è molto efficiente, essendo morbida al punto giusto, in modo che col peso del pilota solo una parte viene compressa, mentre la restante si comprime seguendo il gioco delle sospensioni. A velocità elevate la spinta del vento sul busto diventa notevole, è perciò consigliabile cercare di bilanciarla con uno spostamento all'indietro sulla sella, in modo da inclinarsi in avanti pur mantenendo tese le braccia. In caso di velocità particolarmente elevate, volendo ottenere le massime prestazioni, è possibile abbassarsi completamente; in questo caso però le braccia, causa la posizione molto forzata, risentono ben presto dello sforzo.

TENUTA DI STRADA

LA MOLE DELLA MOTO anche se svelta da accorgimenti estetici è sempre tale da



Dall'alto verso il basso: sulla sinistra il cambio, verso destra la corona su cui ingranano le due catene della trasmissione primaria, avanti il tenditore delle suddette comandato da una molla interna e perciò non azionabile dall'esterno. Infine il «cestello» della frizione. Foto sotto: l'albero motore con le due catene di trasmissione e la catena che muove l'albero della distribuzione. In basso: la testata senza le valvole vista dal lato della camera di scoppio.



IL GIUDIZIO IN SINTESI

MEDIOCRE
INSUFFICIENTE
SUFFICIENTE
DISCRETO
BUONO
OTTIMO

4 5 6 7 8 9

	4	5	6	7	8	9
ASPETTO GENERALE						
ESTETICA					●	
RIFINITURE						●
ACCESSIBILITÀ MECCANICA			●			
STRUMENTAZIONE					●	
ASSETTO DI GUIDA					●	
CONFORT					●	
DOTAZIONE ATTREZZI						●
COMANDI						
POSIZIONE DEI COMANDI					●	
QUALITÀ DELLE LEVE						●
FACILITÀ DI REGISTRAZIONE					●	
MOTORE						
AVVIAMENTO					●	
POTENZA					●	
RENDIMENTO AGLI ALTI REGIMI					●	
RENDIMENTO AI BASSI REGIMI					●	
VIBRAZIONI					●	
RUMOROSITÀ MECCANICA					●	
TRAFILAGGI D'OLIO					●	
TRASMISSIONE						
FRIZIONE:				●		
RESISTENZA ALLO SFORZO				●		
PROGRESSIVITÀ					●	
SFORZO RICHIESTO ALLA LEVA						●
CAMBIO					●	
SCELTA DEI RAPPORTI					●	
RICERCA DEL FOLLE				●		
FRENI						
EFFICACIA					●	
MODULABILITÀ					●	
STABILITÀ IN FRENATA					●	
RESISTENZA AL FADING				●		
SFORZO FRENATA ANT.				●		
SFORZO FRENATA POST.					●	
SOSPENSIONI						
ANTERIORE			●			
POSTERIORE			●			
POSSIBILITÀ DI REGOLAZIONE						●
TENUTA DI STRADA						
CURVE A LARGO RAGGIO				●		
CURVE STRETTE				●		
FONDI SCONNESSI				●		
MANEGGEVOLEZZA				●		
TELAIO					●	
PRESTAZIONI						
VELOCITÀ					●	
ACCELERAZIONE					●	
RIPRESA					●	
CONSUMO MEDIO					●	
CONSUMO MASSIMO				●		
CONSUMO MINIMO						●

SCHEDA TECNICA

Tipo motore 4 cilindri 4T monoalbero
in testa

Alesaggio x corsa mm 61 x 63

Cilindrata cc 736

Rapporto compressione 9,0:1

Carburatori 4 Keihin da 28 mm

Accensione batteria e bobina

Potenza dichiarata 67 HP a 8000 rpm

Sistema di lubrificazione a pressione

Capacità serbatoio olio . . . litri 2 (3,5 serbatoio
più motore)

Messa in moto elettrica e a pedale

Impianto elettrico alternatore e batteria

Sospensione anteriore . . . forcella telescopica

Sospensione posteriore . . . braccio oscillante
con ammortizzatore De Carbon

Pneumatico anteriore 3.25x19

Pneumatico posteriore 4.00x18

Freno anteriore tipo disco

Freno anteriore misura mm 280

Freno posteriore tipo tamburo

Freno posteriore misura mm 180

Trasmissione primaria catena

Trasmissione finale catena

Frizione a dischi multipli

Rapporti del cambio (sviluppo ruota 2010 mm)

I 2,500 a 8000 rpm kmh 72,5

II 1,708 a 8000 rpm kmh 106,2

III 1,333 a 8000 rpm kmh 136,2

IV 1,097 a 8000 rpm kmh 165,9

V 0,939 a 8000 rpm kmh 192,9

Velocità a 1000 giri in quinta kmh 24,1

Interasse mm 1455

Peso a secco kg 218

PRESTAZIONI

Velocità massima kmh 188

Consumo medio litri 6,2 x 100 km

Frenata a 40 kmh m 16

Frenata a 100 kmh m 69

Frenata a 150 kmh m 141

Accelerazione 400 m da fermo sec 13,4

incutere un certo rispetto; malgrado ciò, una volta presa confidenza col mezzo, la maneggevolezza è discreta, varia secondo il tipo di gomme adottate, come del resto la tenuta di strada. Con le coperture originali è richiesto un certo sforzo per piegare la moto e per riaddrizzarla, ma l'impiego di energie non è tale da pregiudicare molto la condotta di guida almeno su percorsi non troppo lunghi. Facciamo presente che l'attuale discorso è riferito ad una guida decisamente sportiva, mentre in un uso normale la condotta del mezzo è molto più riposante. La tenuta sul misto è buona, a velocità superiori ai 130 chilometri orari è opportuno piegare con una certa decisione e col motore in tiro; all'aumentare delle velocità le difficoltà rimangono ragionevoli a patto di avere la possibilità di mantenere le traiettorie senza effettuare correzioni. Infatti sui curvoni veloci della autostrada si manifesta l'ormai tipico ondeggiamento di molte grosse cilindrate. A nostro parere esso è dovuto in buona parte alla forcella anteriore e, in parte minore, al forcellone posteriore. Il telaio è di ottima struttura, realizzato con un tubo di sezione adeguata che resiste bene alla torsione. Un buon miglioramento nei curvoni molto veloci si ha facendo scendere le canne della forcella per circa 3 centimetri abbassando così l'altezza delle parti anteriori della moto.

SOSPENSIONI

LA MOTO È EQUIPAGGIATA anteriormente con una forcella teleidraulica. Alle nostre osservazioni è apparso che questo tipo di forcella, mentre ha una buona azione frenante nel ritorno, ne è quasi priva nella fase di compressione; il suo funzionamento risulta leggermente rigido a minimo carico dal punto di vista del molleggio. Sul gambo inferiore destro è previsto il montaggio di un secondo disco, vi sono infatti gli attacchi per la pinza. La sospensione posteriore è formata da un forcellone oscillante con ammortizzatori e molle; gli ammortizzatori sono a gas liquido, regolabili su tre posizioni di carico. Il funzionamento degli ammortizzatori assicura un ottimo confort di marcia, ma lascia a desiderare per le velocità elevate, dato che l'effetto frenante è piuttosto ridotto.

Il confort di marcia risultante dall'insieme delle sospensioni, coadiuvate dalla buona imbottitura della sella, è buono.

FRENI

L'IMPIANTO FRENANTE è formato da un disco anteriore di 280 mm con pinza comandata idraulicamente da una pompa, posta vicino alla leva di azionamento, situata sul manubrio. L'effetto frenante che ne risulta consente una buona tranquillità di marcia anche ad andature sostenute. L'azionamento energico del freno anteriore non richiede particolare esperienza, dato che in condizioni normali la ruota non arriva al bloccaggio. Per una guida «corsaiola» è bene montare un doppio disco che oltre ad aumentare l'effetto frenante, riduce sensibilmente lo sforzo richiesto per la frenata. Il freno posteriore è il solito gruppo adottato sulle maxi giapponesi con una sola camma. Lo sforzo richiesto è contenuto ed assicura una buona prestazione.

Complessivamente la frenata della K2 è buona; in un uso sportivo non regge però il confronto con i migliori impianti di frenatura montati attualmente.

MOTORE

QUATTRO CILINDRI leggermente inclinato nel senso di marcia, distribuzione ad albero a cammes in testa comandato da catena, raffreddamento ad aria naturale, alesaggio 61 e corsa 63 millimetri, quindi «corsa lunga»; anche da questo elemento il buon grado di elasticità. La cilindrata totale è di 736 cc. con una compressione di 9 a 1. L'albero a gomito è forgiato e ruota su 5 supporti di banco, l'accoppiamento biella albero e biella spinotto è realizzato mediante bronzine. Anche l'albero delle cammes ruota su bronzine. La potenza dichiarata è di 67 cavalli a 8000 giri. Il funzionamento del motore è ottimo, e denuncia una perfetta messa a punto nella fase di costruzione. L'erogazione della potenza è continua; a partire da 2000 giri essa aumenta gradualmente senza impennamenti improvvisi, pur dando il meglio di se stessa al di sopra dei 5000 giri. È possibile marciare con la quinta innestata a 1500 giri per riprendere con una apertura graduale della manopola del gas. Limitatissimi o inesistenti i trafileggi d'olio, esente da vibrazioni il funzionamento del motore, se si eccettua una zona critica a circa 5000 giri, dove si manifesta una leggerissima vibrazione quasi inavvertibile. Il propulsore ha un funzionamento silenzioso anche dopo varie decine di migliaia di chilometri, purché durante questo periodo la guida sia stata fluida senza strappi; diversamente compaiono delle rumorosità che rimangono tali, dovute all'allentamento delle catene primarie di trasmissione. L'avviamento è elettrico e a pedale, risulta sempre immediato a caldo, mentre a freddo bisogna inserire lo starter e dare gas; dopo pochi giri il motore si avvia regolarmente. Quando le candele di accensione sono nuove si percorrono tranquillamente circa 3000 chilometri prima che cominciano a dare segni di imbrattamento dopo una marcia in città a bassissimo numero di giri; è allora necessario avere l'accortezza di allungare le marce per mantenerle pulite.

L'impianto elettrico è a dodici volts con alternatore. L'accensione è regolata da uno spinterogeno con due coppie di punte platinizzate e due bobine che servono ciascuna due cilindri.

TRASMISSIONE

LA TRASMISSIONE PRIMARIA avviene mediante due catene a maglia semplice, mentre la frizione è a dischi multipli in bagno d'olio. Il suo funzionamento è buono, consentendo una relativamente facile ricerca del folle, purché sia ben regolata. Nell'uso normale resiste bene allo sforzo, manifestando qualche cedimento solo dopo numerose sollecitazioni; allora il gioco della leva si allunga e occorre un po' di tempo prima che venga recuperato. Il cambio è a cinque rapporti del tipo ad innesti frontali e assicura un funzionamento dolce e robusto, mentre qualche rumorosità si verifica all'innesto della prima, specie se il minimo è un po' alto. La scelta dei rapporti è razionale ed adatta alle possibilità ed alla destinazione del motoveicolo in questione.

PRESTAZIONI

LA HONDA 750 K2 oggetto della nostra prova ha coperto il quarto di miglio in 13,4 secondi ed ha fatto registrare una velocità massima di 188 chilometri ora. Le prestazioni sono quindi buone; a nostro avviso sarebbe opportuno adottare un pignone da 16 denti aumentando la brillantezza di marcia senza togliere nulla alla velocità massima.



Qui sopra: la moto è munita di bloccasterzo. In alto, lateralmente, l'idrostop del freno anteriore.

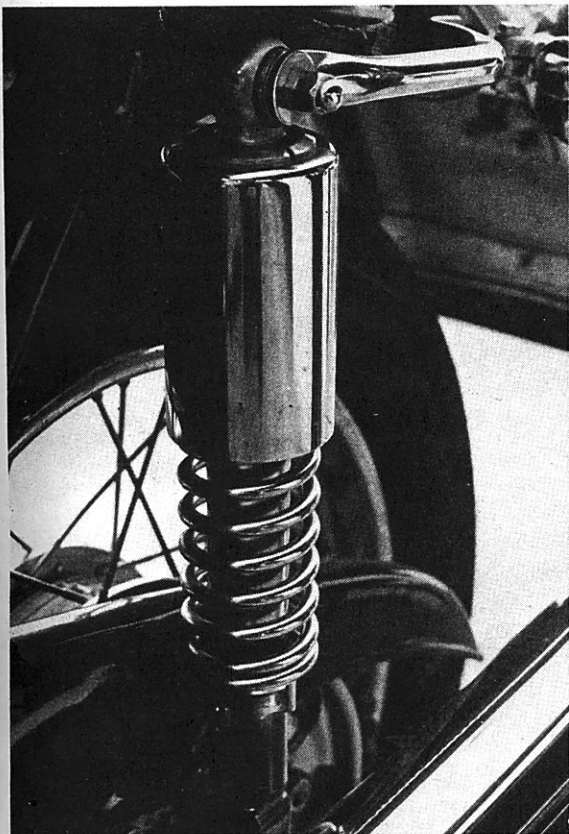
Anzi nella maggior parte delle condizioni di uso, anche la velocità massima risulterebbe incrementata o quanto meno maggiormente sfruttabile. L'elasticità di marcia è buona; il motore in basso, pur non disponendo di grandi potenze, sfrutta bene quella a disposizione grazie all'ottimo grado di messa a punto. Il consumo medio in città con una guida normale è di 6,2 litri per cento chilometri; fuori, a velocità intorno ai 110 chilometri ora e con uso attento, si percorrono circa 22 chilometri per litro. Esigendo le prestazioni massime si cala fino a circa 8 chilometri per litro; siamo qui però all'uso competitivo della moto. Marciando ad andature comprese tra i 130 ed i 150 kmh si può contare di percorrere 15 chilometri per litro senza ricorrere a particolari attenzioni. Il consumo dell'olio è ridottissimo, a volte è sufficiente un solo rabbocco tra un cambio dell'olio e l'altro.

CONCLUSIONI

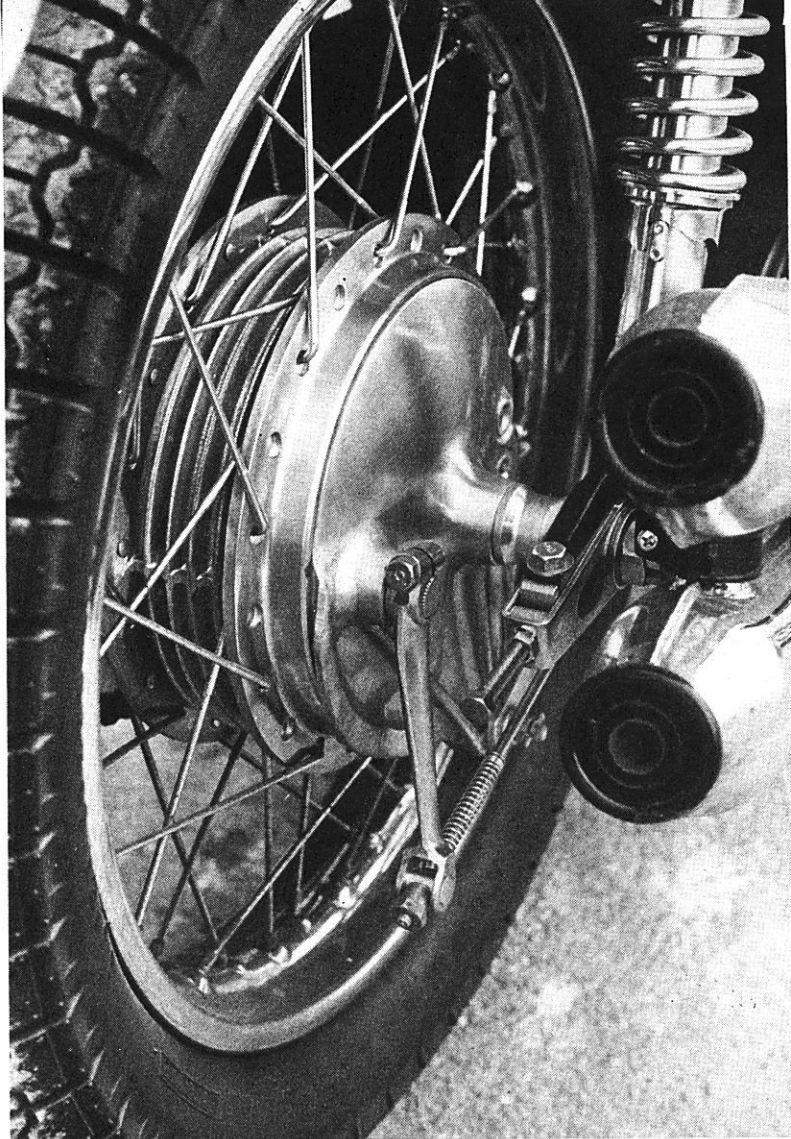
NELLA ATTUALE PRODUZIONE la Honda 750 è una delle moto di più sicuro affidamento e di grande elasticità. Pur non offrendo particolari prestazioni in nessuno dei suoi elementi l'equilibrio attuale è tale da garantire una grande versatilità di impiego, andando incontro alle esigenze più diverse.

Essa è impiegabile per coloro che usano la moto per tranquille passeggiate fuori città o per lavoro nel traffico urbano, consentendo il suo impiego che non costringe ad indossare particolari indumenti, onde evitare di sporcare i vestiti. D'altra parte la brillantezza del motore può soddisfare coloro che hanno una condotta di guida decisamente sportiva e non vogliono rinunciare ad un mezzo robusto, al di fuori di qualsiasi sorpresa causata da cedimenti meccanici.

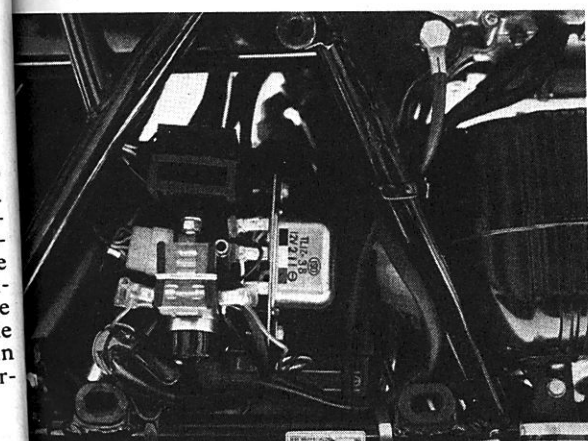
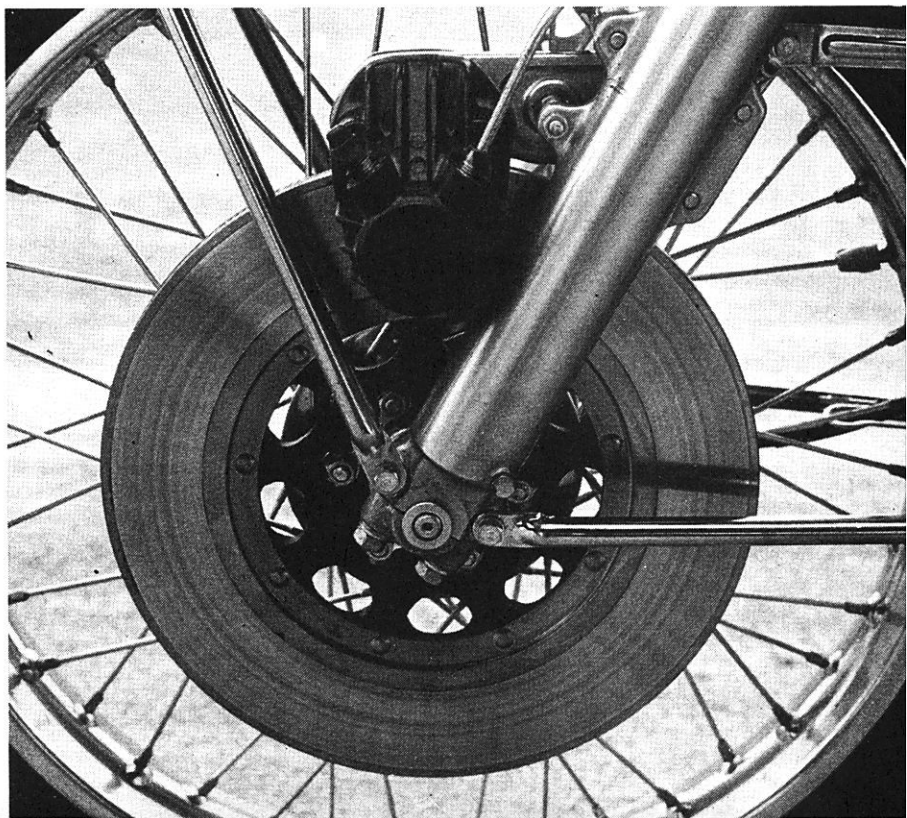
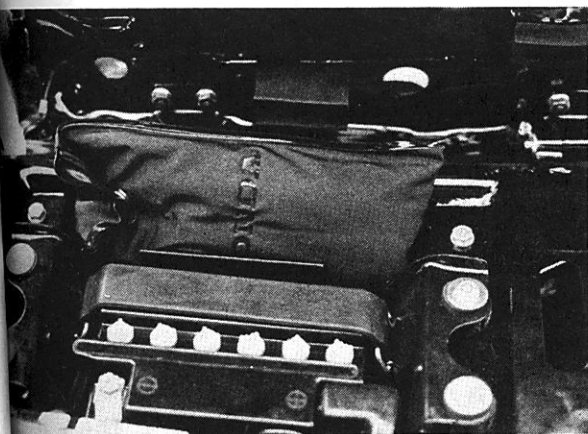
Sante Tavernese



In alto: gli ammortizzatori posteriori sono regolabili su tre posizioni. In basso: la batteria e la borsa dei ferri che comprende una dotazione molto completa. Più avanti si intravede il cassetto portalibretto. Sotto: alcuni componenti dell'impianto elettrico. In primo piano il fusibile di protezione con altri fusibili di riserva per una eventuale sostituzione.



In alto: il freno posteriore è a camma singola con un diametro di 180 mm. Sotto: il freno anteriore è costituito da un disco con pinza a comando idraulico. Il nostro giudizio è questo: buoni per un uso normale diventano solo discreti alle alte velocità con uso continuativo.



di
pe
te
il
di
si-
a
na
lo-
lo-
no
le
a 8
uso
nda-
può
litro
li. Il
te è
ambio

NE la
sicuro
ar non
essuno
è tale
impie-
diver-

usano
pri città
senten-
e ad in-
evitare
brillan-
oro che
samente
e ad un
siasì sor-
ci.

avernese