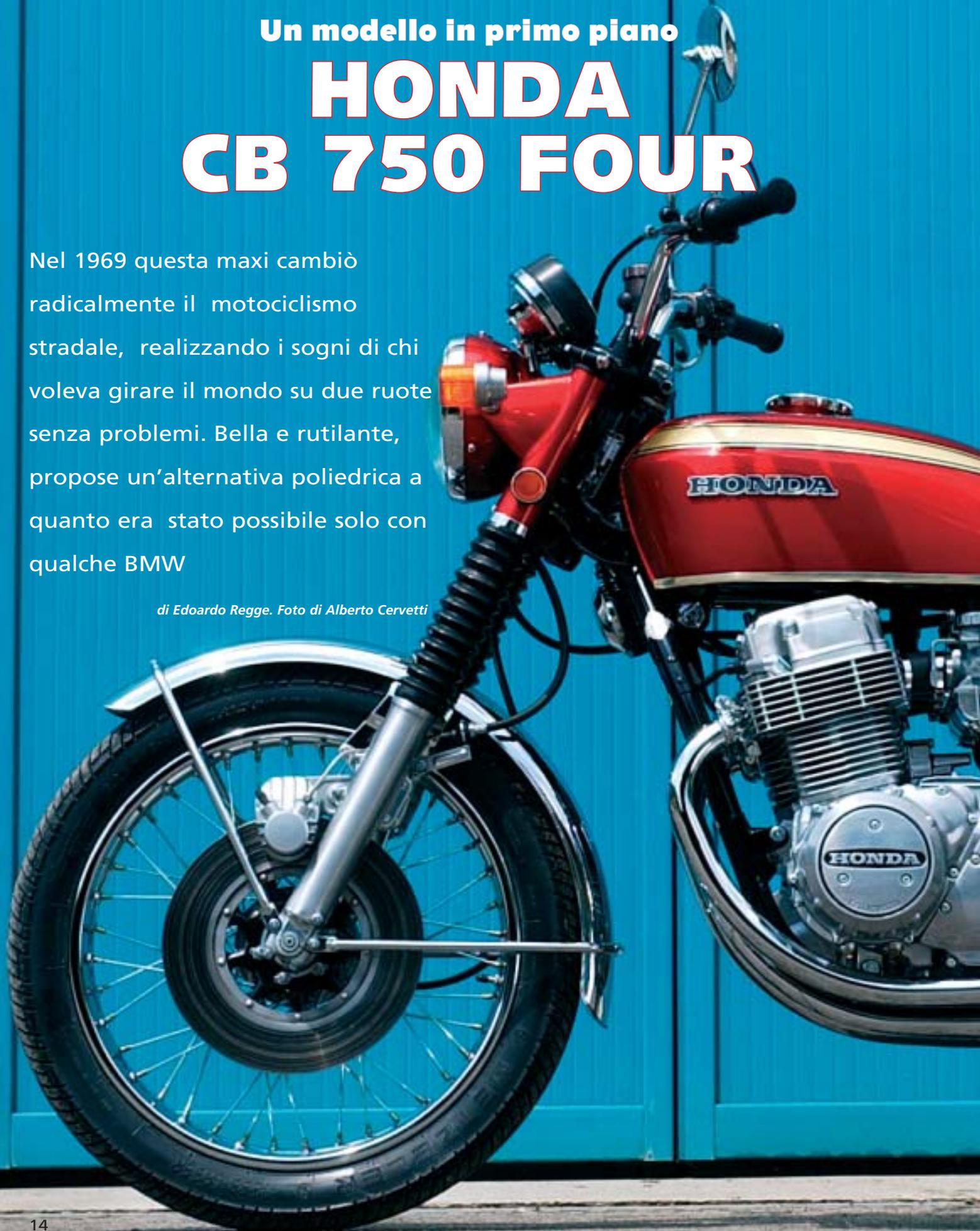


Un modello in primo piano

HONDA CB 750 FOUR

Nel 1969 questa maxi cambiò radicalmente il motociclismo stradale, realizzando i sogni di chi voleva girare il mondo su due ruote senza problemi. Bella e rutilante, propose un'alternativa poliedrica a quanto era stato possibile solo con qualche BMW

di Edoardo Regge. Foto di Alberto Cervetti



I L TRAMONTO DELLE UTOPIE MOTOCICLISTICHE

I gusti sulle moto sono molto diversi, così a volte ci si entusiasma di una che lascia gli altri indifferenti. Poi ci sono casi di miopia fisica o mentale, che possono sfociare in autentiche utopie e fissazioni. Gli entusiasmi andrebbero, in definitiva, riservati a moto che trasmettano positivismi indelebili a tutti i vedenti. Quelle stradali dovrebbero avere prestazioni almeno pari alle migliori concorrenti, e soprattutto non dare assolutamente noie, anche sfruttandole sempre al massimo delle possibilità.

L'Honda Four 750 fu la prima moto della storia a riunire tutte queste doti, e segnò la fine dell'era

giurassica A.H.F. (Ante-Honda Four), quella degli Angosciosi Handicap Farraginosi dei motociclisti.

CATENE, DISCHI E "MEA CULPA"

Quando nacque la Four 750 io avevo 22 anni, e giacevo in una dormizione miopica motociclistica nonostante i 150.000 km già percorsi. La catalessi mi fece dubitare del mostro nipponico, specie della sua distribuzione a catena singola che mi ricordava le tragicomiche "fasature variabili automatiche" di tante vecchie moto. Ignoravo che i Giapponesi "fossero avanti" di qualche lustro, così continuai ad impegnarmi in imprese centauresche disperate.

Poi dubitavo del freno a disco e

della "zona rossa" a 8500 giri, che per il grosso motore mi sembravano tanti.

Stai di fatto che non l'acquistai, e di ciò mi pento e mi dolgo ancor oggi con tutto il cuore, perché era nata una moto che ogni vero appassionato dovrebbe aver posseduto e guidato.

Quando mi destai dal letargo lei aveva fatto il suo tempo, e il palcoscenico ospitava altre prime donne.

PRIMA NELLA HIT PARADE: I MOTIVI DEL SUCCESSO

La CB 750 stabilì primati assoluti di diffusione: si dice che ne abbiano prodotto mezzo milione, ma dal '69 al '72 l'Honda sfornò dieci milioni di moto, perciò "la regi-





na" superò di sicuro questo misero 5%. La cifra vera fu almeno doppia, e sarà difficilissimo per chiunque ripeterla. A questa abbuffata concorsero il prezzo accessibile, la bellezza, le prestazioni per quei tempi più che buone e l'estrema affidabilità. Nell'anno

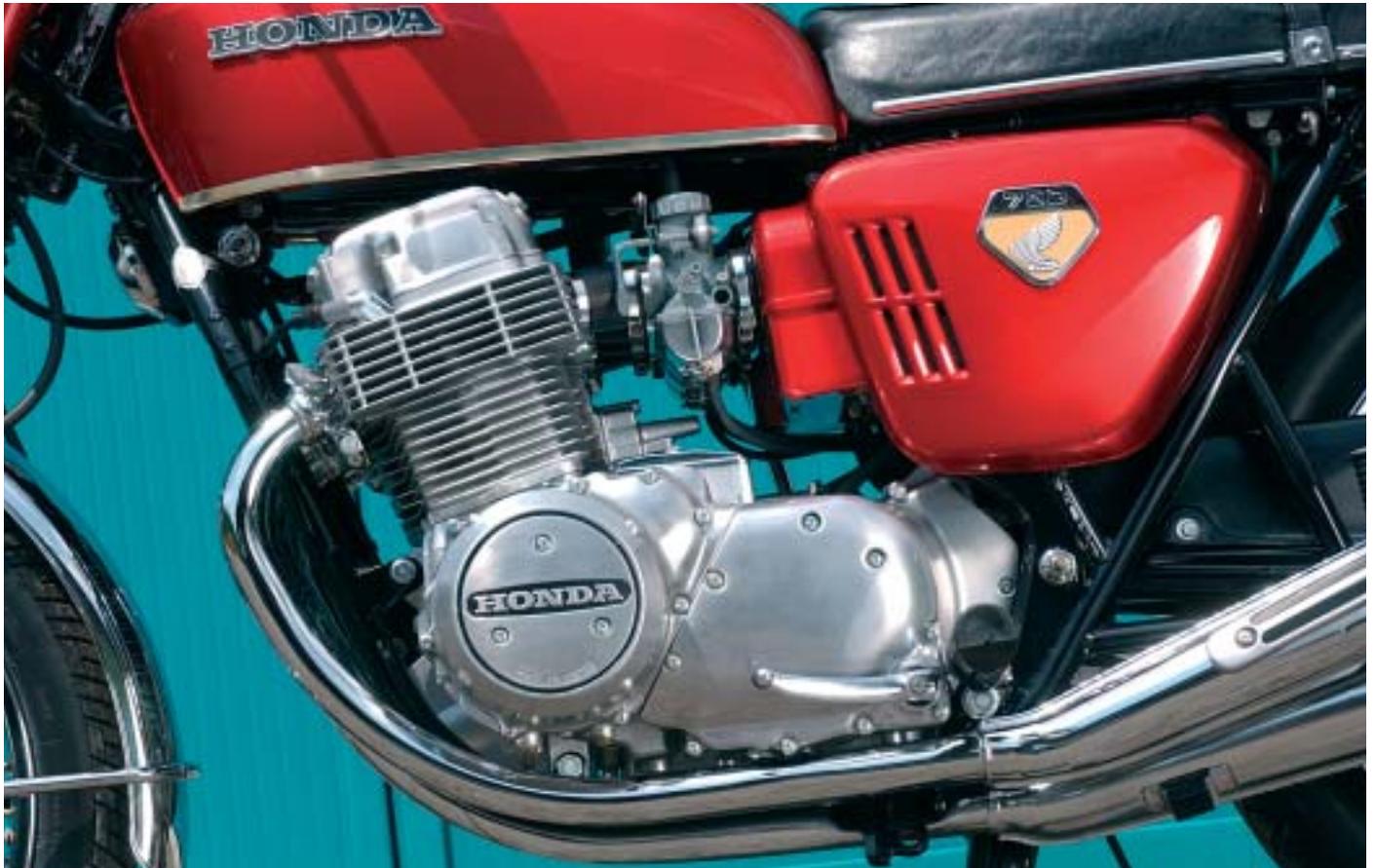
di grazia 1969, fatta salva qualche bicilindrica bavarese, si poté finalmente usare una moto affidabile quanto un'auto di classe, pur con il 15% in più di Potenza specifica.

LA MOTO DEL SECOLO

Di recente questa Honda è stata

La Honda CB 750 Four (quella illustrata è la versione K0) rappresenta un vero e proprio classico, entrato di buon diritto nella storia della moto. Eccezionale la proporzione delle linee che ben integrano, snellendola, l'imponenza del blocco motore.

A lato, nessuna novità per il gruppo ottico anteriore, se non l'elevata qualità di tutti i componenti, dagli strumenti precisi e leggibili alla parabola del faro ben protetta dalle infiltrazioni di umidità e in grado di garantire le stesse caratteristiche di luminosità per anni.



Sopra, un primo piano del motore, con il blocco cilindri leggermente inclinato in avanti, la batteria dei quattro carburatori e la scatola filtro, integrata con le eleganti fiancatine verniciate come il serbatoio.

A lato, un particolare di un carburatore Keihin da 28 mm.

eletta "moto del secolo"; io non concordo.

Nella mia personale ma sincera classifica, metto primo il Kawa Z 900 e seconda l'Honda 750. Entrambe furono capostipiti e superaffidabili, ma giudico fondamentale l'enorme differenza di accessibilità ai loro motori e l'abisso tra le loro prestazioni. Il mio amico Max Sorce era arcicontento della sua Four, un giorno gli fecero provare il Kawa 900. Ne discese con

aria allucinata facendoci rotolare dal ridere e mormorando stravolto: " Non è possibile, non è possibile...", e una proluvie di esclamazioni in idioma siculo non riferibili. C'erano 28 CV di differenza: la Four 750 fu grandissima, lo Z 900 fu immenso.

TIPOLOGIE SOCIALI, GUSTI E PREZZI

A Torino, inizialmente, la Four 750 non ebbe la diffusione di altrove. Sulla carta era meno sportiva di qualche concorrente, perciò l'acquistarono i cosiddetti "fighetti". E poi era ancora viva la passione per il prodotto italiano, mentre i birrosi andavano in brodo di giugiole per l'accelerazione, velocità e leggerezza del Kawa 750 a 2 tempi. Perciò in quegli anni sotto la Mole le 750 Laverda e Kawasaki furono più numerose delle Honda. Nel 1971 in Giappone costava 500.000 lire. In Italia era venduta a 1.280.000 f.i., come la BMW R 75/5 ed il Kawa 750, il 33% più del



Ducati GT 750 e il 25% più del Laverda 750 SF. Ed il 5% meno della Triumph Trident, il 6,5% meno del Suzuki GT 750 ad acqua, mentre le Norton 750 dei vari modelli la equivalevano (nel prezzo).

Il Guzzi V 7 Sport era più caro del 14 %.



A distanza di trent'anni e alla resa dei conti, non c'è dubbio che l'Honda avesse il miglior rapporto qualità/prezzo in assoluto.

UN SUONO "NETTUNIANO"

Con le quattro marmitte di serie, la Four scaricava un soffio gelido e rabbioso. Sembrava il connubio

Sopra, due inquadrature classiche per il primo quattro cilindri fronte marcia prodotto in grande serie ed accessibile ad una vastissima clientela.

A lato, i quattro scari-chi cromati, che ricordavano le pluricilindriche usate da Mike Hailwood e soci. Si noti la schermatura anti scottatura.



tra il suono delle piccole Abarth stradali e lo sfrigolio, parossistico, delle moto - giocattolo di fine anni '50: quelle che si caricavano a molla e poi giravano in tondo, lampeggiando col faro di plastica blu. Dopo una vita di rombi mono



Una delle caratteristiche salienti di questa moto era l'adozione di un freno a disco anteriore di diametro 296 mm, frenato da una pinza a singola azione (in alto) montata su un braccio oscillante infulcrato sul fodero della forcella con funzione autoallineante.

e bicilindrici rappresentava il nuovo assoluto: pochissimi ricordavano il suono delle Ariel Square, e la 600 MV era molto più rara degli UFO. Con nove decibel in meno, la Four era tre volte più silenziosa delle bicilindriche spinte, e persino della 750 Suzuki GT a 2 tempi. Rappresentava il paradosso antitetico di una signorilità molto più che vistosa. Rinunciando in parte a quel "silenzio", alla Honda avrebbero cavato un bel po' di CV in più ad ogni regime, senza neppure salire in compressione. Svuotando i quattro tubi nascevano urli gaudiosi, il remake di quelli, più alti di tre ottave, delle 4, 5 e 6 cilindri Honda da Gran Premio di Redman, Phillis, Taveri e compagnia.



Con la Four nacque il 4 in 1 allo scarico che ancora impazza ai giorni nostri. Si diffuse specie quello della Marving, dal piccolo terminale cilindrico e dalla sinfonia dissacrante, molto più acuta di quelle delle successive 4 cilindri concorrenti.

UN MISSILE CHE PRECORREVA I TEMPI
Nell'inverno del 1970, la graziosa figlia di un mio conoscente pensò di farmi cosa gradita procurandomi

mi "un'Honda 900 da corsa". Con questa incredibile definizione nella testa fui portato a Mondovì a ritirare la moto, ma in autostrada non passai i 100 all'ora; pieno di fisime credevo che il motore sarebbe esploso. Me la lasciarono un bel po' di tempo, avrei potuto pagarla "come e quando volevo": non ci crederete ma feci orecchie da mercante. Appartenevo alla trista (con la "a") schiera dei centauri con cranio a durezza Brinell

HONDA CB 750 FOUR KO

MOTORE: a 4 cilindri in linea, con distribuzione monoalbero in testa a catena e due valvole per cilindro. **CARTER MOTORE:** a taglio orizzontale, albero e bielle su bronzine. **ALESAGGIO E CORSA:** 61 mm X 63 mm. **CILINDRATA:** 736,09 cc.. **COMPRESSIONE:** 9:1. **POTENZA DICHIARATA:** 67 CV DIN a 8000 giri, effettiva alla ruota 47-48 CV. **COPPIA MAX DICHIARATA:** 6,1 Kgm a 7000 giri, con PME (teorica) di 10,13 kg/cmq. **CARBURATORI:** 4 Keihin aa 28 mm. **AVVIAMENTO:** elettrico e a pedale. **CAMBIO:** a 5 marce, rapporti 2,500 in prima, 1,708 in seconda, 1,333 in terza, 1,097 in quarta, 0,939 in quinta. **TRASMISSIONE PRIMARIA:** a catena doppia. **RAPPORTO TOTALE MOTORE-RUOTA:** 5,605:1. **SVILUPPO RUOTA:** 2040 mm. **FRIZIONE:** a dischi multipli. **ACCENSIONE:** a spinterogeno con doppio ruttore. **BATTERIA:** a 12 V e 14 ah. **SERBATOIO OLIO:** separato aa 3 l, doppia pompa di lubrificazione. **TELAIO:** in tubi a'acciaio a doppia culla. **CANNOTTO:** inclinato di 27°, avanzorsa 95 mm. **PESO DICHIARATO:** 218 Kg. **SERBATOIO BENZINA:** da 18 litri, riserva da 4,5 litri. **CARBURANTE:** da 95 NO. **FRENO ANT.** a disco da 296 mm. **FRENO POSTERIORE:** a tamburo da 180 mm. **RUOTE:** ant. da 19", post. da 18", con pneumatici da 3,25" e 4". **FORCELLA ED AMMORTIZZATORI:** teleidraulici. **VELOCITÀ MAX EFFETTIVA:** 174-183 Km/H. **ACCELERAZIONE:** 0-400 Metri in 13,8 secondi con uscita a 136 km/h. **CONSUMO VERIFICATO:** min. 25 km/l, max. 7,5 km/l.



750, innamorati cronici di chiodi e carciofi. Le strade celavano il ghiaccio, così spalancai il gas solo per brevi tratti: fui proiettato in un futuro galattico su un oggetto che faceva sparire la strada. Il fitto tinnire di ferri e l'assenza di freno motore mi convinsero ulteriormente che l'ordigno non fosse affidabile, perciò ringraziai di tanta bontà, salutai i miei benefattori e comprai un Laverda SF nuovo di pacca! Questa super-

Honda color oro, monoposto, coi quattro tubi neri, il doppio disco e targata Pavia, fu venduta giù in città. Anni dopo seppi che aveva sbaragliato tutti quanti: sarebbe stato strano il contrario.

LA 750 FOUR NORMALE

La moto di serie era estremamente meno cattiva, i miei amici ne tennero diversi modelli e li provai tutti. Pesava quanto le grosse bicilindriche ma frenava meglio, era

La coppia di strumenti Nippondenso funzionava alla perfezione tanto da essere adottata anche da altre Case concorrenti (ad esempio la nostra Laverda).

più maneggevole, vibrava solo sulle pedane, era rapportata molto corta e non dava la minima noia. Le Four 750 di seconda e terza mano passarono poi nelle grinfie di motociclisti "normali", che vi applicavano il Marving e montavano il Menani in due pezzi sulle teste della forcella.

ATTO DI FORZA INDUSTRIALE E TECNOLOGICO

Vera capostipite delle quattro cilindri stradali, al salone autunnale di Tokio del '68 la Four rappresentò il massimo "botto" nella storia del motociclismo. Definirla "bellissima" era inesatto; "impressionante" meglio si atteggiava al suo inusuale splendore. Imponente e istrionica ma solida e gentile, riuniva metodi e tecnologie costruttive riprese dalle migliori quattro ruote. Per la Casa nipponica fu un atto di forza, ma anche di coraggio malgrado i favorevoli sondaggi precedenti il suo varo. Gli idrocarburi incombusti dei quattro cilindri inquinano più dei bicilindrici, per il maggior rapporto tra superfici e volumi delle camere di scoppio. Così fu privilegiato l'ecologico mercato USA che avrebbe assorbito centinaia di migliaia di esemplari, restando su un rapporto di compressione non elevato (9 a 1) per ridurre ossidi di azoto, piombo tetraetile e ferro pentacarbonile. La Casa indicava sufficiente la benzina a 95 NO.

COSE BELLE...

C'erano tante cose nuove e gradevoli. I quattro cilindri, i begli strumenti affidabili ed alquanto precisi: dopo vent'anni ne sbiadivano



Altri dettagli: in alto a sinistra il gancio per appendere il casco, voluto dal mercato USA, quando in Italia fabbricare caschi non era certo un'attività imprenditoriale redditizia...

A destra, la sella in posizione e rialzata, per dare accesso alla batteria. Su queste moto anche gli impianti elettrici erano realizzati con cura e criteri atti a non dare mai problemi.

un poco i quadranti, ma li usarono presto anche su moto europee. Poi le marmitte belle ed efficienti coi ripari contro le scottature, e il grosso faro che finalmente illuminava la strada. Ed il mini pulsante per l'avviamento, ed il disco da 296 mm predisposto al gemellaggio sul lato destro, col comando idraulico e la pinza flottante un po' rustica ma funzionale. E le garrule vernici che non sbiadivano mai, di un corallo amaranto o di un blu che spaziava tra turchese e cobalto, o la tinta dorata che ingentiliva il bestione e lo scaldava di sapori munifici. Poi c'era la bella targhetta coi dati di sicurezza, la leva del cambio a misura non più disumana che ripudiava le vecchie clave dello Yeti, e il rubinetto "serio" della benzina senza il chiodo di ferro filettato che a 20000 km si spezzava, ecc. ecc.



... E COSE MENO BELLE

E' più facile dire cosa poteva non piacere, gli ammortizzatori morbidi, forse i soffietti sulla forcella troppo tondeggianti ma a prova di salsedine pure del Mar Morto. Poi venne fuori qualche guaio alla catena finale, causato da percorrenze ed energie cinetiche allora inusuali.

Vagamente posticcia appariva la grossa leva dello starter. Le "frecce" erano un'altra novità indigesta per gli esteti, ma bastava eliminarle assieme agli specchietti. Il manubrio andava bene solo sino a 130. "Amarus in fundo" il terribile killer, il cavalletto laterale d'infausta memoria.

IL MOTORE

Il motore tronfio e poderoso era addolcito da cose già viste, rassicuranti, "domestiche", come il coperchio delle teste e la fitta alettatura, con camicie in ghisa nella lega dei cilindri.

Era a corsa lunga (61 x 63), e frui-va dell'inconsueta lubrificazione con serbatoio separato e di carburatori da 28 mm, grossi per cilindri di 187,5 cc. Cosa rara per le moto, rispolverava le bronzine che piacquero specie ai grandi sbiellatori a DOCG. Era largo 560 mm, con una quota di 450 mm per il banco cilindri. Logiche le cupole dei pistoni, poco pronunciate e con piccole unghiate per le valvole, e le came-



re di scoppio non fonde con le due valvole inclinate a 60°.

La trasmissione con primaria a doppia catena, sviluppava una riduzione totale di 5, 605: 1, perciò per i 200 km orari promessi sarebbero occorsi 9159 giri effettivi. Le candele davanti alle teste riportavano in mente antiche bicilindriche ferme ad ogni piovasco.

Ma era scelta logica se bene eseguita, e infatti funzionò a meraviglia.

I tubi di scarico fluivano con una piega morbida, ma senza sciatteria: erano perfetti. Le marmitte

invece si bucarono dopo percorrenze modeste. La leva per l'avviamento era grossa, ma serviva solo a sfoggiare ultra - sicurezze: su questo lussuoso giocattolo il motorino non falliva mai un colpo.

I cerchi in acciaio da 19" davanti e da 18" dietro, montavano gomme Dunlop o Bridgestone da 3,25" e 4,00".

Questa moto indimenticabile ebbe un unico, vero neo: per accedere alle teste occorreva smontare il motore dal telaio, e risultavano impacciate anche le rarissime operazioni di manutenzione.

In alto a sinistra il blocchetto a chiave posto sotto il serbatoio della benzina e a destra il serbatoio dell'olio, con il grosso tappo di riempimento. Caratteristico di questa prima serie denominata "K0", la scatola filtro in tinta con i fianchetti.

I CARBURATORI

I carburatori Keihin ricordavano nel disegno delle ghiere i vecchi Dell'Orto RC; sui primi esemplari le valvole erano azionate da quattro cavi, ma si passò presto ad uno solo. Anche sui carburatori i giapponesi ovviarono ai problemi di qualche concorrente. Per evitare che le ghiere si spanassero o allentassero, usarono filettature precise e materiali di grande "consistenza". Costruirono corpi e valvole del gas inalterabili anche dai quattro tempi successivi più compressi e perciò violenti "aspiratori", evitandone blocchi in rilascio, "sparacchiamenti" allo scarico, aperture residue e "minimi" aleatori. Usarono cavi scorrevoli e ben guidati, e molle interne grosse ma morbide. In molti casi adottarono un cavo antagonista. Le grandi moto sono tali anche nei piccoli particolari. Curiosamente bararono a volte sui diametri dei diffusori, in certi casi dichiarandoli più piccoli del vero, ed in altri



Un'immagine di Gary Nixon che utilizza una Honda CR 750 Replica per le gare d'epoca che si disputano negli USA. Nel 1970 una di queste moto vinse la 200 miglia di Daytona.

“strozzandoli” con sporgenze di getti, portageggi, ecc. che riducevano le grandi aree teoriche dei Venturi.

LE PRESTAZIONI

Per la Four 750, la Casa dichiarava 67 CV DIN a 8000 giri e 6,1 Kg di coppia massima a 7000, ma le prestazioni indicavano una potenza appena superiore alle bicilindriche spinte di pari cubatura, un po' meno di 50 CV alla ruota. L'Honda trasmetteva una spinta iniziale non entusiasmante, per il regime elevato, la corsa lunga, i grossi carburatori, le camme troppo “aperte” con pochi giri e il modesto rapporto di compressione. Purtroppo, gareggiava con le coetanee a 4 tempi “a-chi-va-più-piano-portando-un-passeggero”, ma di quest'argomento fondamentale, dovuto in ogni caso alla penuria di CV, non ho mai trovato traccia nelle tonnellate di riviste di moto che conservo da 40 anni.

LA VELOCITÀ MASSIMA: DUE VERSIONI DELLA FOUR

A) La versione per i motociclisti comuni. Agli 8000 giri di potenza corrispondevano 174,47 km/h, che era la velocità massima della Four bene a punto di serie. I tubi liberi, l'eliminazione di frecce e specchietti e soprattutto il manubrio basso consentivano ai piloti piccolini di guadagnare altri 6-8 km.

B) La versione per i giornalisti. Poi c'era una seconda versione, estremamente più rara: quella provata dai giornalisti. I quali “nulla avrebbero visto, udito e detto”, così inforcavano dei bolidi



che passavano i 190 con marmitte, frecce, specchietti e manubri. Tra le due versioni c'erano 15 CV di differenza, ma naturalmente gli esperti “che nulla avevano visto ecc. ecc.”, riferivano al popolo motociclistico la fiaba della versione allupata. Questo accadeva pure, ovviamente, su tante altre moto: però non su tutte.

L'ACCELERAZIONE

L'accelerazione della Four normale era quella, modesta, di tutte le 750 a 4 tempi di allora. La Casa garantiva 12,4 sec sul quarto di miglio e 168 km/h in uscita, ma in realtà non faceva meglio di 13, 8 sec e 136 km/h. Con camme schiave delle marmitte e la PME di 7,4 kg / cmq a potenza che ne derivava, le era impossibile esibire quello sprint quasi da dragster.

Sul mercato delle occasioni però si trovava di tutto. Il mio amico Ugo

Malandra nel '74 ne comprò una coi tubi cortissimi e vuoti, così veloce che qualche Kawa Z 900 tribolava a staccarla.

UNA TIRATA CHIARIFICATRICE

Nel 1975 fui protagonista di una tirata fra tre moto con motori normali. Ci trovammo al casello della tangenziale, io sul mio Kawa 750 a due tempi prima serie col manubrio in due pezzi.

Poi c'era un Kawa Z 900 col 4 in 1 vuoto ed il Menani avanzato. Il terzo, un mariolo che appellavamo Gigi Ballista, aveva un'Honda 750 Four col Menani basso e il Marving vuoto. Arrivammo, dopo 8,5 km in leggerissima discesa, in quest'ordine: primo lo Z 900, poi io staccato di 600 metri, ultima l'Honda a 1500 metri da me. Era lo specchio perfetto delle possibilità delle moto su quel rettilineo: 208 km/h il 900, 199 km/h il Kawa 750



e 175 km/h l'Honda. A onor del vero, Gigi Ballista bofonchiò che "si era dimenticato di mettere la quinta", alle nostre risate sbraitò che "non capivamo un c...", e si dileguò tirando la prima a 11.000 giri. Qualche mese dopo prese uno Z 900 nuovo di pacca.

LA VERIFICA DEL CONSUMO MINIMO

In seguito ad una scommessa, ebbi modo di verificare con precisione il consumo minimo di questa Honda, su un perfetto esemplare della prima serie amaranto.

Io stavo sul Kawa 750 a tre cilindri e portavo, teste inoppugnabile, un passeggero, mentre l'Honda aveva il solo pilota "stecchino". La differenza di consumo viaggiando ad 80 km/h avrebbe stabilito il vincitore, mi era stata data una tolleranza di 10 (sic) km in meno al litro, gli emuli di Pindemonte descrivevano la Kawasaki come spaventosa tracannatrice di succo. Su 80 km percorsi in tangenziale, il Kawa ottenne la media di 21,5 km con un litro di super e l'Honda ne fece 25. Non voglio dire con ciò che la Mach IV fosse migliore: costretto oggi pe-

na la morte a scegliere a pari prezzo, forse le acquisterei entrambe.

UN MERITO ASSOLUTO

L'Honda esordì magistralmente, poi tutte le grandi Case ne seguirono i dettami "ampliandone" il sistema in testa col bialbero a catena. Se non fosse nata la Four, si sarebbe magari continuato coi bicilindrici da 6500 giri chissà sino a quando.

BREVE COMPENDIO STORICO

I prototipi della Four girarono in Giappone con il freno davanti a tamburo, poi la Casa optò per cose più logiche.

La prima serie, denominata KO, era priva delle sei feritoie verticali sui coperchi laterali. Poi vennero le serie K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7 e K8, diversificate nei restyling per colore degli strumenti, fregi su serbatoio e borsette, verniciatura di qualche componente, taratura delle sospensioni, disposizione delle spie di servizio, comandi elettrici, forcellone, silenziatori, sella e quisquiglie assortite, sino al disco posteriore introdotto sulla K7. Furono attuate lievi variazioni

La CR 750 replicata dalla M3 adotta il doppio disco anteriore, quattro scarichi a megafono e numerose modifiche al motore.

a compressione, camme, frizione, carburatori, ecc.

I truccatori, alle prese col rebus dei monoalbero, praticavano due asole sul pignone delle camme, ritardandolo in genere di una decina di gradi, svuotando i silenziatori e aumentando i getti di 5 - 25 punti. Arrivarono subito i kit d'oltreoceano: già a fine '69 Pop Yoshimura curava degli esemplari accreditati di 95 CV. In seguito l'Honda commercializzò una stupenda versione speciale denominata Daytona.

Ottimo pilota di quel tempo fu Dick Mann, che nel '70 a Daytona sbaragliò la concorrenza. Verso il 1975 si tentò di ringiovanire la moto di serie con le F0, F1, F2 ed F3, ma lo scarico 4 in 1 a trombone silenziato ed il goffo codino della sella sciattarono la bella creatura. Si denunciarono sempre più Cavalli e si verniciò il motore

A lato, un dettaglio dell'avantreno con la forcella di serie e il lungo parafango in alluminio sostenuto dalle tipiche bacchette.

Sotto a sinistra, il serbatoio dell'olio, come quello della benzina della CR, è realizzato in lamierino di alluminio.

Sotto a destra, il pregevole freno posteriore a doppia camma di diametro 200 mm ha il piatto realizzato in magnesio. Era un'esclusività della CR 750.

in nero, proponendo nuovi colori per le sovrastrutture, ecc. ecc. Nel 1978 si introdusse la distribuzione bialbero con quattro valvole, senza snaturarne la vocazione per il turismo di alto bordo. Per gli americani si produsse qualche migliaio di esemplari, in tre versioni, con la trasmissione a convertitore idraulico. Il congegno non ebbe fortuna, come quasi tutte le cose complicate che approdano al motociclismo.

Oggi le ultime versioni costano pochi milioni, e si arriva verso i dieci per esemplari perfetti delle prime serie. Il loro acquisto è raccomandato a tutti, in particolare a chi come me sbagliò di grosso non acquistandola da giovane. Andarci in giro adesso è un piacere raffinato, a cavallo di un Mito che non perderà mai un solo lux del suo immenso splendore. ■

*Per la realizzazione di questo servizio fotografico si ringrazia il sig. Fiorenzo Tommasi della Honda Exclusive Dealer, via Industria 16/b - CH-6826 - Riva San Vitale.
Tel.: +41 91 648 3460
Fax: +41 91 648 3461
www.tommasimoto.ch*

