

HONDA "CB" 750

IMPRESSIONI DI GUIDA

E' una delle più prestigiose macchine che siano mai state realizzate, ricca di soluzioni tecniche d'avanguardia particolarmente indicata per il gran turismo.

In queste due viste della macchina è evidente il disegno compatto di tutto il complesso, di apparente scuola inglese (quanto all'estetica). La macchina è piuttosto voluminosa nel suo complesso, ma le reali dimensioni si avvertono solo ad un esame ravvicinato o da in sella.



La Honda «CB» 750 è stata una delle macchine più attese e sospirate dal mercato nazionale ed internazionale. Anche se il suo tempo di gestazione è stato abbastanza breve, le notizie che la stampa diramava via via e le fotografie delle macchine in prova che venivano periodicamente pubblicate, sono valse a tenere acceso un interesse vivissimo per il contenuto tecnico di questa nuova macchina.

In un secondo tempo l'eco delle sue prestazioni, proveniente dalla stampa straniera e l'impossibilità di disporne sul nostro mercato hanno continuato a tenere vivo l'interesse, fino al momento in cui la quattro cilindri giapponese è divenuta finalmente una realtà anche per il mercato italiano.

È una macchina da numerare senz'altro fra le più prestigiose, per la raffinata tecnica, le sue prestazioni e, perché no, anche per le sue dimensioni che non sono da disprezzare.

ESTETICA E FINITURA

La linea della Honda quattro cilindri è senz'altro poco conformista nei confronti della scuola tradizionale giappo-

nese. Essa presenta un carattere estetico generale affine ai criteri distintivi della scuola d'oltre Manica.

Possiamo senz'altro definirli una bella realizzazione da questo punto di vista: la macchina presenta un insieme armonico e denota una gran cura nello studio dei vari particolari, che in effetti sono tutti ben inquadrati nel complesso estetico della macchina.

Le parti cromate sono abbondanti senza sconfinare nella pacchianeria, ben bilanciate con le superfici verniciate e le parti strutturali (telaio, e accessori) che sono nere.

Molto buoni ci sono parsi gli accessori, (leve, comandi vari, pedane ecc.) e ottima la finizione dell'impianto elettrico con nessun filo in vista ma tutti sotto guaina e ben protetti.

Qualche appunto ci pare opportuno invece sulla qualità e sul gusto estetico della verniciatura.

La macchina viene consegnata in tre colori metallizzati: rosso, verde e azzurro scuro, con il serbatoio arricchito di due fregi in oro di dubbio gusto che ne evidenziano la forma un pochino tozza ed abbondante in pianta.

La vernice stessa, di apparente ottima

qualità estetica è parecchio delicata e basta un lieve sgraffio od un piccolo urto per scrostarla o rovinarla localmente. Sarebbe stato preferibile un'esecuzione con smalti a fuoco, di minor raffinatezza, se vogliamo, ma sicuramente di maggior durata.

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Abbiamo detto prima della ottima qualità dei particolari.

Anche la disposizione dei vari comandi ci è parsa molto ben studiata.

La macchina viene consegnata con un manubrio da 81 cm. piuttosto rialzato che non è certo adeguato alle prestazioni del mezzo, anche se ottimo per la guida in città ed a basse velocità; le leve ed i vari comandi elettrici sono nella loro totalità disposti in ottima posizione e perfettamente manovrabili, le prime comunque sono regolabili come inclinazione secondo le preferenze soggettive.

Molto piacevole è il comando della manopola del gas che si aziona con sforzo modestissimo, è liscio e scorrevole ed ha un ritorno pronto e scattante.



HONDA "CB" 750

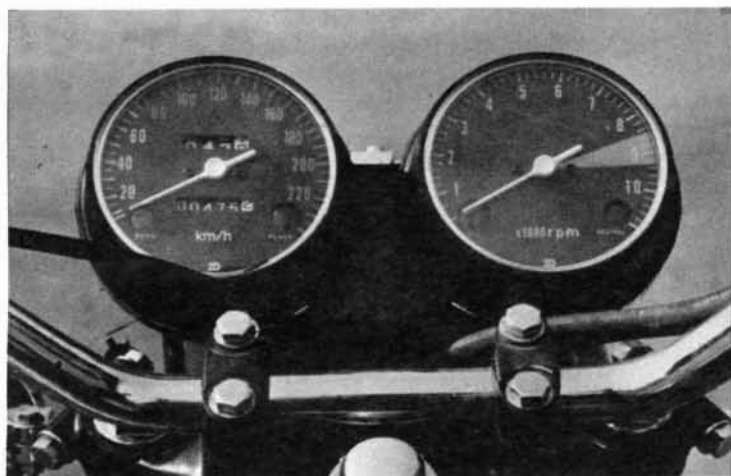
Nelle viste anteriori e posteriori è evidente la larghezza del gruppo motore, che ha portato logicamente ad una maggiorazione di tutti gli elementi costitutivi della macchina per non far apparire in minoranza, rispetto alla mole del gruppo propulsore, gli elementi della parte ciclistica.

La leva del freno è invece molto dura e piuttosto distante; ma a questo riguardo torneremo in seguito.

La frizione, per contro è morbida e docile, anche se all'atto pratico piuttosto brusca di innesto.

Un plauso infine alle manopole di ottimo disegno ed alla strumentazione veramente superlativa.

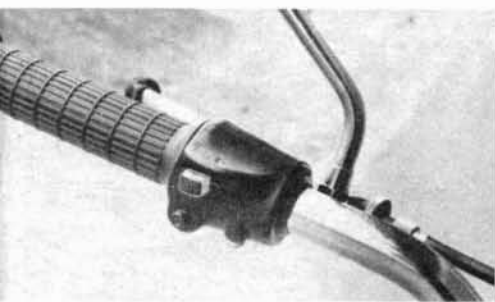
Quest'ultima comprende tachimetro e contagiri, che offrono entrambi rilevazioni di grande precisione; nel loro quadrante sono inserite quattro spie luminose che si riferiscono alla pressione



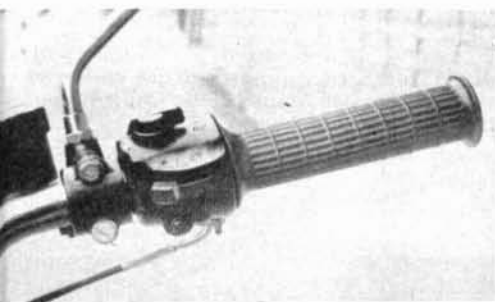
Due primi piani del cruscotto. Gli strumenti sono di ottimo disegno stilistico e di buona qualità. Essi sono montati su uno zoccolo ricavato alla testa di forcella e montati elasticamente nonostante le vibrazioni siano sconosciute su questa macchina.



Il posto di guida. Si notino le abbondanti dimensioni del sellone e del serbatoio, necessarie per mantenere una adeguata coerenza formale con le dimensioni trasversali del motore.



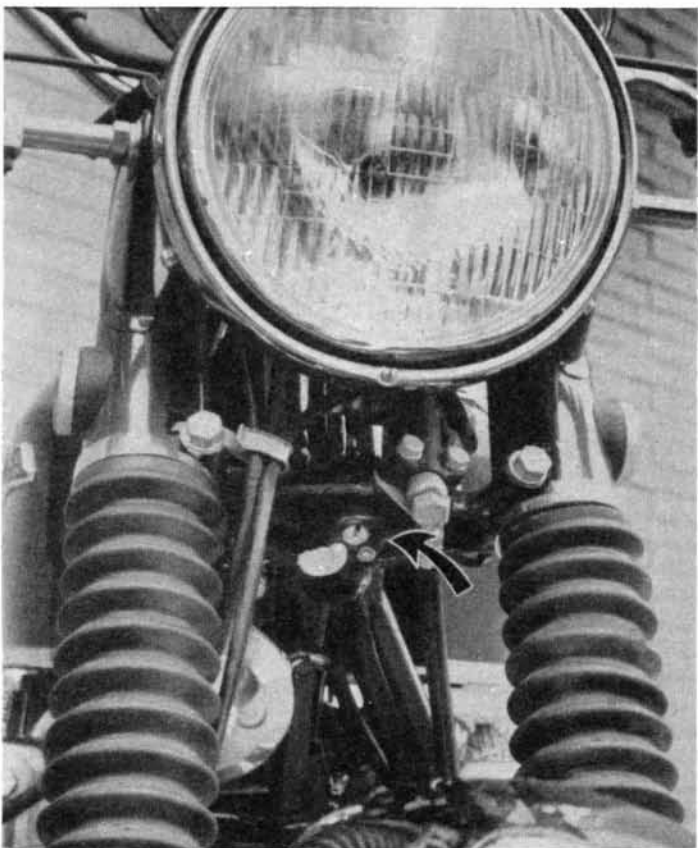
Le manopole di gomma offrono un'ottima presa; nel gruppo di sinistra sono alloggiati il pulsante dell'avvisatore acustico e il deviatore delle frecce. A destra sono raggruppati il bottone di avviamento, l'interruttore a tre posizioni del commutatore luci e in alto il contatto di massa di emergenza che agisce spegnendo il motore in tutte e due le posizioni.



La vasca di livello della pompa del freno. Il tappo è a vite, con una guarnizione in gomma, ma la tenuta del liquido è risultata precaria.



Il serbatoio è munito di un tappo ribaltabile a scatto di buon disegno. Probabilmente è uno dei pochi in commercio che tengono, anche quando il serbatoio è pieno sino all'orlo.



Sotto il fanale, nella piastra inferiore della forcella, è alloggiato il lucchetto bloccasterzo, che usufruisce della stessa chiave di accensione. Si osservi la vite di registrazione del fanale, in basso sulla cornice.

HONDA "CB" 750

del lubrificante, alla posizione di folle, abbaglianti e lampeggiatori.

Su una macchina di tale qualità avremmo visto volentieri un amperometro e soprattutto un manometro dell'olio che per un motore di questo genere, su bronzine, rappresenterebbe il testimone continuo della sua efficienza.

La chiave di accensione è secondo gli ultimi dettami della scuola motopesantistica, alloggiata sotto il serbatoio, a sinistra del canotto di sterzo: comoda da azionare, è difficile da individuare come posizionamento, stando in sella. Essa ha tre posizioni, tutto spento, accensione e luci di parcheggio, richieste dalle regolamentazioni statunitensi.

Ottimi come posizione e qualità i comandi a pedale. Il cambio, a leva singola è a sinistra, senza possibilità di trasferimento dall'altro lato. E' comunque in perfetta posizione e ottimamente manovrabile. Il pedale del freno, dal lato opposto è parimente ben dislocato e si aziona senza fatica, con una ridotta escursione del piede.

L'avviamento, come sappiamo è elettrico, comandato da un pulsante sul ramo destro del manubrio. E' tuttavia presente la tradizionale pedivella (sul lato destro del motore) ribaltabile totalmente, per non interferire con la gamba destra del pilota, e perfettamente azionabile da terra e in sella, previa una manovra sufficientemente agevole per ribaltare in fuori la leva.

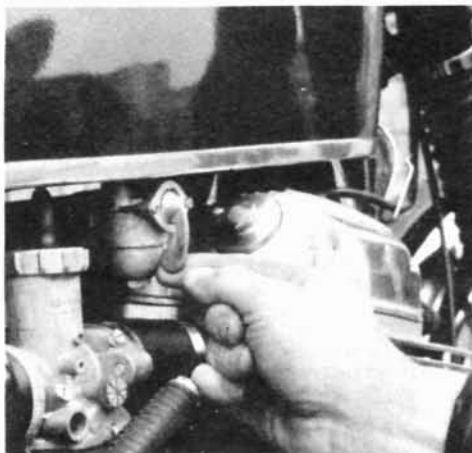
Le pedane del passeggero che dal canto suo è assiso con la massima comodità sul confortevolissimo sellone, sono piuttosto larghe come posizionamento trasversale (sono piazzate a fianco delle marmitte di scarico) ed anche se comode, spesso portano i piedi del malcapitato passeggero a strisciare a terra, nelle pieghe più decise.

La macchina è dotata di serie di specchi retrovisori e lampeggiatori di direzione. Sia gli uni che gli altri sono pienamente efficienti e la loro utilità dipende dalle preferenze individuali di ognuno. Nel corso della nostra prova, pur apprezzando le doti di questi congegni, ce ne siamo serviti piuttosto raramente.

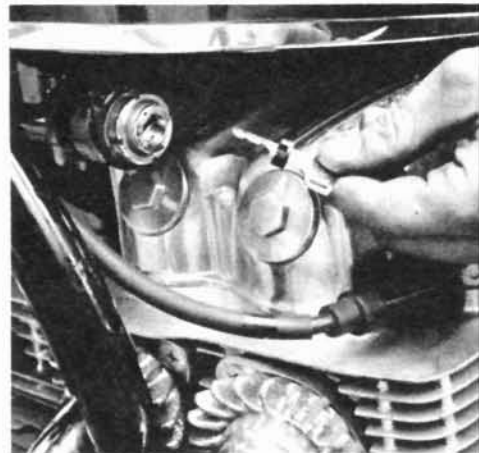
POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

Andrebbe davvero tutto bene, se non ci fosse un «ma» rappresentato dal solito manubrio. E' seccante disporre di una motocicletta di cotante prestazioni e non poterle sfruttare perché, oltre i 140 kmh in posizione eretta, come è quella a cui costringe la larghezza dell'imputato, non si riesce più a respirare.

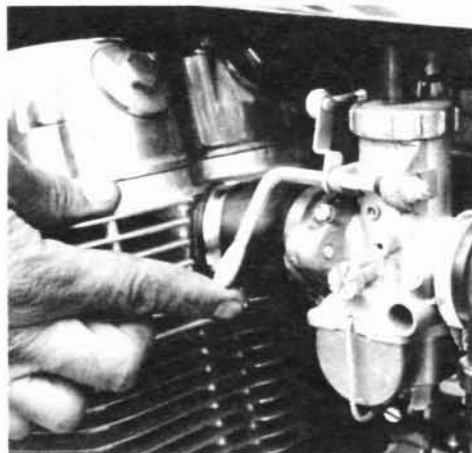
Un manubrio di dimensioni più «cristiane», è davvero auspicabile, anche per poter guidare con una maggior scioltezza ad un regime di condotta sportivo. E non pensiamo d'altronde che una tal misura di manubrio sia necessaria



Il rubinetto di erogazione del carburante ha tre posizioni: chiuso, aperto e riserva. Bisogna, nelle soste, chiudere sempre la benzina, poichè, specie con la moto appoggiata alla stampella laterale i due carburatori centrali sono soggetti ad ingolfarsi.



La chiave di accensione è del tipo Yale di sicurezza ed è munita di un collarino in plastica per impedire le infiltrazioni d'acqua nel blocchetto.



La levetta dello starter è sul lato sinistro. Essa è necessaria per le partenze a freddo, ma una volta avviato il motore bastano pochi secondi e poi deve essere riportata alla posizione originale per permettere al motore di girare con il giusto titolo di carburazione.



Il tappo del serbatoio dell'olio è munito di un'astina di livello. Il contenuto è di 3,5 lt di lubrificante, necessario per il gruppo motore e cambio. Quest'ultimo è lubrificato sotto pressione dallo stesso impianto del motore.

per un completo controllo della macchina che, come vedremo in seguito si è dimostrata del tutto neutra da reazioni sullo sterzo, al punto da non essere dotata in serie di frenasterzo, ad attrito o idraulico di sorta.

Per il resto nessun appunto: la sella è di abbondanti dimensioni per una, due e oseremmo dire anche tre persone (se la cosa fosse ammessa dalle regole della circolazione), morbida al punto giusto e neppure troppo alta da terra per una persona di statura normale. I comandi sono perfettamente azionabili, salvo il freno anteriore, duro da aziona-

re e con la leva distante dalla manopola.

La larghezza delle pedane del passeggero può causare un inconveniente che potrebbe avere conseguenze anche gravi. Nelle manovre di inversione o da fermo, quando si poggia il piede interno a terra, se le pedane sono aperte, è facile incespicare in esse con il piede e perdere l'appoggio, proprio mentre la moto è in equilibrio precario.

E' questo un difetto cui bisogna adattarsi ed a cui prestare attenzione perché può essere spiacevole ritrovarsi a terra con 235 Kg sul femore.

La posizione di guida è ottima per una guida cittadina o turistica a media velocità. Oltre i 140 kmh la spinta del vento diventa intollerabile e la guida difficoltosa per il problema di sopportare le sollecitazioni aerodinamiche.

MOTORE

Dando per scontate le caratteristiche tecniche del motore, decisamente di avanguardia, che sono state più volte ricordate ai nostri lettori, soffermiamoci su quelle che sono le sue peculiarità d'uso.

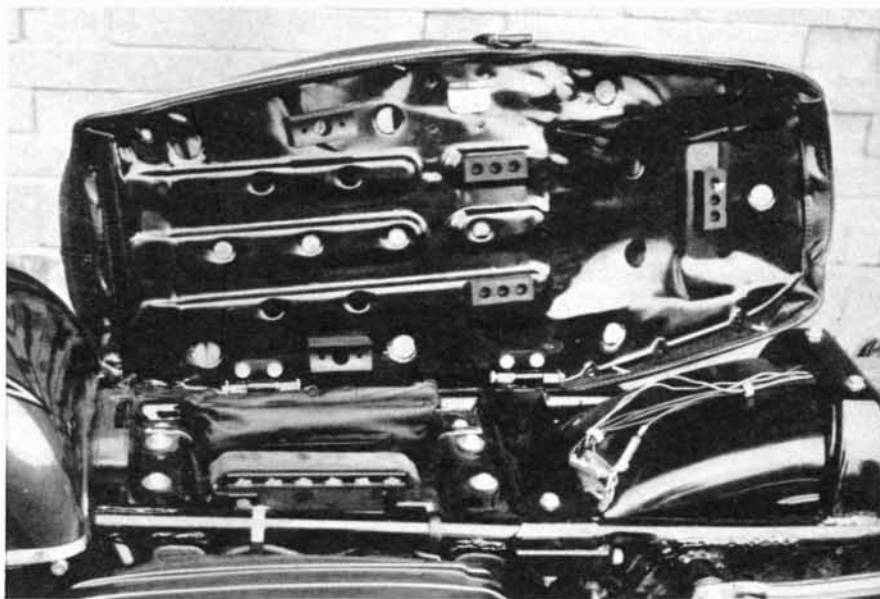
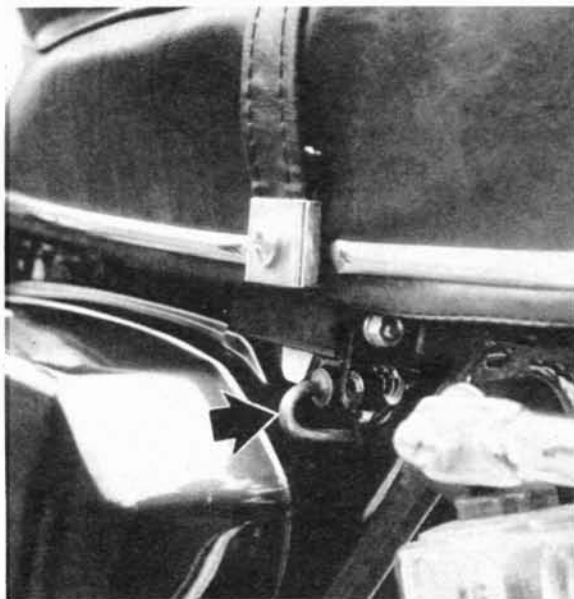
Punto primo: la potenza. Abbiamo avuto la netta impressione che i « cavalli » declamati dalla casa ci siano tutti, come confermato dai risultati delle nostre prove di cui diremo più avanti.

Le caratteristiche del motore, a quattro cilindri, fanno sì che tutto l'arco di sfruttamento della curva di potenza sia utilizzabile, favorito in questo da una carburazione perfetta a tutti i regimi e da una curva di coppia sostanziosa e appiattita.

Queste caratteristiche fanno sì che il motore dell'Honda 4 cilindri sia fluidissimo nel suo uso normale, con una flessibilità di erogazione della potenza che entusiasma il pilota.

Per contro nella guida sportiva, anche se i risultati si ottengono anche a regimi medi, il miglior sfruttamento lo si ottiene mantenendo il motore al di sopra dei 5000 giri con un margine di oltre 4000 se si considera che il regime massimo raggiungibile in tutta tranquillità è di 9200/9400 giri al minuto.

La sella è impernata longitudinalmente e si ribalta dopo aver liberato un gancio di sicurezza sul lato sinistro. Sotto di essa sono alloggiata la batteria e la trousses dei ferri. Il segmento di parafango nascosto dalla sella è realizzato in materia plastica, per eliminare peso e rumorosità.



HONDA "CB" 750

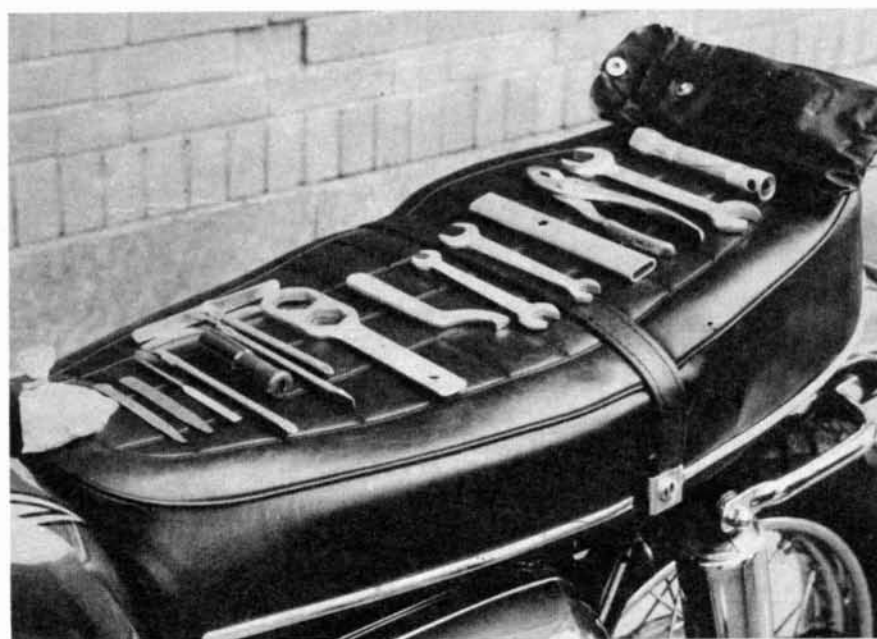
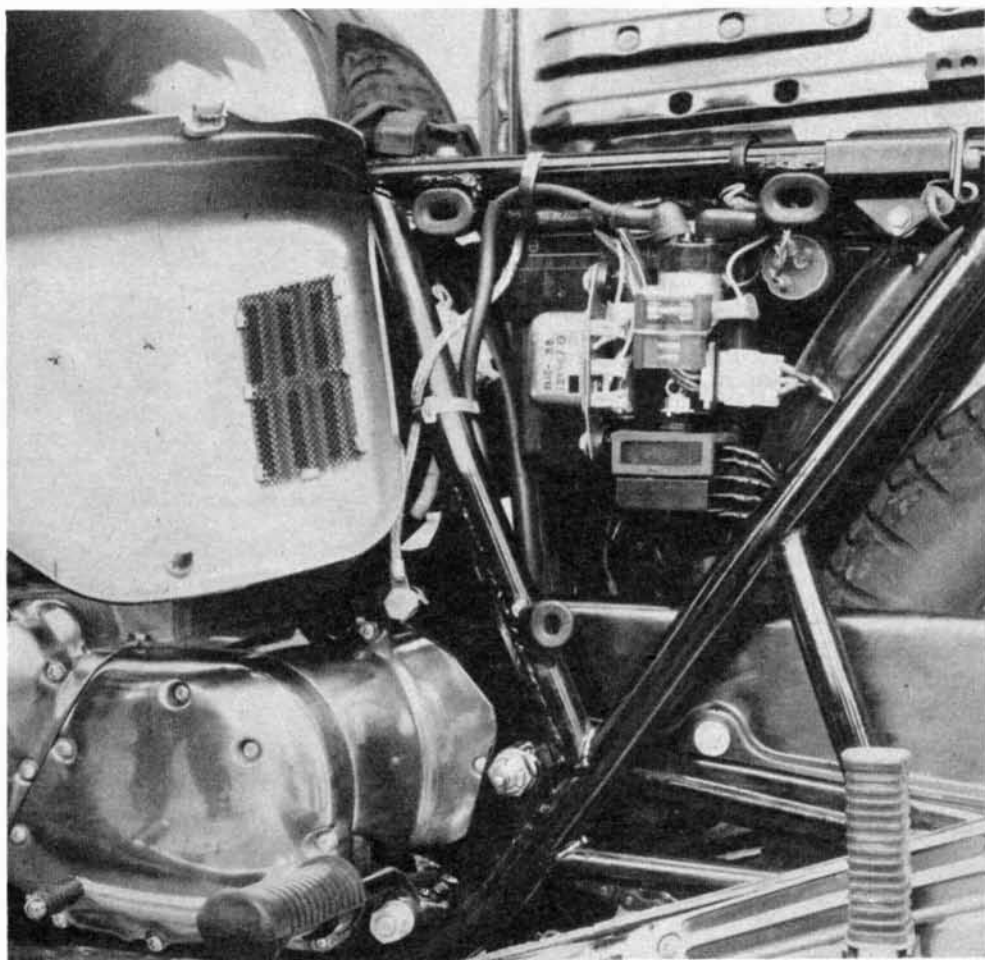
Nel suo funzionamento il motore è assolutamente privo di vibrazioni e, a differenza di altri quattro tempi della stessa casa, sorprendentemente silenzioso di meccanica grazie anche al largo impiego di cuscinetti lisci. Al minimo si sentono rumori di distribuzione, gioco valvole, aspirazione. Le catene di distribuzione e le due simplex affiancate che costituiscono la trasmissione primaria producono un leggero fruscio avvertibile nel silenzio degli altri organi.

Gli scarichi, come risulta dalle fotografie sono singoli per ogni cilindro, collegati a due a due al termine da un tubetto «by-pass» che unifica la pressione interna al corpo dei silenziatori; la loro tonalità è decisamente bassa e poco fastidiosa, anche se in assoluto po-



Sotto il coperchio sinistro (in plastica) sono alloggiati i vari gruppi dell'impianto elettrico: fusibili, raddrizzatore, regolatore di tensione e intermittenza delle frecce. I cavi dell'impianto elettrico che alimentano il gruppo ottico posteriore sono alloggiati sotto la sella e hanno collegamenti a spine singole protetti da guaine di plastica.

La dotazione dei ferri è decisamente sufficiente a qualsiasi operazione di manutenzione ordinaria della macchina. I ferri sono anche di ottima qualità. In primo piano la busta che contiene i bulloni di fissaggio della targa ed un piccolo ammontare di viti e di dadi di scorta.





La leva di avviamento è sul lato destro della macchina ed è imperniata al mozzo, in modo da non dare fastidio alla gamba del pilota. Lo sforzo al pedale è molto ridotto e l'avviamento infallibile in ogni circostanza. Il pedale singolo del cambio è di ridotte dimensioni, adeguate comunque allo sforzo di azionamento che è veramente basso. La macchina è poggiata sul cavalletto centrale, comodo da azionare. Si intravede la leva di ribaltamento della comoda stampella di appoggio; quest'ultima è utilissima su terreni poco sicuri e nelle soste di breve durata.

La stampella e il cavalletto. La molla del cavalletto centrale è debole e lo stesso, su strada accidentata, va a sbattere contro gli arresti e i tubi di scarico. La stampella appoggia invece contro un tampone di gomma.

tremo classificarla come un brutto rumore per una moto.

In effetti la sua voce è molto simile a quella di un'automobile e più volte ci è capitato di osservare i visi stupiti degli automobilisti a cui ci affiancavamo che, girandosi per vedere di quale automobile si trattava, si trovavano a tu per tu con il « mostro nipponico ».

L'avviamento è prontissimo, sia azionando il motorino che a pedale (il cui carico di azionamento è veramente modesto, dato il frazionamento della cilindrata) con la sola avvertenza di non aprire eccessivamente il gas e di azionare lo starter a leva se il motore è freddo.

Un'altra piacevolezza di questo motore è il minimo: stabilizzato intorno ai 900/1000 giri, è privo di vibrazioni e silenziosissimo. Sia a freddo che a caldo il motore non si spegne ai semafori e non c'è affatto bisogno di armeggiare con la manopola del gas, come invece è di prammatica con altri motori spinti di simili prestazioni.

FRIZIONE E CAMBIO

Il primo contatto con la frizione della 750 Honda è poco piacevole: la corsa utile è ridottissima e l'innesto potremmo definirlo brutale. Questo è dovuto al particolare tipo di comando frontale, realizzato con due dischi e tre biglie pizzicate fra di essi in apposite piste.

Quando il primo disco ruota le biglie escono dalle loro sedi di stazionamento e premono sulla piastra spingidischi della frizione. E' ovvio che un comando del genere risulti docile di azionamento, quanto a carico sulla leva, ma brusco per quanto riguarda l'innesto della frizione. E' comunque un'impressione quella che riferiamo che si limita alla prima presa di contatto con la macchina. Dopo un breve periodo di affiatamento ci si abitua e non si rischia più di partire come palle di schioppo.

Il cambio è molto preciso, con un pedale a corsa breve caratterizzato da un ridottissimo carico di azionamento. L'unico neo del complesso piuttosto seccante, per la verità, è la sua rumorosità di innesto. Noi pensiamo che sia dovuta allo schema preselettore che costringe le forcelle ad un moto di trasferimento dei manicotti scorrevoli piuttosto brusco ed al fatto che il cambio della Honda 750 ruota ad un regime piuttosto elevato, con differenze di velocità molto sensibili fra le ruote dentate servite dallo stesso manicotto.

La progressione di rapporti del cambio ci è parsa molto buona per tutte le cinque velocità. Cambiando a regimi di netto fuorigiri i limiti delle singole marce sono rispettivamente 80, 115, 155, 185 Km/h. corrispondenti a regimi di 9500, 9400, 9400, 9200.

La trasmissione complessiva della mac-



HONDA "CB" 750

Rimosso il serbatoio, che è fissato elasticamente, si nota la struttura decisamente robusta del telaio. Tubi, lamiera stampata, profilati in acciaio sono stati usati senza economia, creando un complesso di grande robustezza ma anche di peso molto elevato. Sotto il trave del telaio sono alloggiati le bobine in posizione riparata e il congegno di sdoppiamento del cavo di comando dei carburatori.

china è dotata di due gruppi parastrappi, uno sulla corona della primaria e un'altro alla ruota posteriore. Ambedue del tipo a tamponi di gomma, ci sono sembrati troppo soffici al punto da essere causa di notevole rumorosità, quando si accelera e si molla bruscamente il comando del gas a macchina in moto.

A parte le rumorosità congenite il complesso della trasmissione della Honda ci è parso buono e robusto per quanto concerne la frizione, che non ha mai accusato sintomi di fatica anche se sollecitata con brutalità, nelle prove di accelerazione.

ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

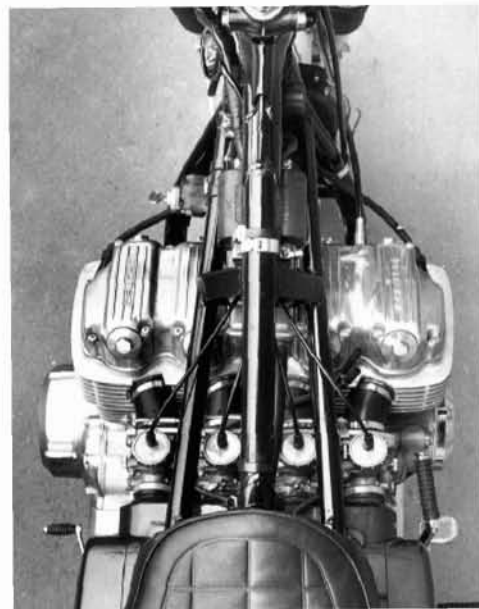
Si capisce che con tale potenza a disposizione i risultati non possono mancare. Nelle nostre prove abbiamo percorso il chilometro da fermo in 25,4", mentre il tradizionale quarto di miglio sempre da fermo ha fermato il cronometro sui 13,2".

La velocità massima, rilevata per calcolo del numero di giri ottenuti e confronto sul contachilometri (ad un esame successivo sono risultati precisissimo il primo ed accettabile il secondo) è stata di 194 Km/h ottenuti con il manubrio « tipo cross » del quale si è già detto, tuta di pelle e posizione abbassata.

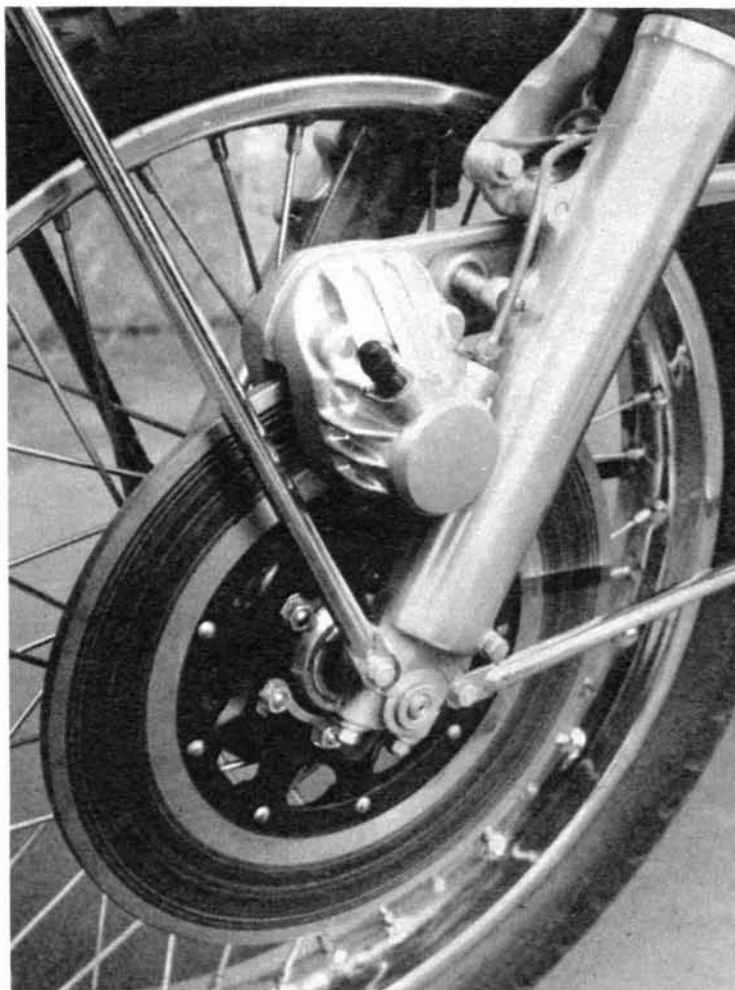
A questo punto ricordiamo che in posizione totalmente abbassata non si può più parlare di visibilità, poiché tutto il campo è occupato dai due strumenti, troppo alti e di strada se ne vede ben poca.

Pensiamo che con un manubrio adatto alle velocità elevate la Honda 750 sia una macchina da duecento all'ora senza nessun'altra modifica all'infuori di una normale messa a punto.

La massima accelerazione si ottiene anche senza staccare in prima a limiti stratosferici di giri; 7000 sono più che sufficienti anche perché oltre si corre il rischio di far pattinare la ruota. Ti-



Particolare del freno a disco. La ganaschia e il disco (in acciaio inox) sono disegnati in modo da poter essere montati anche sul lato destro. Questa soluzione di un doppio disco migliorerebbe la potenza frenante riducendo il carico sulla leva, ma aumenterebbe notevolmente il peso della ruota con conseguente riduzione dell'efficienza della sospensione anteriore.



Il freno posteriore si è dimostrato efficientissimo e resistente alla fatica. I tubi di scarico (si noti il collegamento fra i due terminali) coprono i fianchi del mozzo posteriore complicando le operazioni di manutenzione e registrazione.



rando oltre i 9000 le marce, la ruota posteriore pattina passando alla seconda e talvolta alla terza velocità, mentre si sente un discreto alleggerimento allo sterzo, senza arrivare però a staccare la ruota anteriore da terra.

FRENATA

La Honda 750 è decisamente fuori delle tradizioni e della normalità, in tutti i suoi aspetti tecnici, compreso l'impianto frenante che è costituito da un normale freno a tamburo dietro ed un freno a disco con comando idraulico alla ruota anteriore.

Nulla da dire sul freno dietro che rientra pienamente nella normalità, mentre riteniamo necessarie due parole sull'impianto anteriore.

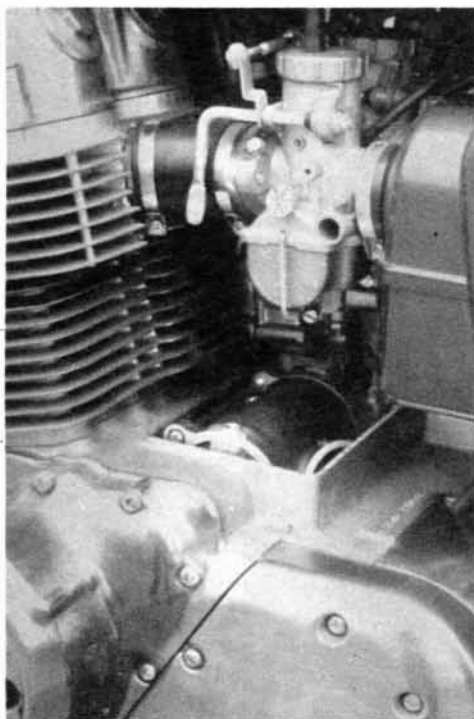
Su una macchina del peso della 750 giapponese è impensabile di adottare un freno a disco a comando meccanico, da-

to il notevole carico che richiede per lo uso, nei confronti di un normale impianto ad espansione e il relativamente ridotto sforzo che si può applicare con la presa della mano.

I tecnici della Honda hanno adottato pertanto il comando idraulico con il gruppo di pompa e vaschetta di livello alloggiato sul manubrio. Con tale sistema il carico applicato alle pastiglie è adeguato alle necessità di frenatura, anche se lo sforzo alla leva è sempre piuttosto elevato. Si nota inoltre che la corsa utile della leva è ridottissima e la stessa è, nella zona di efficienza, molto lontana dalla manopola, costringendo la mano ad una distensione eccessiva per poter fare presa. Questo difetto è ovviabile smontando la leva e limando la superficie di contatto con il pistoncino; si aumenta così la corsa a vuoto ma non si varia il carico di azionamento, che resta elevato.



HONDA "CB" 750



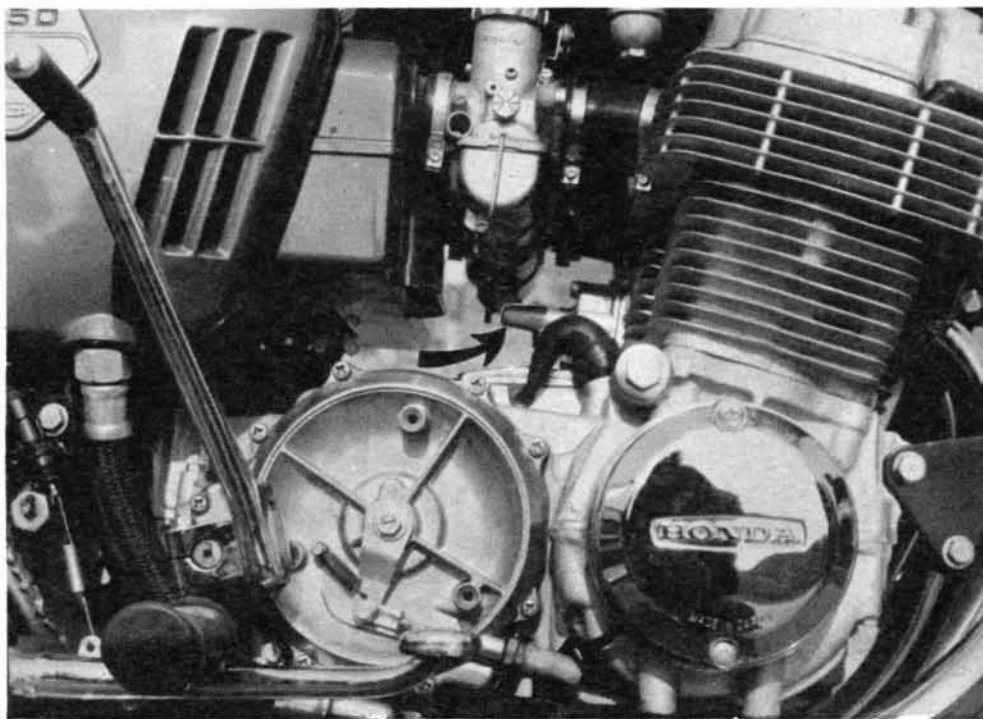
Nella parte superiore del carter è visibile il vano in cui è alloggiato il motorino di avviamento, di piccole dimensioni e sicura efficienza.

Le prestazioni in frenata possiamo considerarle buone, anche se lo sforzo è elevato. A bassa velocità come tutti sappiamo per esperienze automobilistiche, la frenata è fluida e leggermente meno pronta che con un freno ad espansione, mentre a velocità medio-elevate, diventa decisamente buona.

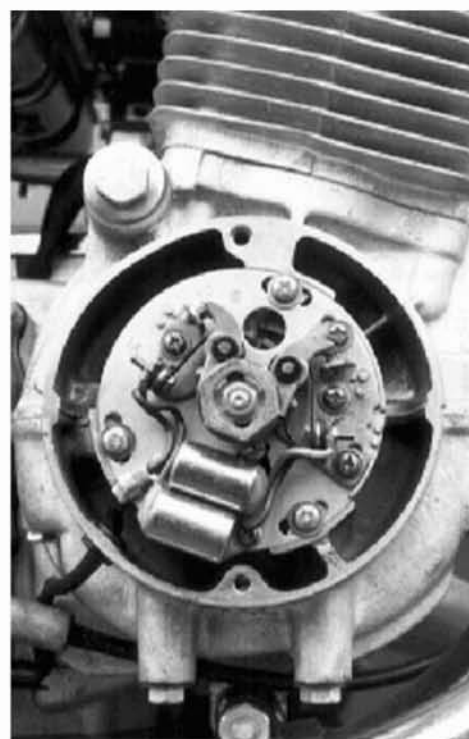
Una pregevole caratteristica di questo impianto è che il pericolo di bloccaggio della ruota anteriore è molto limitato, a tutto vantaggio della sicurezza.

Contrariamente però ai freni a disco automobilistici, quello della Honda presenta un grosso neo: non sopporta un uso esasperato di tipo sportivo, presentando evidenti sintomi di «fading» se usato al limite con frequenti frenate ad alta velocità.

Il freno posteriore è risultato ottimo per contro, con buone doti di resistenza alla fatica, anche se, data la sua potenza, porta sovente al bloccaggio della ruota ed alla perdita di aderenza al retrotreno.



La leva di comando della frizione. Come spiegato nel testo, essa agisce frontalmente sulla campana stessa ed il congegno di azionamento crea problemi di brusco innesto. La freccia indica il registro della catena di distribuzione. L'operazione è effettuabile con una certa comodità senza dover smontare nessun particolare del gruppo motore.



Il piatto porta contatti è accessibile asportando il coperchio relativo, trattenuto da due viti. Le operazioni di registrazione e controllo sono realizzabili agevolmente data la sua accessibilità.

STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

Francamente ci aspettavamo da questa macchina una maneggevolezza piuttosto precaria, dato il peso e le dimensioni. Dopo la prima presa di contatto abbiamo dovuto ricrederci, anche se non possiamo definirla proprio una bicicletta.

A bassa velocità (in città a 40-50 orari per intenderci) la macchina va guidata principalmente con il manubrio, data la relativa lentezza con cui risponde all'ordine di piegarsi ed alla necessità di non poter accelerare troppo alla fine della curva per rialzarla. Questo fatto crea un'impressione di pesantezza di guida dovuta forse al valore elevato dell'avancorsa (95 mm x 27°) che non ha riscontro però a velocità superiori, dove le cose cambiano: la risposta del mezzo diventa più intuitiva e docile alle richieste del pilota, la macchina va guidata però con una certa fermezza, specialmente nelle curve brusche dove va aiutata alleggerendo un poco il gas al-

l'imbocco per poterla inclinare. La curva infine va compiuta completamente sotto tiro per mantenere la giusta traiettoria e favorire anche l'inserimento nel rettilineo successivo.

Qualche difficoltà l'abbiamo trovata nelle «esse» più strette dove il repentino cambio di inclinazione richiede prontezza ed anche una certa forza.

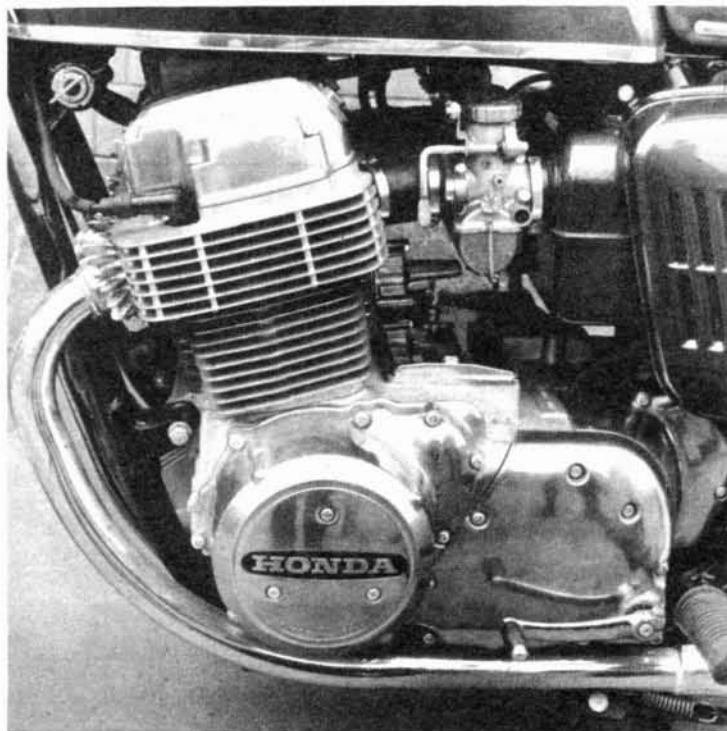
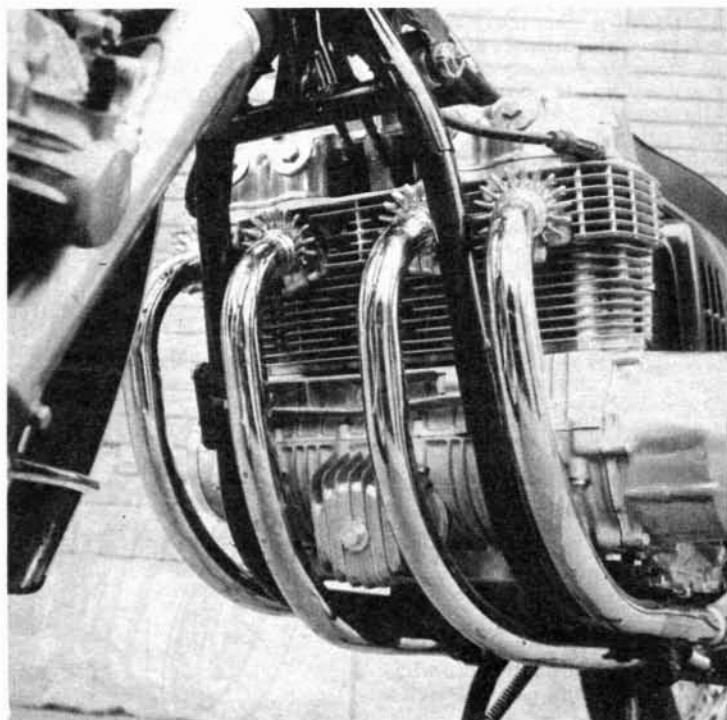
La fluidità di erogazione della potenza dell'ottimo motore permette di aprire il gas anche con pesantezza, non appena impostata la curva; attenzione però a non eccedere, perchè non è difficile far derapare la ruota posteriore data la coppia piuttosto elevata, specie nelle marce basse.

La tenuta di strada è ottima in rettilineo, anche in presenza di vento: la Honda non si muove di un millimetro ed in questo gioca a favore la massa complessiva.

In curva il comportamento è molto buono e rassicurante, specie se si ha cura di mantenere il gas sempre sul tiro.

Queste considerazioni valgono soprattutto su strada liscia e regolare, mentre su terreno un poco accidentato abbiamo qualche appunto da fare sulla efficacia delle sospensioni.

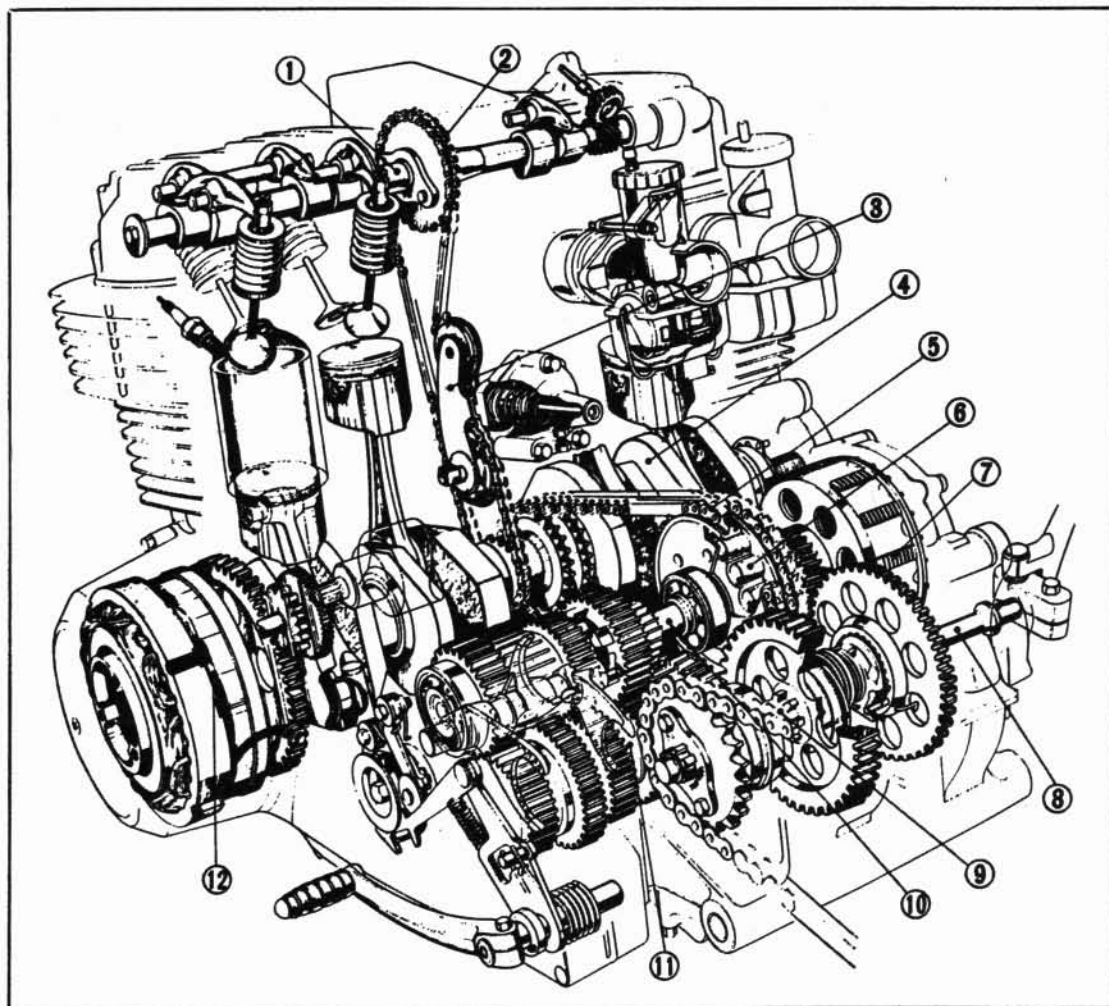
Un quattro cilindri è sempre un gran motore! Osservare il complesso dei tubi di scarico e il coperchio che protegge il filtro dell'olio al centro dei carter. Si osservi anche l'infelice quanto necessaria disposizione delle due candele centrali.



Il poderoso gruppo motore con la forma dei congegni interni in bella vista ricalcata dalla sagomatura dei carter.

HONDA 750

La struttura tecnica del motore è chiaramente visibile nel disegno esploso riportato: si osservino le particolarità della trasmissione primaria a due catene affiancate e la struttura del corpo cambio e frizione. 1) Albero a camme; 2) Catena di distribuzione; 3) Tenditore; 4) Albero motore; 5) Doppia catena primaria; 6) Parastrappi; 7) Frizione; 8) Albero della messa in moto; 9) Catena secondaria; 10) Albero primario; 11) Albero secondario; 12) Alternatore.

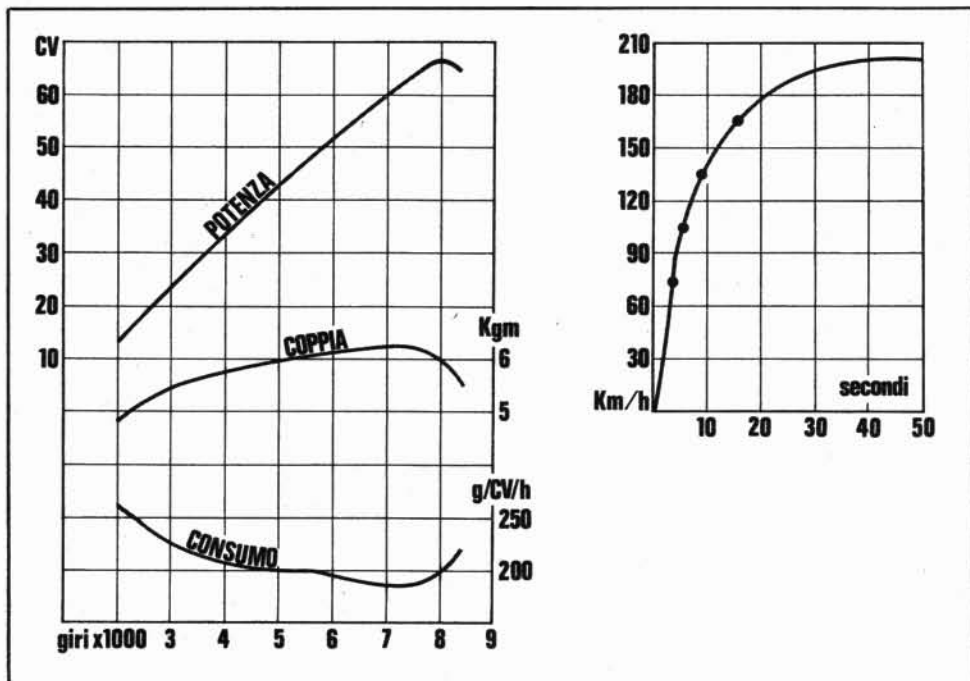


Dalle curve di coppia e potenza si rileva quanto può essere docile ed elastico il motore della Honda 750, favorito in questo anche dalle peculiari caratteristiche di un'unità motrice a quattro cilindri. A destra il diagramma della accelerazione.

A differenza di quanto riscontrato da colleghi stranieri, che hanno accusato questa macchina di eccessiva durezza di sospensioni, noi l'abbiamo trovata un pochino tarda di risposta, troppo frenata cioè, specialmente dietro. Pensiamo che questo sia dovuto non tanto ad una efficienza eccessiva dell'ammortizzatore, quanto ad un ridotto carico delle molle, anche se bloccate nella posizione più compressa.

Questo comporta una tendenza spiccata al beccheggio in rettilineo ed a progressivi affondamenti del retrotreno in curva. Cavalletto e tubi di scarico, nonché i piedi del passeggero « toccano » così terra con una certa frequenza. Da soli questo comportamento è molto meno accentuato; in ambedue i casi però ne risultano incertezze di traiettoria, senza tuttavia influire sulla sicurezza di guida.

La forcella anteriore invece possiamo classificarla a pieni voti: pur essendo morbida e confortevole a basse velocità si indurisce sensibilmente a velocità più elevate. Non abbiamo mai avuto sentore di reazioni sul manubrio in curva e in frenata. L'impressione sgradevole di beccheggio su terreno non perfettamen-



te liscio riteniamo sia causa unicamente dell'imperfetta taratura della sospensione posteriore.

CONSUMO

Nonostante l'elevato standard di prestazioni e la cilindrata del motore, il consumo non è risultato proibitivo. Alla massima velocità autostradale abbiamo mantenuto una media che si aggira sugli 11/12 km/lt mentre in andatura normale su strada mista, un'andatura da turismo allegro per intenderci, non siamo scesi sotto i 14 km/lt.

Il consumo d'olio è praticamente nullo; salva la quantità necessaria alla lubrificazione della catena secondaria, a tutta perdita, quando abbiamo sostituito per la prima volta il lubrificante, a 800 km, il livello era perfetto. A tutt'oggi, dopo altri 1500 km circa, esso si mantiene sullo stesso valore. Trattandosi di consumi, siamo stati meno soddisfatti di quello del pneumatico posteriore che ha seriamente risentito delle sollecitazioni e dei maltrattamenti della nostra guida. Prevediamo una durata di sicurezza non superiore ai 5000 km. Bisogna dire però che le Dunlop fabbricate in Giappone, di cui è dotata la macchina, sono ottime sotto tutti gli aspetti, salvo qualche riserva sul bagnato.

CONCLUSIONI

E' nostro compito sviscerare, nelle prove su strada, quelli che sono i difetti delle macchine provate e anche nel caso della Honda «4» abbiamo trovato qualche cosa da ridire: vediamo ora di fare il punto circa le sue doti.

E' indubbiamente una fra le macchine più prestigiose che abbiamo mai usato, per le sue prestazioni e caratteristiche; una vera motocicletta da gran turismo, una «grande routiere», come le chiamano i francesi, con prestazioni di punta fra le migliori del momento.

Con qualche modifica si può agevolmente adattare anche ad una guida più spiccatamente sportiva. Noi la vedremo bene con un altro manubrio, più basso e stretto e confessiamo che un bel freno anteriore a quattro ganasce, magari un Fontana 250, ci avrebbe ben più soddisfatti. Per quanto riguarda il resto, sono minuzie: una coppia di ammortizzatori o anche solo un paio di molle più dure non costano molto (specialmente nei confronti del prezzo di acquisto della macchina) e i rumori di trasmissione sui quali abbiamo così duramente calcato la mano sono pur sempre solo rumori!

In definitiva la Honda 750 è una gran macchina e non solo in senso dimensionale. Ci auguriamo che i difetti di gioventù vengano ben presto ovviati dalla Casa e... chi vivrà vedrà.

Guido Rosani

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: Quattro cilindri in linea trasversali inclinati in avanti di 15°. Alesaggio/corsa 61/63. Cilindrata unitaria 184,1 cmc. Cilindrata totale: 736 cmc. Ciclo a quattro tempi, raffreddamento ad aria. Rapporto di compressione 9:1. Potenza 67 HP/8000 giri. Gioco a freddo della distribuzione: 0,05/Asp. 0,08/Sc. Accensione a spinterogeno con ruttore a due coppie di contatti a destra dell'albero 12 V. Ordine di accensione 1.3.4.2. regolazione contatti: da 0,3 a 0,4 mm. Anticipo fisso 6°, anticipo automatico 34°. Anticipo totale 40° a partire da 2500 giri. Candele NGK D-8ES distanza fra gli elettrodi: 6,6-0,7 mm.

LUBRIFICAZIONE: A carter secco con serbatoio olio separato capacità lt. 3,5. Pompa olio ad ingranaggi trocoidali nel basamento.

ALIMENTAZIONE: A caduta, benzina tipo super, capacità serbatoio lt. 17,5 di cui lt. 3,6 di riserva. Carburatori: 4 Keihin B 750 A Ø 28 mm. Getto massimo 120, vite aria 100, Polverizzatore Ø 2,485. Getto del minimo 40. Ugello supplemento aria Ø 1,2 mm. Regime normale di regolazione minimo a motore caldo: 850/950 giri.

FRIZIONE: Multidisco a bagno d'olio in posizione centrale, con comando frontale.

CAMBIO: A 5 velocità con ingranaggi sempre in presa senza presa diretta rapporti singole marce: 1ª 2,601 (47/18); 2ª 1,708 (41/24); 3ª 1,333 (36/27); 4ª 1,907 (34/31); 5ª 0,939 (31/33). Velocità a 1000 giri al minuto: 1ª 8.14; 2ª 11.92; 3ª 15.24; 4ª 18.56; 5ª 22.46.

TRASMISSIONE PRIMARIA: centrale a catena doppia con parastrappi sulla corona a tamponi di gomma. Rapporto: 1,708.

TRASMISSIONE SECONDARIA: A ingranaggi rapporto 1,19 (56/47).

TRASMISSIONE FINALE: A catena sotto carter parziale in materia plastica con parastrappi di gomma nel mozzo posteriore. Rapporto 2,812 (45/16).

TELAIO: In tubi e lamiera stampata a doppia culla chiusa completa. Inclinazione canotto di sterzo 27°. Avancorsa 95 mm. Perno forcellone posteriore montato su boccole in bronzo.

SOSPENSIONI: Anteriore a forcella teleidraulica a doppio effetto. Rifornimento 220/230 cmc olio Sae 10 W 30. Posteriore ad elementi idrotelescopici con molla coassiale regolabili in tre posizioni di carico.

RUOTE E PNEUMATICI: Cerchi in acciaio cromato anteriore 19" post 18"; Pneumatici Dunlop K87 3,25/19 e Dunlop F3 4,00/18.

FRENI: Anteriore a disco Ø 300 con comando idraulico. Posteriore a tamburo Ø 180 a camma semplice. Rifornimento circuito idraulico con Olio R3 SAE 70.

IMPIANTO ELETTRICO: a 12 V Alternatore 12 V 13 A; Regolatore Hitachi TLIZ 38; Raddrizzatore Hiyachi SB6B-7.

DIMENSIONE E PESI: Lunghezza max 2160; Larghezza 810; Altezza (centro faro) 910; Passo 1455; Peso Kg. 225 a secco; Altezza sella 780.

PRESTAZIONI: Velocità massima 194 Km/h; ¼ miglio (400 mt) 13,2 sec.; Km da fermo 25,4 sec.; 0/100 Km/h 5 sec.

