

**PROVA**

**MOTOCICLISMO**



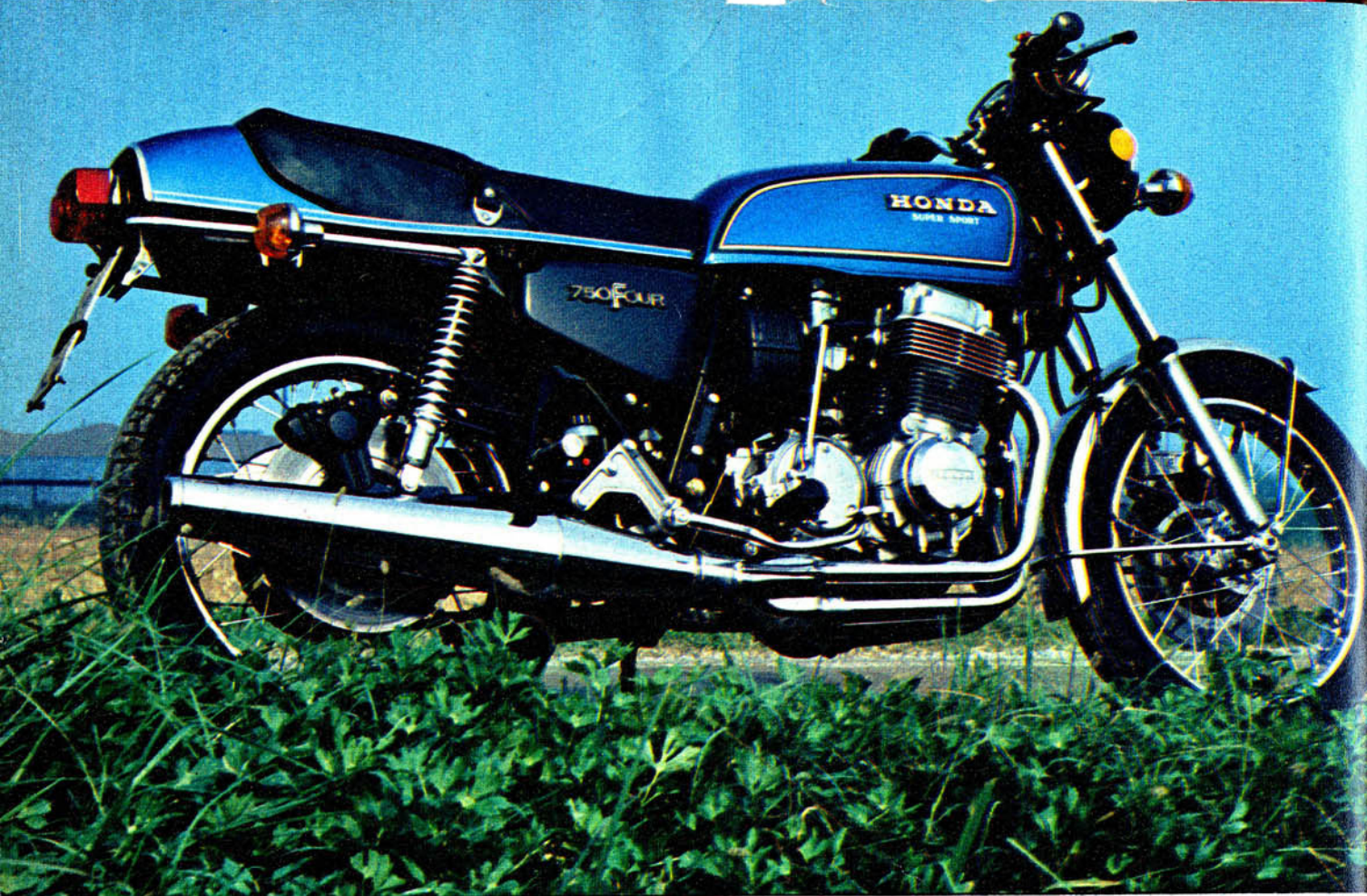
# Rinnovati lo stile e la tecnica della "vecchia" **Honda 750**



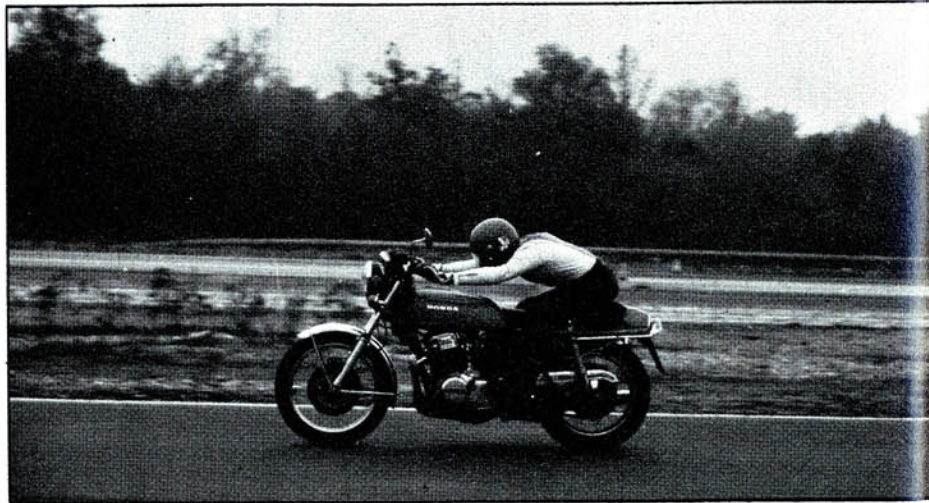
**Dopo cinque anni di sfolgorante carriera, la Honda 750 è stata sottoposta ad una revisione tecnica ed estetica. E' così nata la versione Super Sport che vanta un miglioramento in fatto di stabilità, frenatura e prestazioni ma continua ad accusare un peso ragguardevole, un rapido logorio della catena e dei pneumatici ed una costosa manutenzione. Abbastanza contenuto il consumo.**

*Nella foto in alto a sinistra si vede il nostro Inglese che solleva istintivamente il piede all'interno della curva avendo percepito una preoccupante strisciata. In alto a destra il nostro Selicorni e Massimo Clarke, il direttore della scuola tecnica Honda-Italia che ha presenziato alle nostre prove sulla pista Pirelli. Nella pagina a fianco, nelle partenze allo sprint per i quattrocento metri alla pista Pirelli, la ruota posteriore dava spesso spettacolo di slittamento.*





*In alto, la Honda Super Sport 750 che costa 2.250.000 lire f.c. IVA compresa. Sopra, non mancano le attenzioni alla moto della nostra prova tra un lancio e l'altro alla pista Pirelli.*

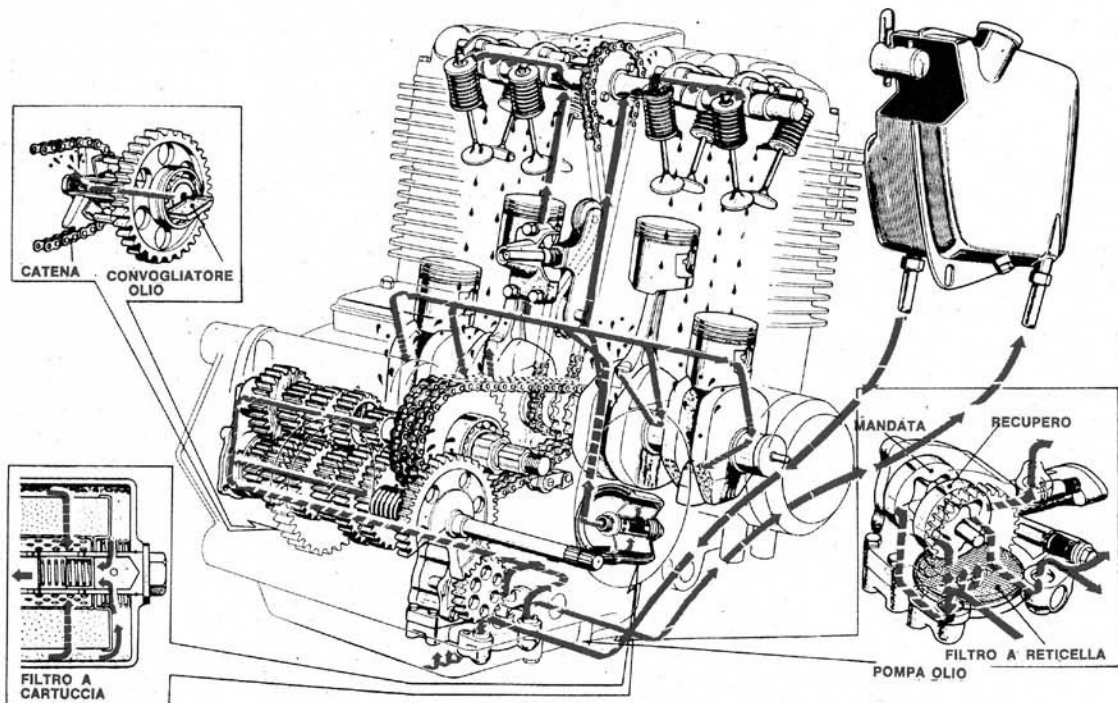


★ La Honda 750 quattro cilindri, presentata al salone di Tokyo del 1968 e giunta in Europa circa un anno dopo, costituì una tappa fondamentale nell'evoluzione tecnica ed estetica delle moto di grosso cilindrata.

Nuove soluzioni meccaniche e funzionali, linee armoniose, finiture accuratissime, comandi e strumentazioni impeccabili, prestazioni velocistiche eccezionali, furono gli elementi di

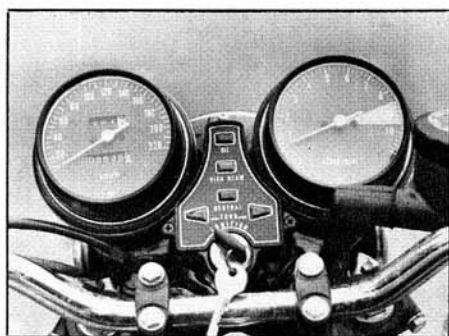
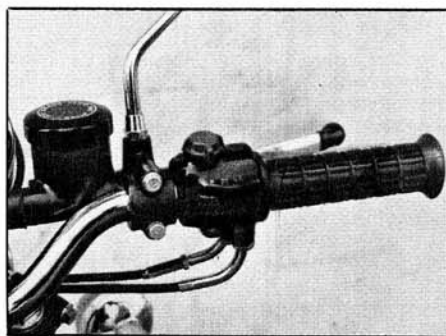
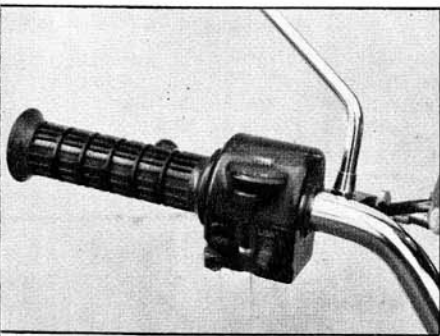
maggior spicco che meritatamente procurarono un rapido e grande successo a questa pluricilindrata.

Non le mancavano, è vero, alcuni inconvenienti, lamentati soprattutto dai motociclisti più impegnati a macinare chilometri (costi d'acquisto e di esercizio piuttosto sostenuti, ondeggiamenti nei curvoni veloci, frenata inadeguata, rumorosità meccanica, frizione brusca e poco resistente, cambio



Schema del motore e del circuito di lubrificazione. Notare la catena singola per il comando della distribuzione, la catena doppia per la trasmissione primaria e i due alberi del cambio uno sopra l'altro.

I comandi Honda sono unificati per tutta la gamma e rispondono pienamente a requisiti di praticità, funzionalità e sicurezza. Le manopole invece dovrebbero essere più morbide. Il bloccetto di accensione sul cruscotto ha uno sportellino che rende ermetica la tessura una volta estratta la chiave. Le spie sono state raggruppate in posizione ben visibile. Un'intermittenza acustica accompagna il lampeggio delle trecce per evitare dimenticanze. A 50 kmh. del tachimetro corrispondono in realtà 45,340 kmh, a 100, 90,841 kmh.



lievemente duro e rumoroso, pneumatici e catena della trasmissione finale soggetti a rapido logorio); tuttavia il pilancio complessivo depona largamente a favore di questa macchina che oltretutto avrebbe dato il là all'avvento delle altre pluricilindriche nipponiche di grossa cilindrata.

Il successo della Honda 750 viene evidenziato anche dal numero delle unità prodotte. Dal 1969 al 1974 essa

è stata infatti costruita in circa un milione e mezzo di esemplari, in cinque versioni molto simili, contraddistinte dalle sigle CB, poi K1, K2, K3, K4 e caratterizzate da un certo addolcimento della linea e delle prestazioni rispetto alla primogenita.

La Super Sport, presentata agli inizi dell'anno scorso, costituisce la prima « riforma » piuttosto approfondita di questa famosa pluricilindrica.

Sotto il profilo estetico essa ha ricevuto una netta impostazione europeo (o continentale, come l'hanno definita gli stessi responsabili Honda), e questo anche per evidenti ragioni di costo e di funzionalità.

A nostro avviso inizialmente questa linea incontrerà minor favore ma finirà poi coll'influenzare e trasformare il gusto estetico della maggioranza, per ora ancora condizionato

dalla produzione di questi ultimi anni.

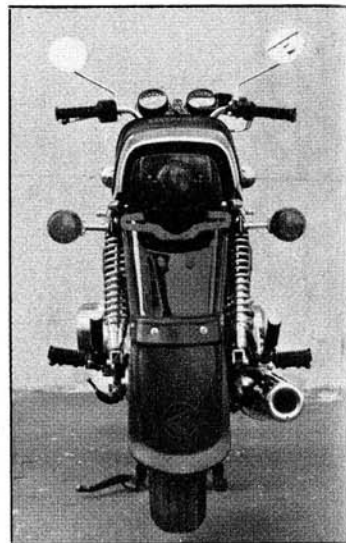
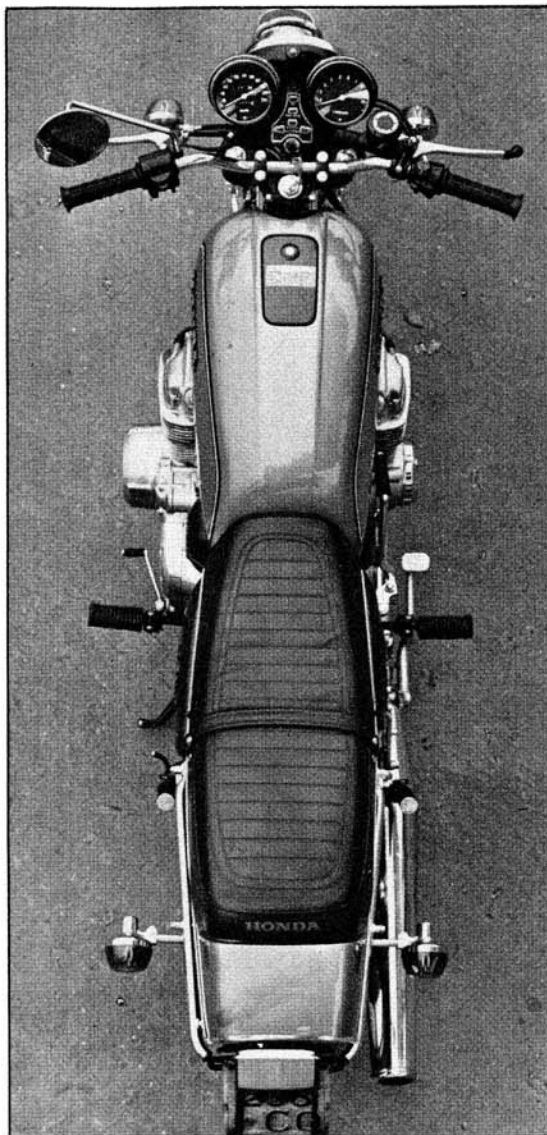
L'assetto di guida, favorito dal manubrio più basso, è lievemente inclinato in avanti permettendo un miglior dominio nella guida sportiva ed un miglior comfort turistico. Le vibrazioni finissime che prima si avvertivano sulle pedane, ai massimi regimi, si sono ora trasferite a livello del serbatoio. Peccato che la sella sia un po' troppo alta ed abbia l'imbottitura più rigida e risulti quindi meno confortevole nei lunghi viaggi.

Allungando lievemente il forcellone posteriore, aumentando di un grado la inclinazione del canotto di sterzo e quindi allungando l'avancorsa, è stata modificata la geometria del telaio che ora rivela un passo più lungo di 1,5 cm. Queste modifiche hanno migliorato notevolmente la precisione di guida alle alte velocità senza ridurre eccessivamente la maneggevolezza nelle curve strette e lente. Un ottimo compromesso, quindi, ancor più apprezzabile se si considerano anche le modifiche attuate per migliorare il confort ed il rendimento delle sospensioni. Gli ammortizzatori posteriori ora lavorano meglio avendo un'escursione superiore di quasi due centimetri; così pure la forcella, ad escursione maggiorata e foderi più lunghi e quindi più guidati.

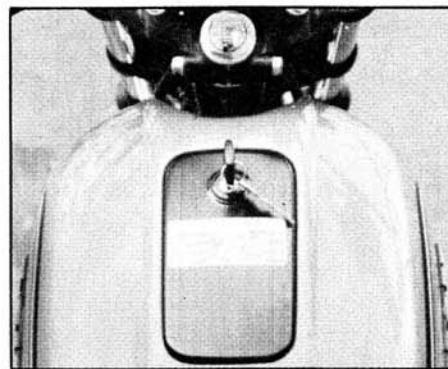
Il risultato di tutto questo è una tenuta di strada molto migliorata pur nei limiti di una moto per turismo veloce e senza discapito del comfort di marcia.

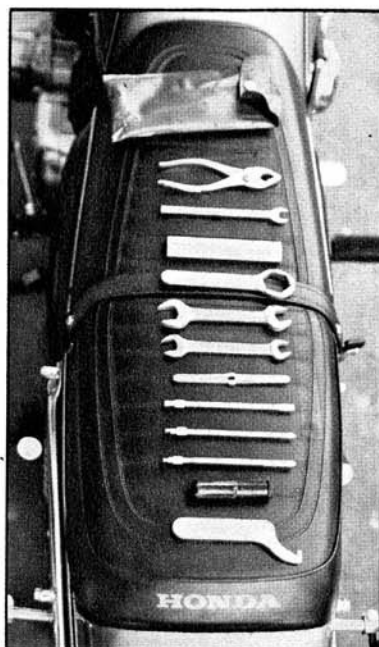
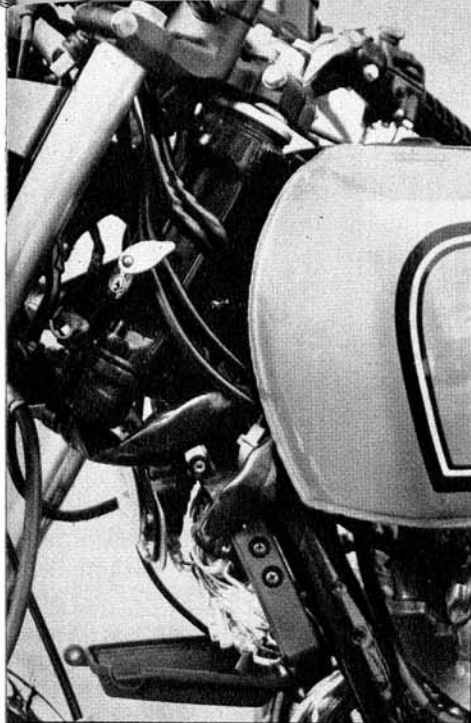
L'adozione del freno a disco posteriore ha migliorato le capacità di arresto, rimanendo purtroppo invariato il sottodimensionamento dell'impianto anteriore. Bisogna quindi imparare a distribuire bene gli sforzi sulla leva al manubrio e sul pedale, in quanto essi offrono una resistenza diversa, al fine di non trovarsi con la ruota posteriore bloccata. In questo caso, rilasciando il pedale può succedere che non si liberi subito la ruota per la naturale pigrizia di ritorno dei pistoncini prementi della pinza. L'utente farà bene ad accertarsi frequentemente che la ruota posteriore scorra libera, dopo aver posto la moto sul cavalletto centrale.

La miglior efficienza degli ammortizzatori e la progressività dell'impianto frenante a disco hanno ridotto di molto i saltellamenti del retrotreno

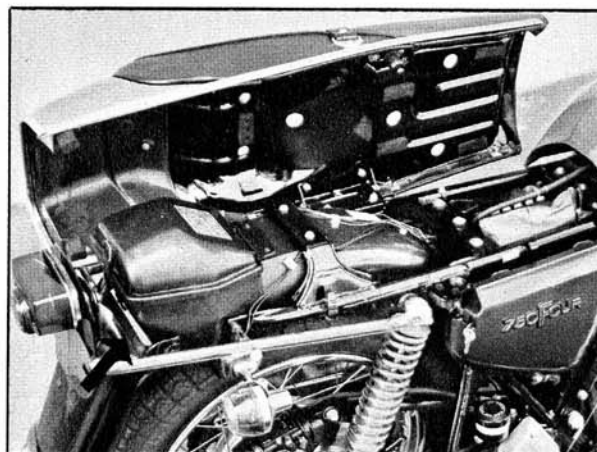


*Lo styling ripete i motivi introdotti dalla 400 SS. Fregi non più in rilievo, scarico quattro in uno, forcella spoglia ecc. Il manubrio non è più a corna di bue ma di tipo più adatto alla velocità. La più bella innovazione stilistica è senza dubbio il serbatoio. La linea retta di base che si continua con quella della sella e del codino non è una novità assoluta e fu introdotta per la prima volta dagli inglesi con la Norton Commando Fastback. I particolari più sgradevoli sono il vistoso parafrangente posteriore, il supporto delle frecce anteriori ed il vuoto a sinistra a fianco della catena. La gamma dei colori è: giallo limone, blu mare metallizzato, rosso bordeaux metallizzato.*

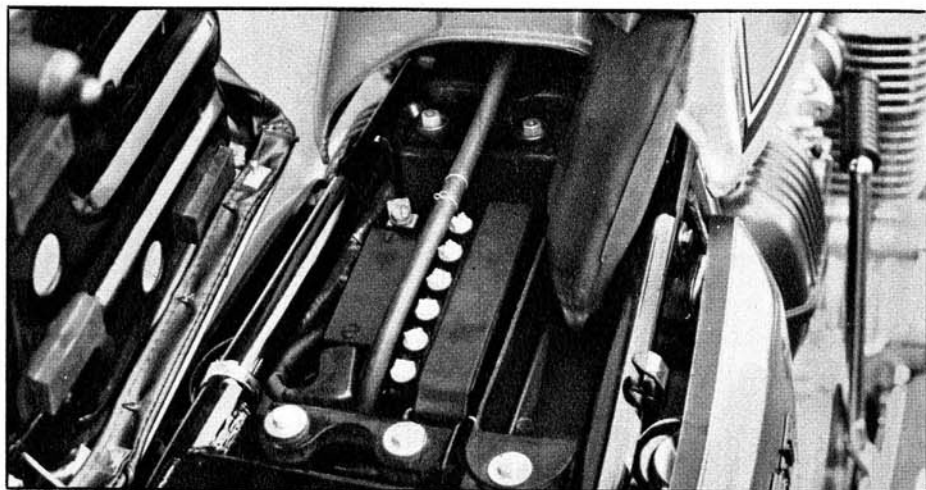
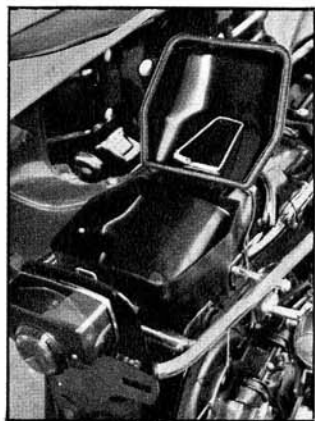




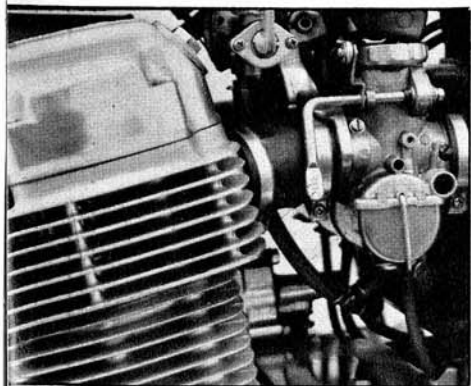
La dotazione attrezzi della moto dataci in prova. Mancava la chiave per la candela e il libretto di uso-manutenzione.



Il portafanale non è più collegato allo stelo della forcella. Gli amanti del manubrio in due pezzi hanno così il compito molto semplificato. Il bloccasterzo è inserito lateralmente al canotto la cui sagoma è fortemente rastremata. Gran parte dei collegamenti elettrici prima posti sotto il serbatoio sono stati ora trasferiti in una scatola nera di plastica molto accessibile che mostriamo aperta.



La sella si ribalta lateralmente assieme al codino di vetroresina realizzato mediante il sistema ad iniezione (liscio dentro e fuori). Noi avremmo preferito un codino fisso che avrebbe reso meno problematico il montaggio di un portapacchi. Sotto il codino vi è un portaoggetti di plastica a conchiglia, tenuto chiuso da un gancio elastico. Esso è molto capace e completamente stagno, per cui i documenti possono essere messi sotto la molletta interna. Ci sta inoltre la bomboletta spray per lubrificare la catena ed anche una sopratuta estiva per la pioggia. A fianco della batteria il vano per la borsa dei ferri di bordo. Viaggiando sotto la pioggia, gli spruzzi della ruota passano attraverso la fessura indicata dalla freccia, riempiendo di sporcizia l'interno del codino.



L'Honda ha introdotto per i suoi modelli questo pratico sistema di chiusura del serbatoio di ispirazione automobilistica con il tappo trattenuto da una catenella. Esso serve ad evitare furti di carburante o pericolosi spandimenti di benzina durante i rifornimenti. In caso di troppo pieno il surplus di carburante viene infatti trattenuto dalla vaschetta e scaricato poi a terra attraverso un passaggio interno collegato ad un tubetto di gomma. Durante il rifornimento per non graffiare il serbatoio, il tappo va inserito di taglio nella fessura di aggancio della serratura dello sportellino. Il rubinetto della benzina alimenta ora solo un tubetto sdoppiantesi a livello dei carburatori. Lo smontaggio del serbatoio è una manovra rapidissima effettuabile senza attrezzi.

nelle frenate violente. In complesso la frenata è migliorata ma richiede un uso più attento ed una maggior manutenzione. Noi avremmo preferito un disco più piccolo dietro ed un doppio disco anteriore.

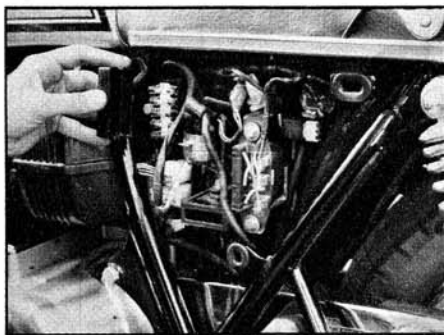
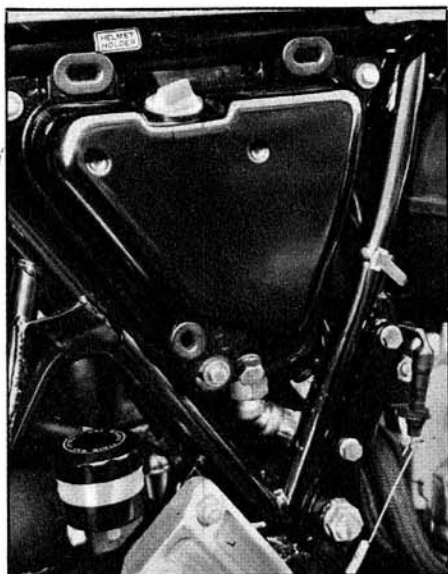
Il motore è ritornato ai livelli di prestazioni della progenitrice. Come accennato, negli anni più recenti l'Honda ne aveva addolcito le prestazioni, anche per ridurre il pericolo di rottura della catena finale con sfondamento del carter motore in prossimità del pignone. A tal fine il rapporto finale era stato portato dagli originali 2,812 (16/45) a 2,667 (18/48), la frizione aveva molle più tenere (e più propense allo slittamento), il diagramma di

distribuzione era stato un pò ammorbidito.

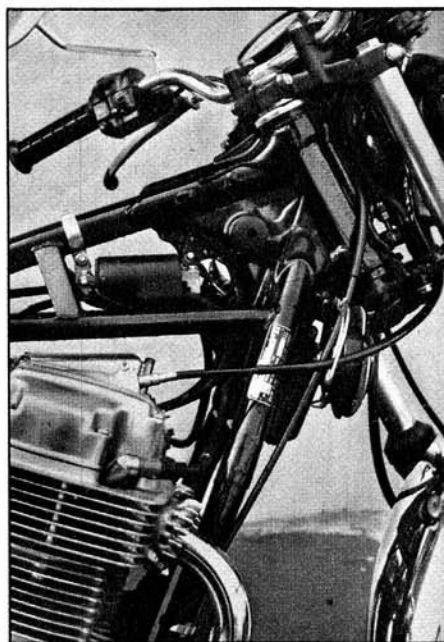
Ora tutto è tornato ai livelli di partenza. Oltre l'innovazione del complesso di scarico, l'asse a camme ha un'alzata ed un diagramma più spinti, i carburatori da 26 mm. sono stati sostituiti con altri da 28 mm. la compressione è salita da 9 a 9,2, i rapporti interni della quarta e della quinta sono stati leggermente allungati per trar profitto della maggior potenza, il rapporto finale è nuovamente 16/45 ma la catena è di sezione più robusta. Per scongiurare il pericolo di strappi alla catena, la frizione è rimasta quella di prima, per cui in un uso esasperato tende a slittare o comun-

que a perdere di registro.

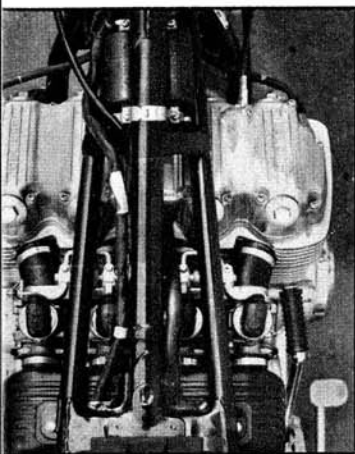
Questo motore, sempre rumoroso ed irregolare al minimo, offre ora prestazioni elevate conservando la medesima robustezza meccanica dei modelli precedenti. La sua maggior potenza esce completamente smorzata dalla marmitta, tanto che c'è da chiedersi come abbiano potuto i giapponesi spremere tanti cavalli senza incorrere nei pericoli dell'inquinamento acustico. L'elasticità e la progressione sono la nota più positiva, tanto che non è andata persa la classica versatilità di questa moto per il gran turismo. Rimane solo un pò brusca l'erogazione della potenza riprendendo dopo un rilascio o all'atto di partire. Per evitare



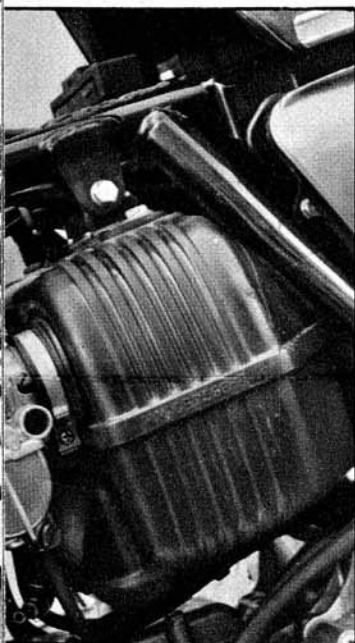
*Sotto la fiancatina di sinistra si trovano i principali componenti dell'impianto elettrico compresa la scatola dei fusibili. Sotto quella di destra invece si trova il serbatoio dell'olio essendo la lubrificazione a carter secco. Un'astina graduata incorporata al tappo permette il controllo del livello. Questa operazione va eseguita dopo aver fatto girare il motore per almeno qualche minuto. Il serbatoio è dotato di un tappo esagonale di spurgo e di due robusti condotti di mandata e ricupero.*



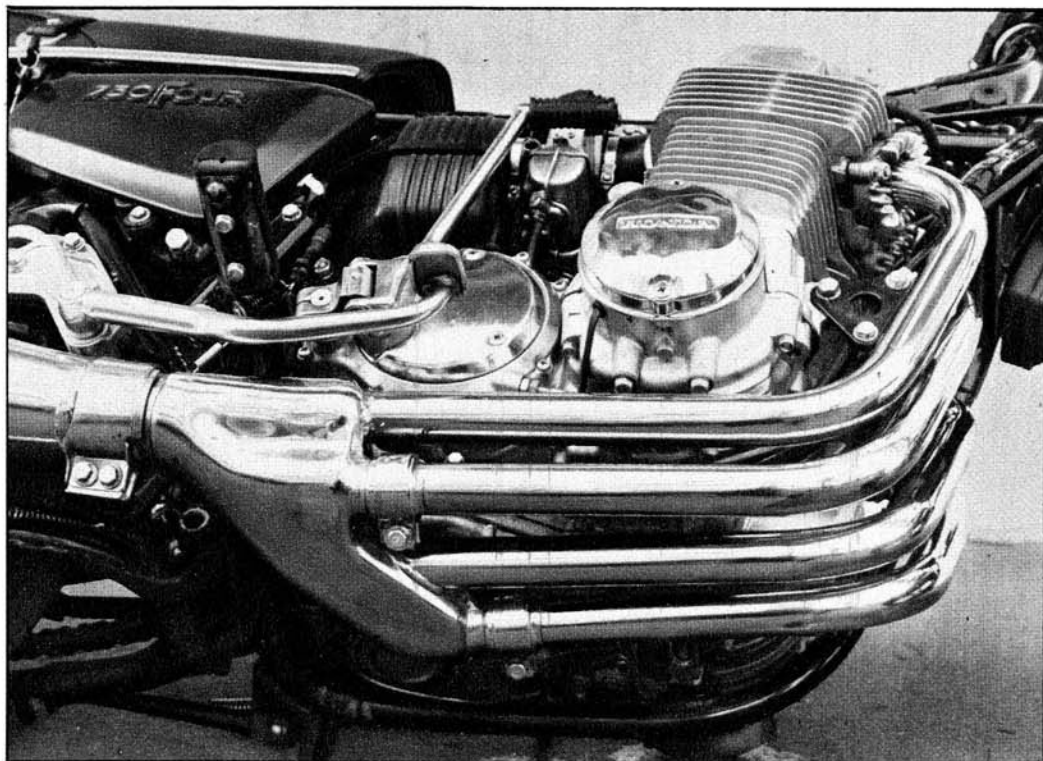
*Reparto accensione: le bobine AT, una ogni due cilindri, sono poste al riparo sotto il serbatoio, all'interno della triangolazione di tubi del traliccio superiore. Sotto il carterino cromato di destra si trovano i due ruttori d'accensione. Attraverso lo sportellino circolare è possibile vedere i riferimenti per la fasatura dell'accensione. Il suono del clacson è sempre troppo debole per la sicurezza di marcia in autostrada.*



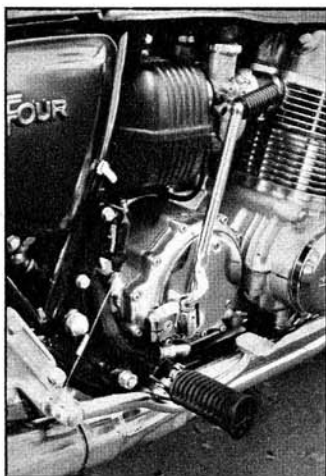
A parte l'inclinazione del canotto di sterzo, la struttura del telaio non è stata modificata. Si noti dall'alto l'asimmetria del carter dell'alternatore a sinistra che sporge in maniera notevole dalla sagoma generale del motore. Il manuale per le officine prescrive che in fase di rodaggio si proceda al serraggio della testata mediante una chiave dinamometrica tarata a 2 chilogrammi. Per eseguire questa manovra, a causa dell'ingombro del traliccio superiore del telaio, è necessario togliere il motore dal telaio, serrare la testata e poi rimontarlo. Questo comporta una grave perdita di tempo.



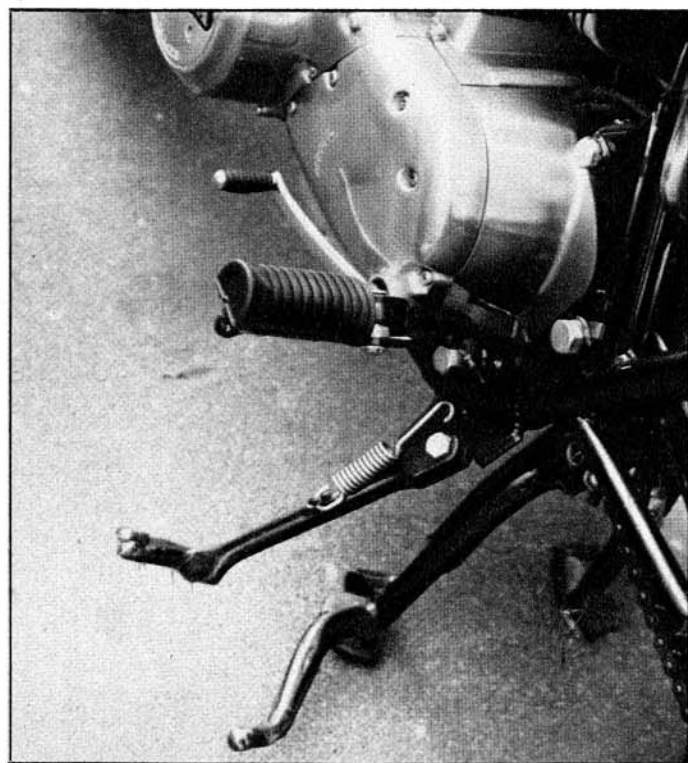
Il comando dei carburatori è ottenuto mediante una puleggia centrale comandata in due sensi dai due fili collegati alla manopola



Il collettore dei tubi di scarico (che striscia al suolo nelle curve) e le pedane pieghevoli (con una protuberanza per avvertire i primi contatti con l'asfalto).



I comandi a pedale sono rimasti invariati rispetto ai modelli precedenti nonostante l'introduzione del rinvio per la pompa del freno a disco posteriore. Si azionano con la massima prontezza e facilità. Il cavalletto laterale non torna automaticamente in posizione di riposo.



del gas. La taratura dei carburatori è un'operazione delicata che va eseguita con gli appositi depressometri a meno di non compromettere seriamente la resa del motore. Il filtro dell'aria longitudinale posto dentro la scatola di plastica che sta dietro i carburatori, si estrae da sotto con una manovra non troppo semplice.



lo strappo bisogna aiutarsi con la frizione.

Il consumo si è notevolmente ridotto soprattutto in funzione dell'ottimo rendimento del sistema di scarico. Viaggiando molto forte in autostrada si può contare su di un consumo di 12,5 Km/lt ed una riserva di circa 50 Km. Il consumo medio oscilla dai 15 ai 16 Km/lt.

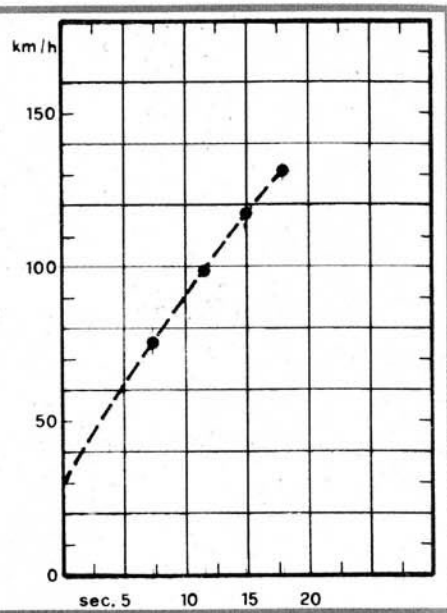
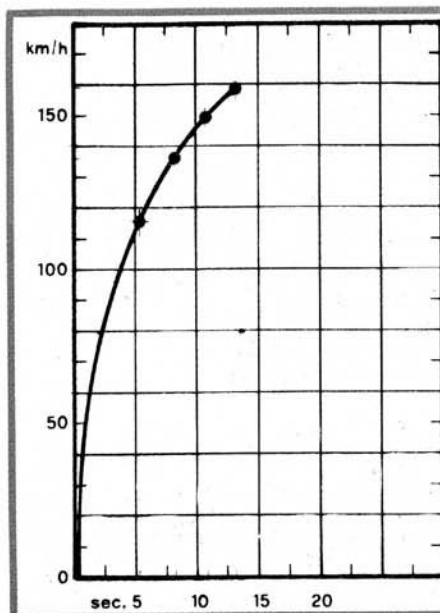
Peccato che il collettore degli scarichi a destra tocchi troppo presto in curva, limitando così le possibilità di piega sui percorsi misti, specialmente quando si viaggia in due.

**Prove:** Mario Colombo, Eugenio Inglese, Riccardo Selicorni

**Rilevamenti e grafici:** Walter Presa

**Coordinamento e foto:** Carlo Perelli

**Testo:** Eugenio Inglese



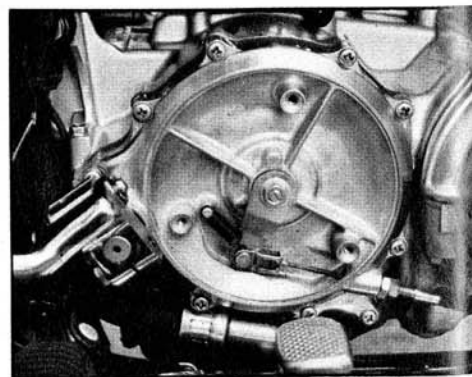
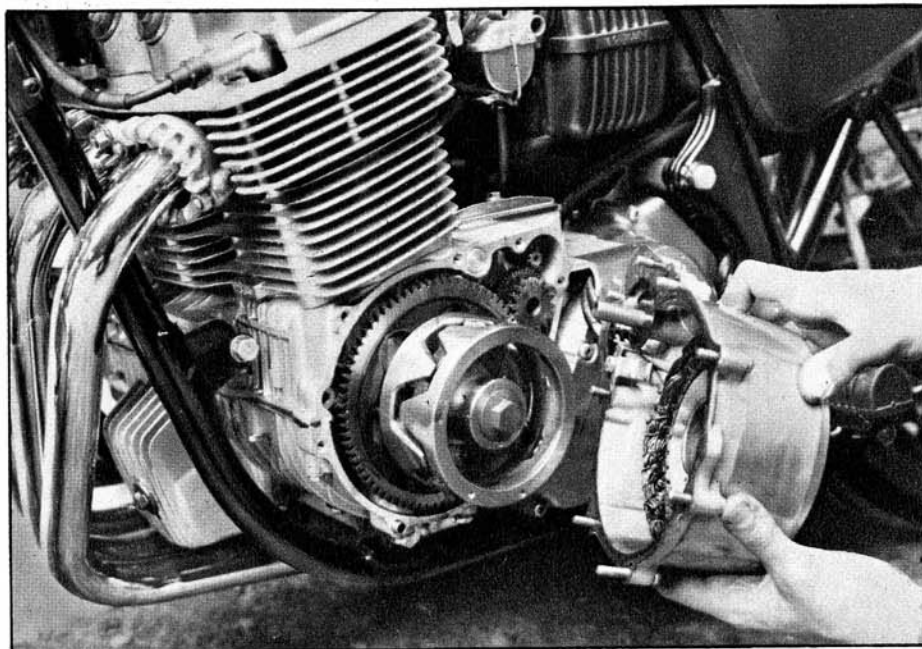
### I DATI DELLE NOSTRE PROVE

metri	secondi	km/h
100	5.38	—
200	8.31	135.33
300	10.83	—
400	13.15	159.25

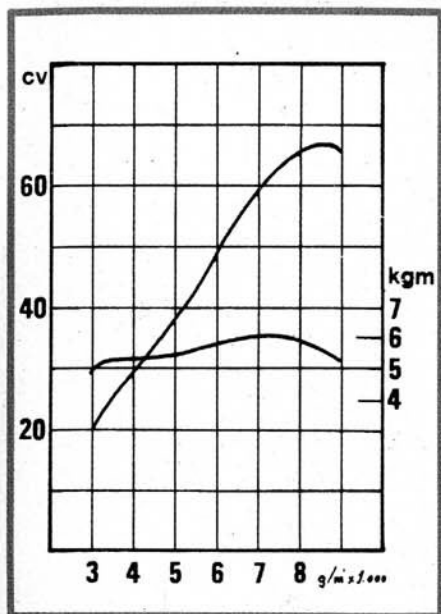
metri	secondi	km/h
100	7.28	—
200	11.50	98.36
300	14.86	—
400	17.78	130.43

*L'alloggiamento dell'alternatore, sul cui retro è posta la ruota libera che avvia il motore, collegata da un rinvio al motorino d'avviamento. Data la notevole sporgenza di tale alloggiamento, una schermatura in tubi resistenti sarà quanto mai salutare.*

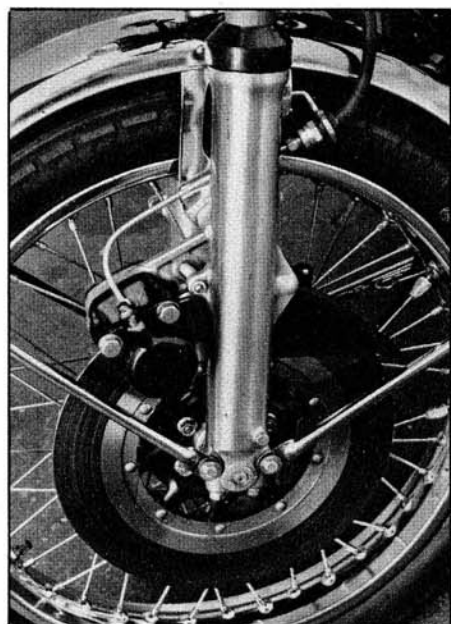
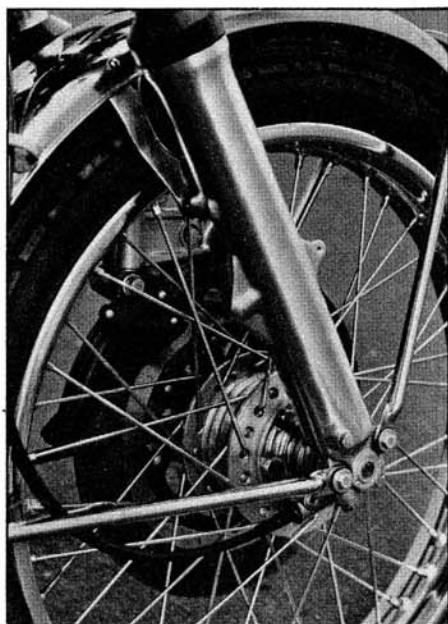
*Il grafico e i valori riprodotti a sinistra si riferiscono all'accelerazione sui quattrocento metri da fermo. Il grafico ed i valori riprodotti a destra sono invece quelli relativi alla ripresa dalla minor velocità possibile nella marcia più alta. La velocità massima da noi registrata è stata di 183.250 kmh. Ecco altri dati delle nostre condizioni di prova: temperatura 6°, umidità 85%, peso conduttore 70 kg, peso carburante 5 kg, peso veicolo a secco 231,6 kg.*



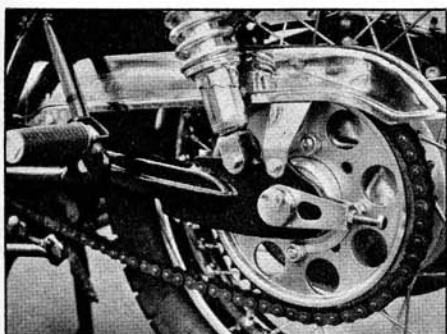
*Il comando della frizione è ancora quello della prima Honda 750. Tre sfere alloggiato alle estremità di un triangolo si inseriscono nei loro alloggiamenti o se ne allontanano in seguito al movimento rotatorio determinato dal braccio esterno che si vede nella foto e che è comandato dal filo della frizione. Questo sistema, valido sotto molti punti di vista, non consente tuttavia un innesto morbido e progressivo.*



Le curve di potenza e di coppia dichiarate dalla casa costruttrice.



Gli steli della forcella sono ora più lunghi, quindi meglio guidati e quello di destra è predisposto per il montaggio di un secondo disco. E' stato adottato un carterino in plastica per contenere gli spruzzi del disco sotto la pioggia.

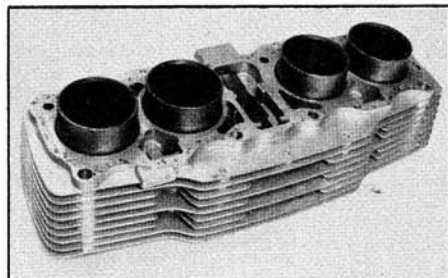
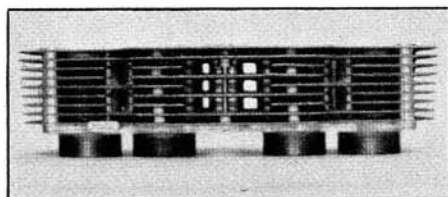


La catena di trasmissione, nonostante sia stata irrobustita con un aumento di sezione, soffre ancora i molti cavalli della moto ed il peso elevato su cui si scatenano. La sua usura precoce fa salire notevolmente la nota delle spese annue che l'utente deve sostenere. Sul carter della catena vi è un'etichetta che indica le corrette pressioni di gonfiaggio dei pneumatici a freddo a seconda della velocità e del carico.

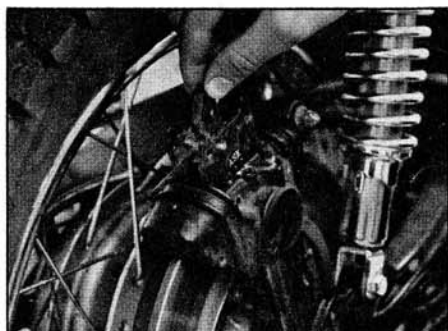
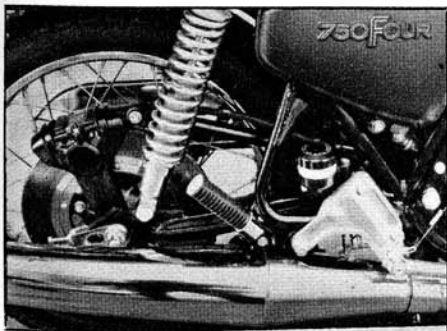
L'Honda Super Sport 750 adotta il freno a disco anche sulla ruota posteriore. Stranamente la pista utile frenante è maggiore del freno anteriore (45 mm contro 40). Questo probabilmente in previsione del montaggio da parte dell'utente di un impianto a doppio disco anteriore. La pinza posteriore dell'Honda non è autocentrante come l'anteriore. Essa è del tipo a doppio pistoncino premente bilaterale a ritorno passivo. Abbiamo notato che in casi di surriscaldamento le pastiglie ritornano male in sede per difetti di tolleranza con il corpo della pinza, lasciando la ruota un pò frenata. Il serraggio del perno ruota male eseguito può determinare anch'esso degli indurimenti per cui è meglio stringere il dado facendo girare contemporaneamente la ruota per avvertirne lo scorrimento libero. Si noti il pratico sistema di controllo dell'usura delle pastiglie attraverso la finestrella trasparente di plastica ed il comodo sistema di estrazione rapida per la sostituzione.



L'albero a camme in testa poggia direttamente sull'alluminio della testata. Notare il profilo delle camme per assicurare tra l'altro migliori condizioni di lavoro ai bilancieri.



Il monoblocco dei cilindri in lega leggera con canne in ghisa presenta vari passaggi d'aria e l'alettatura maggiormente estesa nella zona centrale più bisognosa di raffreddamento.



# Le caratteristiche tecniche

**MOTORE:** a quattro cilindri affiancati trasversalmente e inclinati in avanti di 15°. Alesaggio e corsa mm 61 x 63. Cilindrata totale 736 cc. Rapporto di compressione 9,2 : 1.

**ACCENSIONE:** a spinterogeno con ruttore a due coppie di contatti a destra dell'albero, distanza fra i contatti mm 0,3-0,4. Candele NGK D-8 ES, distanza tra gli elettrodi 6,6-0,7 mm.

**LUBRIFICAZIONE:** forzata a carter secco con serbatoio olio separato, capacità 3,5 litri, e pompa olio trocoidale nel basamento comandata da un prolungamento dell'albero del cambio inferiore. Olio SAE 10-40 con temperature normali e 20-50 con temperature alte, cambio ogni 3000 chilometri, cambio cartuccia ogni 6000 chilometri.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, benzina super, capacità serbatoio lt. 16 di cui 4 di riserva.

**CARBURATORI:** quattro Keihin a vaschetta centrale con diffusore da mm 28.

**CAMBIO:** a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa senza presa diretta. Rapporti interni 2,500 in prima, 1,708 in seconda, 1,333 in terza, 1,133 in quarta e 0,969 in quinta.

**TRASMISSIONI:** primaria a catena doppia centrale rapporto 1 : 1,708, secondaria a catena, rapporto 1 : 2,812 (pignone uscita cambio da 16 denti, corona da 45 denti).

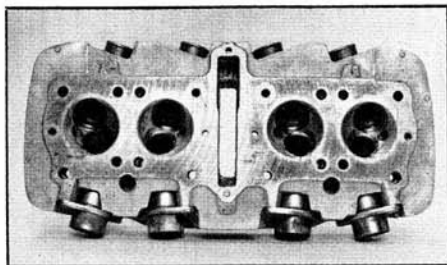
**SOSPENSIONI:** anteriore a forcella teleidraulica a doppio effetto; capacità olio SAE 10-30 220/230 cmc per stelo. Posteriore ad elementi idrotelescopici con molla coassiale regolabili in tre posizioni di carico.

**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio cromato, anteriore 19" posteriore 18"; pneumatici Bridgestone 3,25 x 19 ant. e 4,00 x 18 post., pressioni di gonfiaggio 2 ant. e 2,1 post.

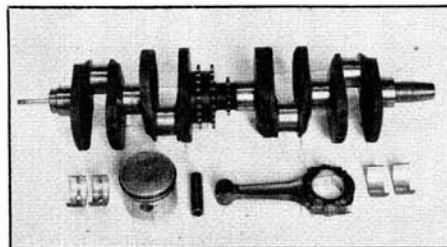
**FRENI:** anteriore a disco diametro mm 300 con comando idraulico. Posteriore a disco diametro mm 300 con comando idraulico.

**IMPIANTO ELETTRICO:** alimentato da alternatore a tre fasi 12 V - 0,21 kw a 5000 giri e da batteria da 12 V - 14 AM. Faro anteriore con lampada 50/40 W, fanale posteriore con lampada 7/23 W, lampade indicatori di direzione 25 W, lampade illuminazione strumenti 3 W.

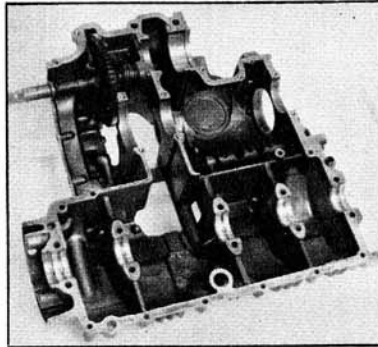
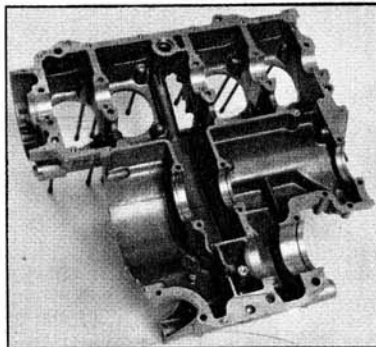
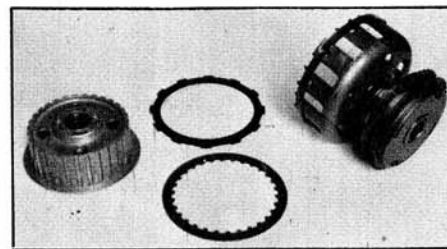
**DIMENSIONI:** lunghezza mm 2250; larghezza mm 745; altezza manubrio mm 1080; interasse mm 1470; altezza sella mm 840; altezza minima da terra mm 140.



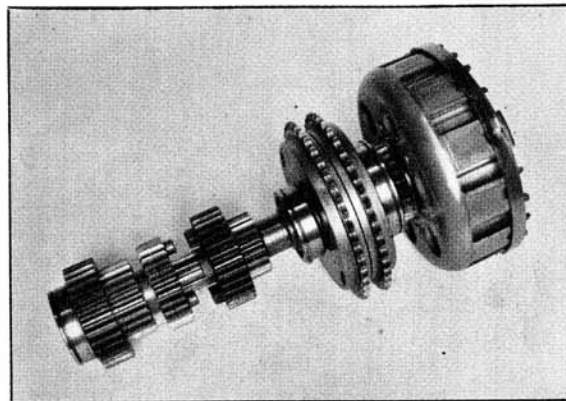
Questa foto della testata mette in evidenza le camere di scoppio, la posizione delle candele e l'andamento dei condotti di ammissione e scarico.



I perni di banco e di biella dell'albero motore forgiato in un sol pezzo lavorano su bronzine e sono induriti in superficie per pochi centesimi per cui sono difficilmente recuperabili in caso di avaria. Lo spinotto del pistone lavora direttamente nell'occhio del piede di biella.



Il carter molto largo e tagliato orizzontalmente può garantire solo entro certi limiti di temperatura e di regime il perfetto allineamento dei cinque supporti di banco. Queste considerazioni possono spiegare i problemi incontrati da quanti hanno voluto truccare questo motore per gare di formula, ove si mira alla potenza massima ottenibile.



La campana della frizione è solidale col doppio pignone della trasmissione primaria, attraversato a sua volta dall'albero del cambio. Nel corpo del doppio pignone è sistemato il parastrappi. La campana della frizione è in lamiera stampata, il mozzo è in lega leggera, i robusti ingranaggi del cambio hanno i denti d'innesto frontali.