

SENSAZIONALE!

LA HONDA 750

4 CILINDRI



Botta e risposta fra inglesi e giapponesi sul fronte delle grosse cilindrate. Infatti, a pochi giorni dalla presentazione della B.S.A. e della Triumph tre cilindri 740, ampiamente descritte e illustrate sul fascicolo scorso, ecco la sensazionale replica della Honda: una quattro cilindri 750 monoalbero!

Di questa « bomba » si parlava da almeno un paio d'anni, e ne avevamo accennato anche noi, ben sapendo quanto siano ghiotti i nostri lettori di primizie « motopesantistiche »: molto probabilmente il lancio delle tricilindriche inglesi ha indotto la Casa giapponese ad affrettare i tempi e benchè le foto a corredo di queste note siano state scattate di sorpresa ad una macchina in prova, la presentazione ufficiale farà seguito a brevissima distanza, in occasione del Salone di Tokyo, ai primi di questo mese.

Questa Honda quattro cilindri è la macchina di maggior cilindrata e, ovviamente, la più potente e la più veloce sinora costruita dalla grande Casa nip-

ponica: si parla infatti di 75-80 CV a 9500-10.000 giri, di oltre 200 kmh e di 12"5 sul quarto di miglio con partenza da fermo, cifre da far restare a bocca aperta qualsiasi appassionato.

La disposizione dei cilindri è quella classica di tante « Gran Prix », cioè affiancati trasversalmente e con leggera inclinazione in avanti per limitarne l'altezza e favorire il raffreddamento delle teste: anche la presa di movimento per la trasmissione primaria è come su tante macchine da corsa, cioè tramite ingranaggi centrali, allo scopo di contenere le dimensioni trasversali del carter.

La distribuzione è invece monoalbero, contrariamente a quanto praticato dalla Honda anche per la sua bicilindrica 450. Tale soluzione si è imposta per non avere delle teste troppo ingombranti, ciò che avrebbe influito negativamente sull'architettura del telaio e della macchina.

Sempre in contrasto con le tradizioni, è poi stata scelta la lubrificazione a carter secco (col serbatoio dell'olio sot-

to la sella) per poter installare convenientemente il motore nel telaio, che è in tubi, a doppia culla chiusa.

L'alimentazione avviene tramite quattro carburatori a velocità costante (di cui è detto nelle pagine seguenti); il cambio è in blocco (ma lubrificato separatamente dal motore), a cinque rapporti; la frizione è a secco; l'accensione è a magnete, come sulle macchine da corsa, e l'impianto elettrico — comprendente il motorino d'avviamento — a 12 V.

A quanto si può dedurre dalle foto, la nuova Honda è grande e grossa, malgrado le soluzioni attuate per limitarne l'ingombro: l'interasse risulta infatti di 1400 mm. I pneumatici sono da 3.25-19 ant. e 4.00-18 post. Come freni, per il momento sono stati utilizzati quelli della bicilindrica 450 ma si presume che per la versione definitiva della macchina ne verranno montati altri, più adeguati, anche stilisticamente.

La Honda 750 quattro cilindri sorprende durante gli ultimi collaudi prima di iniziare la produzione in serie. L'apparecchio che si vede sul serbatoio ed i numerosi cavi che da esso scendono al motore serve a misurare le temperature di esercizio nelle varie zone del motore stesso. Notare i quattro tubi di scarico a finto tromboncino e tinti di nero proprio come quelli delle macchine da corsa.

