

# HONDA 750 QUATTRO CILINDRI



Capostipite di una nuova generazione di motociclette, questa splendida 750 è stata la giapponese di grossa cilindrata prodotta in maggior numero di esemplari.

di Gianni Perrone

**L**a Honda CB 750 si vide per la prima volta in Europa nei Gran Premi della stagione 1969. Probabilmente veniva utilizzata come mezzo di trasporto nel paddock. Io la vidi a Imola, giusto in occasione del

Gran Premio d'Italia. Ero con altri amici e rimanemmo tutti a bocca aperta. La cosa che ci colpì di più era che le gomme erano consumate quasi del tutto, la catena anche, il contamiglia indicava circa cinquantamila chilometri

e il motore non perdeva nemmeno una goccia d'olio, asciutto come il deserto del Sahara! Era una cosa inaudita. Arrivò poi uno della squadra, ci salì sopra ed invece di scalfire sul pedale di avviamento, premette un bottone e la moto si avviò con un rumore contenuto ma che, chiaramente, aveva la voce di un quattro cilindri. Chiedemmo lumi. Ci fu spiegato che quello era il nuovo modello da strada che la Honda avrebbe di lì a poco commercializzato.

Un mezzo che non aveva mai avuto problemi e che non solo raggiungeva i 200 all'ora ma poteva andarci quasi per velocità di crociera. Se non l'avessimo visto non ci avremmo mai creduto.



*In alto ed a lato due bellissimi esemplari di Honda 750, perfettamente restaurati. La moto a sinistra ha soltanto la sella "fuori ordinanza", come meglio si può notare nella foto di apertura dell'articolo.*

Le moto in commercio a quei tempi, per i motociclisti esigenti, erano le inglesi bicilindriche, che non andavano a 200 all'ora e perdevano laghi d'olio; soprattutto non ci si poteva andar forte se non per minuti, pena guasti gravi. Per avviarle ci volevano buone gambe e buona tecnica.

Inoltre le quattro cilindri erano una cosa mitica, fatte esclusivamente per le corse ed usate soltanto dai campioni.

Quando ebbi il privilegio di provare la 4 Gilera mi fecero delle raccomandazioni tali come se avessi dovuto maneggiare della nitroglicerina anzichè una moto.

Lessi che Geoff Duke aveva una sua speciale tecnica che usava in gara quando

*A lato e al centro: i paracolpi vicino al carter del motore erano un accessorio molto comune allora come oggi; in caso di caduta evitano parecchi costosi guai. In basso: Dick Mann si avvia alla partenza della 200 Miglia di Daytona del 1970, che vinse.*



pilotava la 4 invece della Norton: anticipava la curva, in maniera di non dover dare il gas quando era inclinato, altrimenti la potenza avrebbe fatto girare la ruota a vuoto.

Con la Honda, al contrario, le quattro cilindri divennero utilizzabili da tutti i comuni mortali (che non ebbero alcuna raccomandazione e non utilizzarono la tecnica di Duke per andarci per le strade). Insomma fu l'inizio di una nuova epoca, quella delle moto moderne. Non per niente i giornalisti, dopo la presentazione della moto al Salone di Tokyo del 1968 e dopo averla provata, la definirono "Superbike", termine che oggi è divenuto un simbolo. Per la precisione fu il giornalista inglese David Dixon a coniare tale parola.

Alla grande potenza, la nuova Honda univa una grande dolcezza di guida; l'erogazione non aveva alcun buco nel suo arco, da zero a novemila giri.

Ultima meraviglia: il freno anteriore era a disco con il comando idraulico, efficiente e infaticabile.

La Honda CB 750 divenne la moto più popolare del mondo: nelle varie versioni, ne furono costruiti oltre 600.000 esemplari (dei quali circa  $\frac{2}{3}$  sono stati venduti negli USA).

Rimase nel listino della Casa fino al 1979, quindi per più di dieci anni. E' doveroso aggiungere che molti degli esemplari prodotti, forse la maggioranza, ancora circolano sulle strade di tutto il mondo.

La Honda CB 750 aveva un aspetto sportivo, che ricordava addirittura le quattro cilindri da corsa, con il motore trasversale, distribuzione ad albero in





A sinistra: il motore è rimasto immutato per più di dieci anni (furono apportate solo poche modifiche di dettaglio). Questo esemplare è dotato di un salvacarter, accessorio molto diffuso all'epoca.

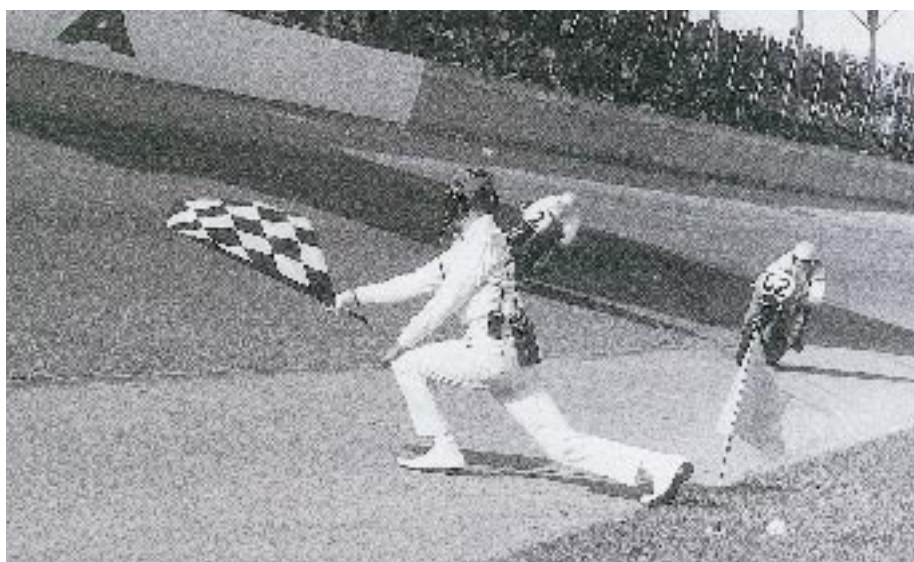
Al centro: primo piano della testata e dei carburatori.

In basso: l'arrivo vittorioso di Mann a Daytona; notare la posa plastica dello sbandieratore, tipico nelle corse americane.



testa, quattro carburatori e quattro tubi di scarico a finto megafono.

Immediatamente gli sportivi la modificarono, era la più adatta "café racer" disponibile. Furono appassionanti le battaglie sui rettili tra le Honda e le moto inglesi con interminabili discussioni davanti al bar. A modificare la quattro cilindri ci pensò anche la Casa. Nel frattempo le CB 750 stavano prendendo piede, soprattutto in America, il mercato più importante. C'erano molte competizioni di 750 cm<sup>3</sup> e quindi fu deciso di approntare una versione corsa della moto. La prima uscita agonistica della Honda CB 750 fu al Bol d'Or del 1969. Fu incaricato per la preparazione della moto e della squadra l'inglese Bill Smith, un veterano nelle corse e concessionario della Honda. La spedizione ebbe il migliore dei risultati; la gara fu vinta da Urdich e Michel Rougerie, due giovani studenti, che correvano per hobby. Il secondo come ben sapete divenne pilota professionista con ottimi risultati e fra l'altro fece parte della squadra ufficiale Aermacchi HD insieme a Walter Villa e Gianfranco Bonera. Se una squadra allestita di gran fretta e con piloti dilettanti aveva vinto il Bol d'Or, non poteva una squadra di professionisti, con moto preparate al meglio, vincere la gara più prestigiosa e ricca del mondo, la 200 Miglia di Daytona? Bill Smith preparò il team, composto da lui stesso, da Ralph Bryans, Tommy Robb (questi due già del Team Honda nei Gran Premi, Bryans aveva vinto anche il campionato mondiale) e Steve Murray. Ma all'ultimo momento la Honda decise di far correre un pilota



A lato: la parte anteriore della Honda, con il freno a disco; i prototipi avevano il freno a tamburo. La Honda 750 fu una delle primissime moto in commercio ad avere il freno a disco.

In basso: foto di gruppo dei primi tre arrivati a Daytona nel 1970.

Al centro Dick Mann, il vincitore, alla sua destra il n. 3 Gene Romero e alla sua sinistra Don Castro.

americano al posto di Murray e fece scendere in campo Dick Mann, altro lupo delle corse con il pelo grigio.

Le quattro Honda erano diverse fra loro, infatti una aveva 96 cavalli, due ne avevano 92 ed una 89: come furono assegnate non fu mai saputo.

Nelle prove emersero grossi problemi di guida: il telaio non era prodigioso e sopportava male l'enorme incremento di potenza.

Il circuito di Daytona era molto pericoloso, le curve sopraelevate avevano il fondo sconnesso ed obbligavano i piloti ad una specie di motocross con le sospensioni bloccate per la forza centrifuga a 260 all'ora. Bryans ebbe un pauroso incidente, in cui la sua moto venne quasi completamente distrutta dalle fiamme.





*A sinistra il freno della Honda: nella maggioranza, gli "Hondisti" applicarono un secondo disco alla ruota anteriore, che logicamente aumentava l'effetto frenante. In basso, il rogo della moto di Ralph Bryans nelle prove di Daytona, in cui, come si può intuire, la Honda rimase alquanto malconcia. Tuttavia i meccanici riuscirono a rimetterla in sesto per partecipare alla gara.*

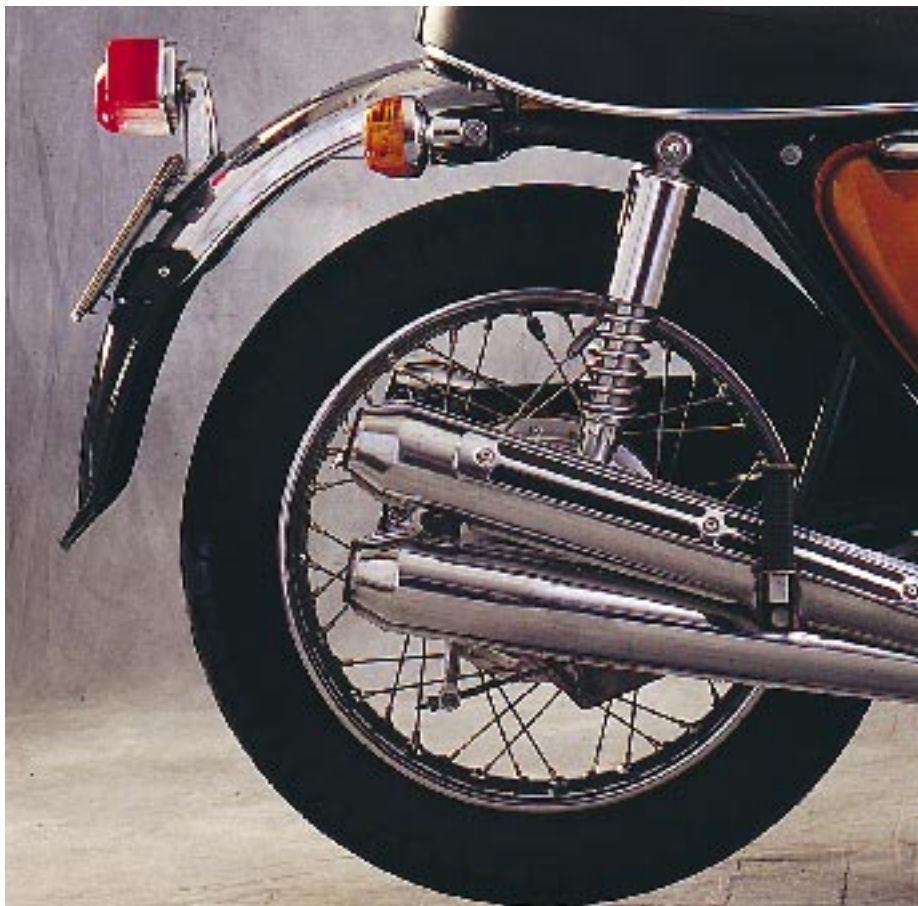
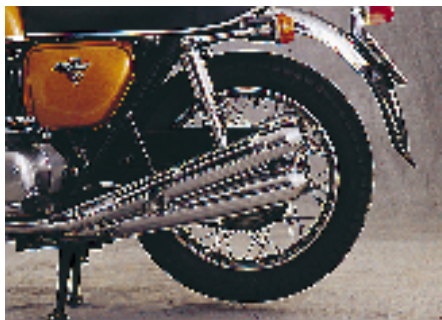
Il serbatoio della benzina si ruppe e avvenne un rogo.

I meccanici lavorando giorno e notte riuscirono a rimettere in sesto la moto per disputare la gara.

Delle quattro Honda, tre si fermarono per la rottura della catena della distribuzione, quella di Bill Smith addirittura prima della gara. Mann invece, partito con il quarto tempo nelle prove, prese la testa della gara e ci rimase fino alla fine della corsa che vinse con 10 secondi di distacco su Gene Romero ("burrito") e Don Castro.

In Italia le Honda da corsa si videro ad Imola nella prima "200 Miglia". Ne vennero parecchie: una l'aveva Roberto Gallina, preparata da Giuseppe Pattoni. Tre erano della IAP, l'importatrice della Casa per il nostro Paese, e furono affi-





*In alto: le marmitte della Honda erano il tallone d'Achille di questa moto, così come di molte altre giapponesi, perché la condensa le corrodeva rapidamente; infatti ben poche hanno ancora quelle originali, come le moto del nostro servizio.*

*In basso: il pilota romano Franco Trabalzini, che corse la 200 Miglia di Imola con una "Senior" allestita dalla concessionaria romana della Honda.*

*Trabalzini si dovette ritirare dopo pochissimi giri di gara.*

*Qui sopra: il cruscotto della CB 750 K2 con le quattro spie luminose raggruppate nell'apposito "quadro" centrale.*



date a Silvio Grassetti, Otello Buscherini e Luigi Anelli. Una era della Samoto, la concessionaria di Roma ed era guidata da Franco Trabalzini. Non brillarono molto quel giorno le Honda. Fu una giornata magica per le Ducati di Smart e Spaggiari.

L'anno seguente la Honda che vedete nel servizio fu affidata a Roberto



La Honda "Daytona", vista con e senza la carenatura. Come potrete osservare dal confronto con le altre foto delle Honda da corsa, furono montati su queste moto vari tipi di carenature, di selle e di serbatoi. Quella fotografata è l'ultima versione della Daytona e la carenatura ha una forma più moderna delle altre.

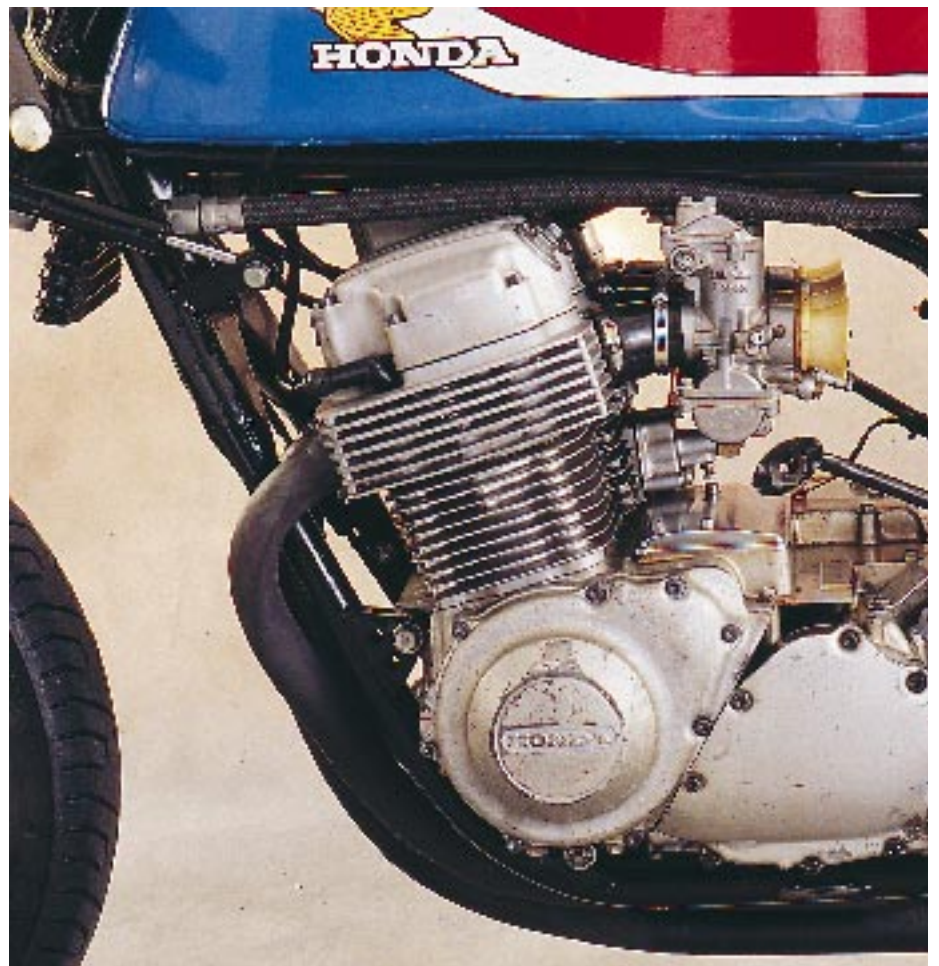
Gallina: arrivò in Svizzera dal Giappone, all'ultimo momento, come quasi sempre capita nelle corse.

Nelle prove Gallina fece ottimi tempi, partì quindi nella prima fila, c'erano buone possibilità di vincere o comunque di essere tra i protagonisti. Ma alla sera precedente la gara un meccanico della IAP, di nascosto da tutti, e da





*In alto: la Daytona vista di lato.  
In basso: il motore della Daytona aveva  
molte differenze rispetto  
a quello della moto stradale.*

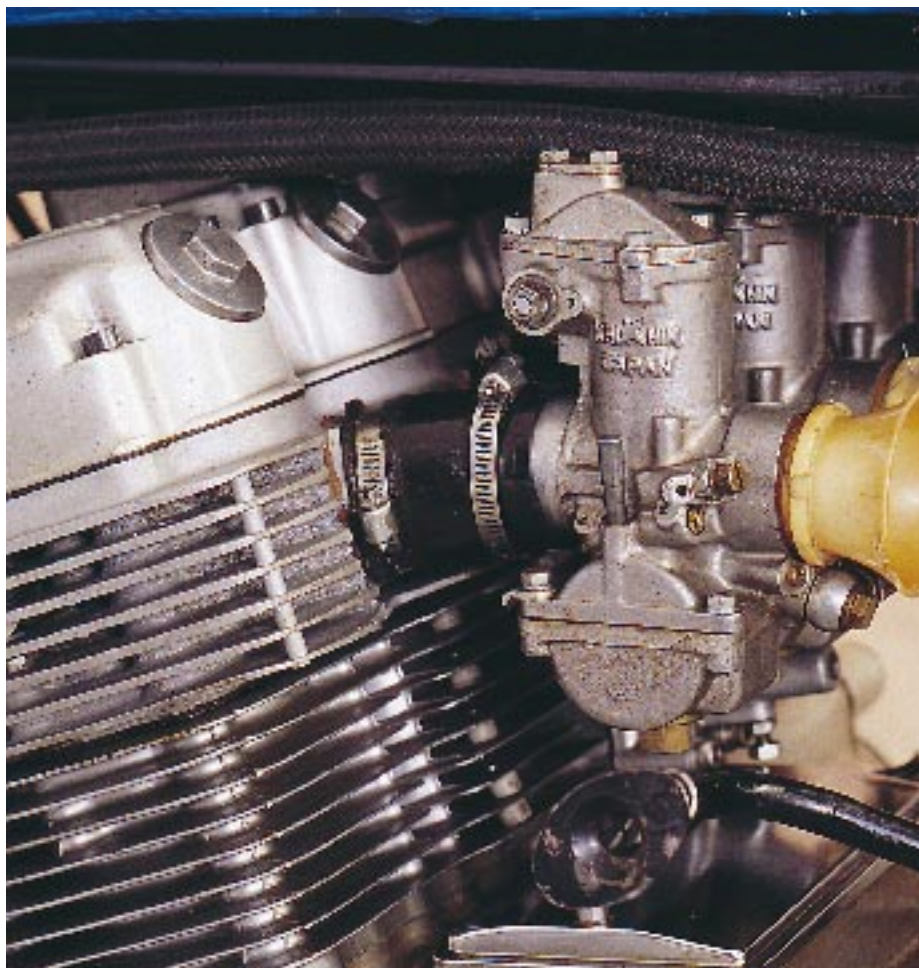


Pattoni per primo, che era il responsabile della moto, cambiò i dischi della frizione che erano di materiale sinterizzato con altri nuovi del modello di serie. Il meccanico credeva di far bene, i dischi del modello di serie erano più spessi e quindi credette che quelli montati erano finiti quasi del tutto. Invece accadde che al momento di partire, la Honda semplicemente non riuscì a spostarsi. Gallina desolato vide tutti i suoi colleghi sparire dalla curva del Tamburello mentre lui rimase in mezzo alla pista, fermo con il motore ruggente.



*Questa Daytona ha lo scarico con il "quattro in uno". Questi terminali vennero adottati nel 1973 ed in seguito; i primi modelli avevano invece quattro bellissimi scarichi a megafono.*

*In basso i carburatori Keihin speciali per la Daytona, che potevano essere da 31 o da 33 mm, a seconda dei percorsi.*



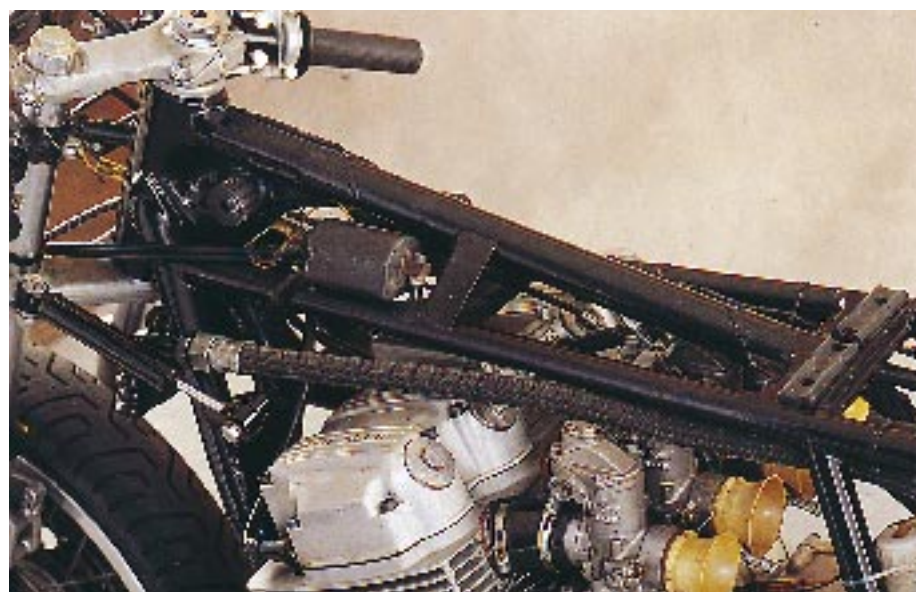
Furono cambiati i dischi, rimessi quelli vecchi ma chiaramente gli antagonisti non lo aspettarono di certo, per Gallina la corsa finì alla partenza. Le sensazioni di Roberto sulla moto, per quanto aveva visto nelle prove, furono abbastanza positive. La Honda andava forte ed anche abbastanza bene come ciclistica tanto che toccava in terra l'alternatore nelle pieghe. Fu quindi lui ad inventare il coperchio tagliato a fetta di salame che si generalizzò in seguito, quando le gomme più moderne permisero a tutti di piegare come Gallina.

Il motore spingeva forte, ma solo in

A lato la testata della Daytona ed al centro la parte superiore del telaio, diverso da quello del modello di serie, come potrete vedere nell'analisi tecnica della moto. In basso: Otello Buscherini a Imola, nel 1972, con la "Senior": fu questa una delle pochissime occasioni in cui Buscherini pilotò moto di grossa cilindrata.



alto, bisognava tenerlo sempre su di giri. Quella usata da Gallina nel 1973 era una Daytona autentica e bisogna fare una distinzione. Le Honda da corsa sono di due tipi diversi, le Daytona e le Senior. Queste ultime erano delle moto di serie modificate con un kit venduto dalla Casa. Il kit comprendeva camme, carburatori, accensione ed altre parti, come poi leggerete meglio nella prova di Alan Cathcart. Le Daytona invece erano costruite appositamente in fabbrica: il telaio era simile, ma completamente diverso, così come la forcella ed il serbatoio, costruito in varie misure a seconda della lunghezza della gara. Differente anche il serbatoio dell'olio, posto al centro e non al lato del telaio. Diverso da quello di serie anche il mozzo posteriore, più grande e fuso in magnesio, ma questo particolare era fornito anche nel kit della Senior.



La sella di quest'ultima era in plastica e diversa da quella della Daytona, come potrete vedere confrontando le foto delle due moto.

Il kit Senior venne usato anche nelle gare delle derivate di serie e ci furono diverse contestazioni. Nella gara di Monza, Loro Vasco, dopo aver fatto registrare il miglior tempo nelle prove, fu escluso dalla competizione perché furono contestati i carburatori, non conformi alla fiche di omologazione.

Sulla meccanica della Honda 750 fiorirono le trasformazioni: in molti costruirono moto usando il motore della "four". In Inghilterra la Rickman Metisse, che fino ad allora aveva creato delle bellissime special con motori Matchless ed Aermacchi per le corse, sia





A sinistra: il particolare serbatoio dell'olio della Daytona, di alluminio, posto al centro del telaio. Il tappo è controllato al centro della sella, come sulla Norton Manx: la Senior aveva invece il serbatoio laterale, come il modello di serie. In basso: il pilota inglese Williams, sempre a Imola nel 1972.



di velocità sia di motocross, e con i motori Triumph per delle splendide moto stradali, costruì le prime special anglo-giapponesi con la meccanica della Honda.

In Svizzera fu lo specialista Egli a "vestire" al meglio il motore Honda.

Ma forse perché sono italiano, credo che la più bella Honda 750 "fuori serie" (così un tempo si chiamavano le automobili carrozzate al di fuori della Casa madre) sia la riminese Bimota.

La Bimota nacque per la passione motociclistica di tre imprenditori di Rimini (Bianchi, Morri e Tamburini) che producevano impianti di riscaldamento e di condizionamento d'aria. Per pura passione costruirono dei telai per le loro motociclette: per prima una MV 750 e la seconda fu proprio una Honda CB 750.

Sempre per passione, sottoposero la Honda dall'aspetto così corsaiolo a dei test in pista, a Misano, per vedere se, oltre che bella, era anche buona. E buona lo era perché Luigi Anelli, un ottimo corridore che fra l'altro era un perfetto conoscitore della pista, essendo nato e vissuto a Rimini, ad un tiro di fucile da Misano, spiccò con la Honda ottimi tempi.

Il dado era tratto e tutti vollero i telai speciali della Bimota e la ditta buttò alle ortiche termosifoni e caldaie ma conservò i tubi e le piegatrici e si mise a costruire telai. Sto scherzando... La Bimota non ha mai costruito moto con i tubi per l'acqua, ha sempre usato per i telai quelli di acciaio speciale.

Il risultato lo vedete in queste pagine: insieme alla CB 750 di serie ed alla



A destra ed in basso: il freno a doppio disco della Daytona. La moto era molto pesante, per cui i freni erano sottoposti ad un duro lavoro.

In basso a sinistra: la base di sterzo inferiore della Daytona è diversa da quella del modello di serie. Sono presenti quattro bulloni per sostenere le canne della forcella invece dei due del modello di serie.

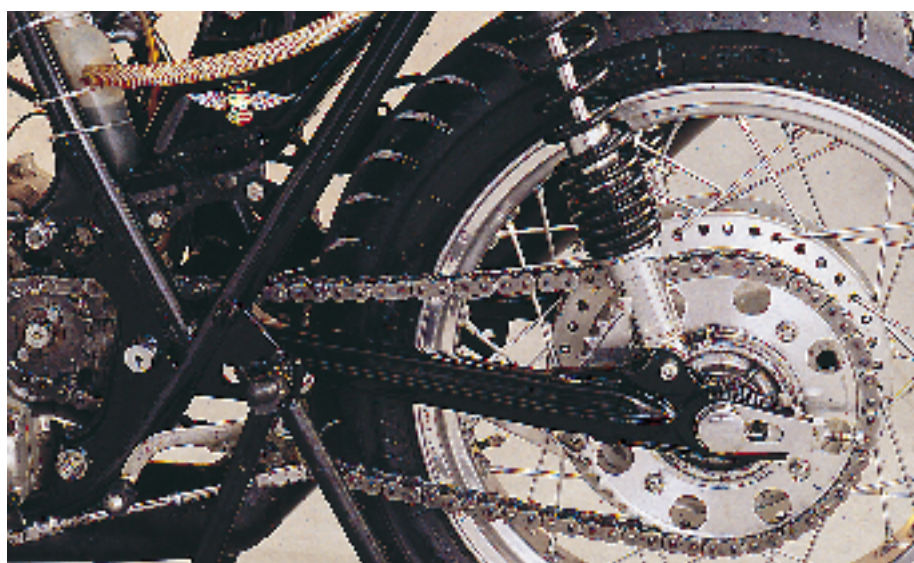




*A lato: il bellissimo freno posteriore in lega di magnesio della Honda da corsa, comune alle Senior ed alle Daytona (era compreso nel kit).*

*Al centro: nella moto fotografata, sono stati sostituiti gli ammortizzatori con altri più moderni ed il cerchione posteriore, con uno più largo. La moto infatti viene usata attualmente per partecipare alle gare per le moto "classiche" (nelle quali è ammessa la sostituzione di queste parti).*

*In basso, il serbatoio di questo esemplare è il più piccolo che la Casa adottava: ne venivano impiegate tre versioni di capacità diversa.*



Daytona originale, abbiamo fotografato per voi anche uno splendido esemplare di Honda Bimota, una delle pochissime costruite e conservata in perfette condizioni originali. Sarà interessante paragonare le tre versioni giapponesi, stradale, Senior e Daytona con quella vestita dalla nostra più grande "sartoria su misura" di motociclette. La Honda 750 è entrata in produzione nell'agosto del 1969 e in Italia è stata commercializzata a partire dai primi mesi dell'anno successivo (versione "K 0", nota tra gli appassionati semplicemente come CB). Queste moto, oltre al comando con un cavo per ciascun carburatore e alle fiancattine differenti, avevano il segno rosso del contagiri a 8500 giri/min.

La versione successiva, con carburatori





*La Bimota HB1 (Honda Bimota 1): si nota immediatamente lo stile italiano in confronto a quello giapponese. La Bimota era più leggera della moto originale; gli scarichi di questo esemplare sono stati rifatti dallo specialista Danilo Tavoni di Modena. Sotto: un primo piano del motore con in evidenza il particolare serbatoio dell'olio della Bimota, posto davanti al motore e fuso in lega di alluminio.*



azionati mediante sistema a bilanciere, aveva invece il segno rosso a 8000 giri/min; si trattava della K1, costruita tra l'estate del 1970 e la fine del 1971. Le Honda 750 si sono fatte una meritissima fama di moto robuste, longeve e in grado di sopportare strapazzi impressionanti. Si prestavano molto bene anche ad essere potenziate e infatti ben presto per loro è sorto un vitalissimo mercato di parti speciali come alberi a camme, kit di maggiorazione della cilindrata, etc...



Tra i fabbricanti di queste prelibatezze va ricordata la giapponese Yoshimura, ben presto diventata famosa a livello mondiale.

Da noi erano molto popolari i kit realizzati dalla Samoto, la concessionaria Honda di Roma, che allestì anche una importante squadra corse per gareggia-

re nelle competizioni destinate alle "derivate di serie".

Molto diffusi tra gli accessori, oltre ai sistemi di scarico quattro in uno, erano anche i paracarceri in tubi cromati.

Le moto del nostro servizio sono state impeccabilmente restaurate da Emiliano Portalupi di Milano.

*In alto: la componentistica della Bimota era italiana: forcella, ammortizzatori, freni e cerchi in lega.*

*In basso: Roberto Gallina in piena azione nelle prove ad Imola nel 1973 con la Daytona fotografata nelle pagine precedenti. Fu la prima gara che quella moto disputò in Italia.*

