

MOTOCICLISMO

Dopo un'assenza
di dodici anni la **HONDA**[®]
torna ai Gran Premi

1979

AGOSTO

ANNO 65

LIRE 1.500



**PROVE: Honda 900 Bol d'Or · Maico WK 250 e GS 501 · Tre 250
da regolarità a confronto · Guida dei motomusei d'Europa.**



E' una moto d'avanguardia, soprattutto per quanto riguarda il motore che è un quattro cilindri bialbero sedici valvole. Offre prestazioni molto brillanti e vanta una buona stabilità anche sul veloce. E' quindi indicata

Cesellata per **HONDA**

per gli sportivi anche perché predisposta per ulteriori elaborazioni. Criticabili la frizione e le gomme. Non è molto adatta ai turisti di lungo corso per l'assetto di guida, la complessità meccanica, gli strappi alla trasmissione, la prima un po' troppo lunga

A fianco, uno scorcio della poderosa quattro cilindri nipponica; nelle altre foto, alcuni momenti delle nostre prove, con emozionanti sgommate nelle partenze sui quattrocento metri da fermo.





noi europei la briosissima

900 BOL D'OR

Prove: Carlo Bianchi, Eugenio Inglese, Riccardo Selicorni, Paolo Tamburi

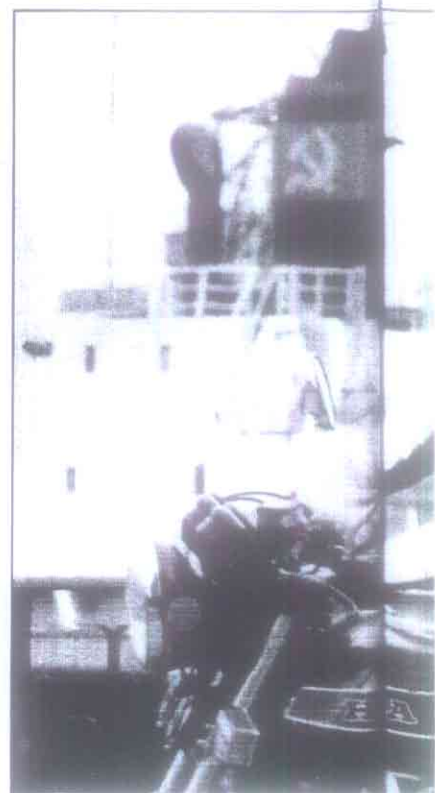
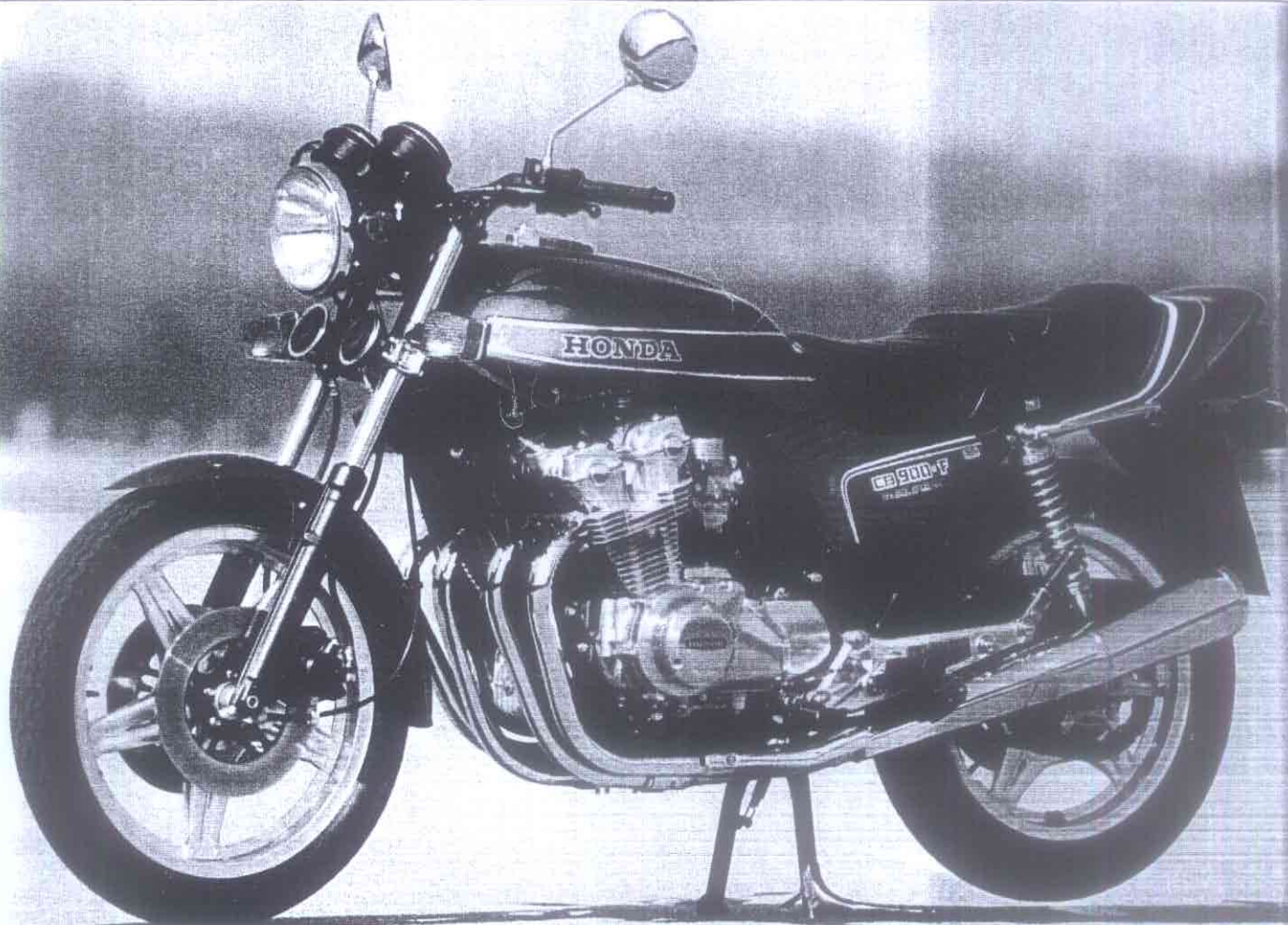
Rilevamenti e grafici: Piergiorgio Padoan

Corrdinamento e foto: Carlo Perelli

Testi: Eugenio Inglese



HONDA 900 BOL D'OR



pr
pr
sti
to
vc
ch
Cl
pu

qu
ev
pr
ric
pe
el
nu
po
la
ca

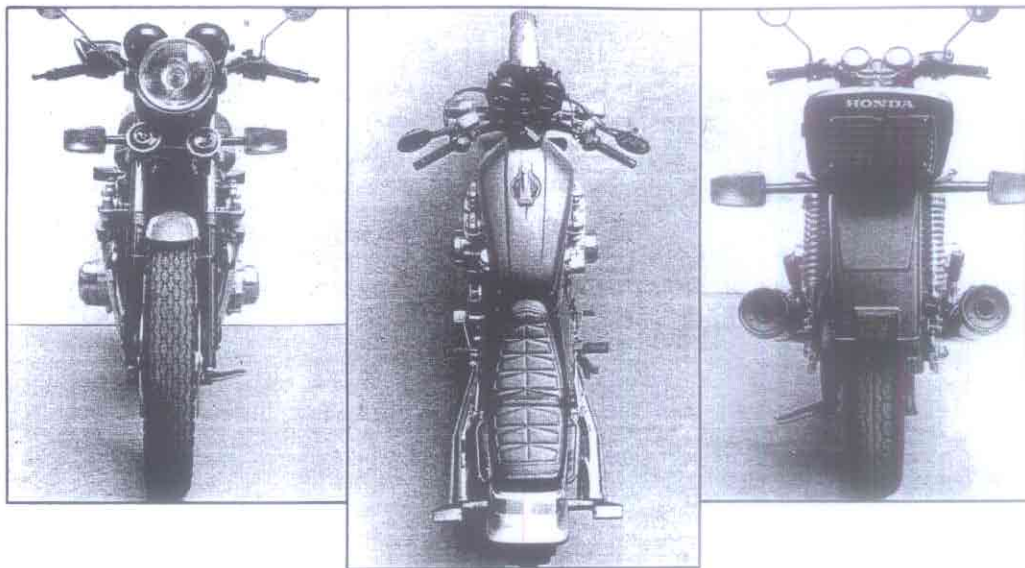
m
de
pe
de
m
to
e
pr
te
ec
si
el
te
qu
è
re
le



● Questo è il secondo incontro con la prima novecento dell'Honda, dopo la presentazione-test di Francoforte alla stampa specializzata europea (vedi «Motociclismo» novembre '78). Questo nuovo modello si inserisce tra le 750 (vecchie e nuove) e le mille (Gold Wing e CBX), per colmare una lacuna nella pur copiosa produzione Honda.

Ciò che caratterizza particolarmente questa nuova moto è non solo la sua evidente impostazione sportiva, ma soprattutto lo styling europeo. Nel desiderio dei progettisti essa infatti è nata per soddisfare le esigenze dei motociclisti del vecchio continente; un fatto nuovo ed inedito per la produzione giapponese che come tutti sanno è particolarmente impostata sul mercato americano.

Gli europei dunque contano e sicuramente hanno gusti più sobri e sportivi degli americani sia per tradizione che per fatti strettamente legati alle norme della circolazione stradale. Prima di mettere in produzione questa specie di tocca-sana per gli «enfants terribles» europei, l'Honda ha diligentemente preparato il campo vincendo tranquillamente per tre anni la Coupe d'Endurance con l'RCB, una quattro cilindri assai simile alla nuova 900 F sia nel motore che in alcuni particolari stilistici. Creato il mito, ha poi sbalordito tutti con quella sfilata di valvole e cilindri che è la super-complessa 1000 CBX; un vero esercizio di bravura che solo un colosso come l'Honda poteva realizzare.



La nuova Honda 900 colpisce subito per l'inedito styling all'europea e per il richiamo ad alcuni motivi decorativi dell'Honda da corsa RCB, plurivittoriosa nelle gare di durata (Coupe d'Endurance). Esiste una versione rossa decisamente sgargiante e corsaiola ed una più discreta in blu elettrico, egualmente bella. La sella un po' alta offre una posizione di guida molto confortevole solo alle persone dai 170 cm in su. L'illuminazione è adatta alla guida veloce. Sempre per la sicurezza di guida sono stati montati quattro grossi indicatori di direzione su supporti deformabili ed un fanale posteriore a doppio bulbo. I due avvisatori acustici invece, così in vista, sono pressoché inefficienti ad alta velocità. L'ingombro frontale dei cilindri è inferiore di ben 14 cm a quello della CBX 1000 sei cilindri, mentre il carter è più stretto di soli 1,5 cm dato che accensione ed alternatore sono posti alle due estremità dell'albero motore.

Nella pagina accanto: sopra, la CB 900 F (che costa 4.680.000 lire franco concessionario contro le 5.750.000 della CBX 1000); sotto, una partenza in due per i quattrocento metri. In questa pagina, il nostro Eugenio Inglese nel porto di Odessa sul Mar Nero.

Data questa dimostrazione di potenza creativa, oggi l'Honda suggerisce allo sbigottito motociclista europeo una moto per esperti, dalla grinta sportiva e dalla maneggevolezza ideale per le strade tortuose che fanno impazzire di gioia i nostri appassionati. Essa è comunque una moto che rientra nell'ordine del razionale e dell'accettabile, sfruttando quanto di meglio poteva derivare dalla straordinaria esperienza di tre anni di corse con la RCB e da quell'anno e mezzo che è stato necessario per realizzare la 1000 CBX. Non a caso questa nuova CB 900 F è identificata anche come 900 F «Bol d'Or», in ricordo della più famosa gara della Coupe d'Endurance che ha visto la RCB più volte vittoriosa.

In sostanza quindi questa inedita Honda novecento dal motore completamente nuovo intende soddisfare le esigenze del motociclista sportivo europeo sia per le elevate prestazioni ottenibili sia per le doti della ciclistica studiate appositamente per l'utilizzo su percorsi misto-veloci, con possibilità di pieghe dinamiche anche di 42°, senza tuttavia

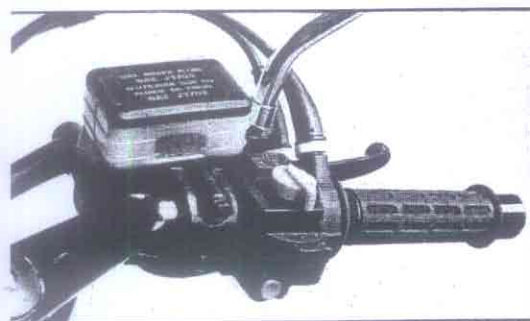
perdere mai di vista le esigenze del turismo.

Tra breve vedremo come e se sono stati raggiunti questi obiettivi. Per inciso diremo che nella prospettiva del rientro alle corse l'Honda ha puntato su questa moto per la categoria «Silhouette» del 1980. Sono previste infatti maggiorazioni a 1000 cc e parti speciali del dipartimento corse Honda (R&D) che assicureranno incrementi di potenza sino a 120 CV.

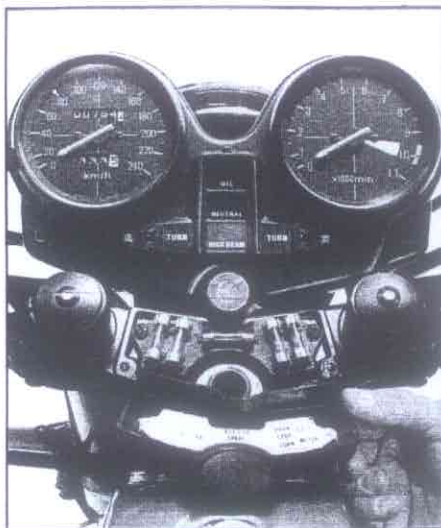
Un motore quindi ispirato all'RCB da corsa e che servirà da base per futuri motori da corsa, essendo il CBX a sei cilindri troppo grosso e pesante per l'impiego agonistico. Sia il 750 che il 900 hanno lo stesso carter per questioni di costo. Il 750 assolutamente simile come concezione tecnica, è tuttavia quadrato (62 x 62). Il 900 è lievemente a corsa lunga (69 mm) con un alesaggio identico alla CBX (64,5 mm). Il direttore del reparto esperienze Hiroshi Kameyama sostiene che questa scelta è stata determinata dal desiderio di realizzare un quattro cilindri il più stretto



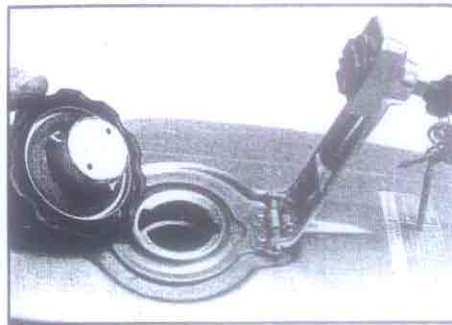
HONDA 900 BOL D'OR



I comandi al manubrio non differiscono sostanzialmente da quelli della CBX. Sono presenti intatti i due mezzi manubri in lega leggera, applicati alle teste di forcella e regolabili in incidenza a piacimento. Oltre il solito standard dei comandi elettrici funzionali ed affidabili, spicca la novità del manettino-starter per l'aria, ora nuovamente al manubrio (freccia), dopo che per secoli erano state denigrate per questo le moto italiane ed inglesi. Notare la derivazione crossistica per la sistemazione dei cavi per il comando dei carburatori. Ottima la presa sulle manopole nere come tutta la sezione dei comandi.

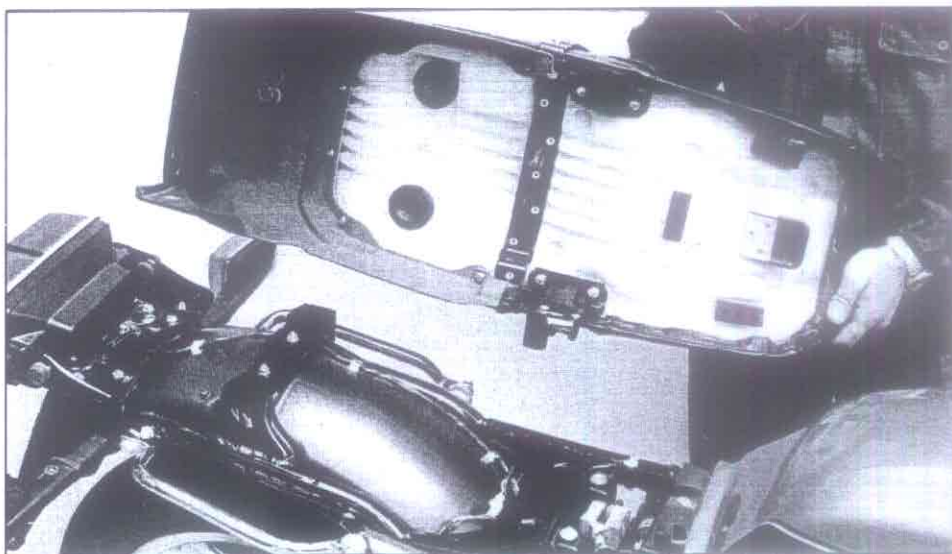


Sulla testa di forcella, tra i due steli, è sistemata la scatola dei fusibili (4) con uno di riserva posto al centro. Il cruscotto antiriflesso è di disegno sobrio e sportivo. Gli strumenti sono molto leggibili (anche di notte). Dei due è insolitamente preciso il tachimetro. Ai passaggi cronometrati di 50, 100 e 150 km/h ha fatto registrare rispettivamente 48,910, 100 e 150,260 km/h. Il contagiri oltre a 9000 e 4500 giri effettivi uno scarto pari a zero, risultando quindi perfetto.



Il tappo a baionetta è estraibile dopo aver liberato la serratura a ponte, azionabile con la chiave d'accensione. L'Honda non ha ritenuto necessaria, dato il carattere sportivo di questa moto, l'adozione di un indicatore elettrico di livello del carburante. Il serbatoio contiene 20 litri, di cui 4,5 di riserva. L'autonomia minima è di 200: quella massima può toccare i 300 km.

La sella è ad incastro ed appoggia sul telaio tramite tamponi di gomma. Il fondo, in materiale termoplastico per ridurre i pesi, si continua con il codino rialzato. Sotto di essa si trovano i componenti elettronici dell'impianto elettrico. Ormai la convenienza e la leggerezza della plastica hanno sedotto anche l'industria della moto da strada.



possibile, anche se l'ideale per una distribuzione a quattro valvole è la soluzione del motore sottoquadro. A 9000 giri i pistoni viaggiano a 20,7 mt/sec, una velocità media simile a quella di una vecchia Norton Commando anche se in condizioni di accelerazioni alternate ben diverse. Il problema della dispersione del calore è stato ovviato con l'adozione di una doppia pompa trocoidale il cui secondo corpo invia al radiatore supplementare 18 litri di lubrifican-

te al minuto al regime di 7000 giri. La soluzione della testata a quattro valvole per cilindro trova la sua motivazione non solo in considerazioni di ordine commerciale, ma anche nella prospettiva di favorire considerevolmente le future derivazioni racing «Silhouette». Non potendo alterare la distribuzione per regolamento, potrà essere determinante disporre di questo aggiornato, anche se costoso, sistema di distribuzione

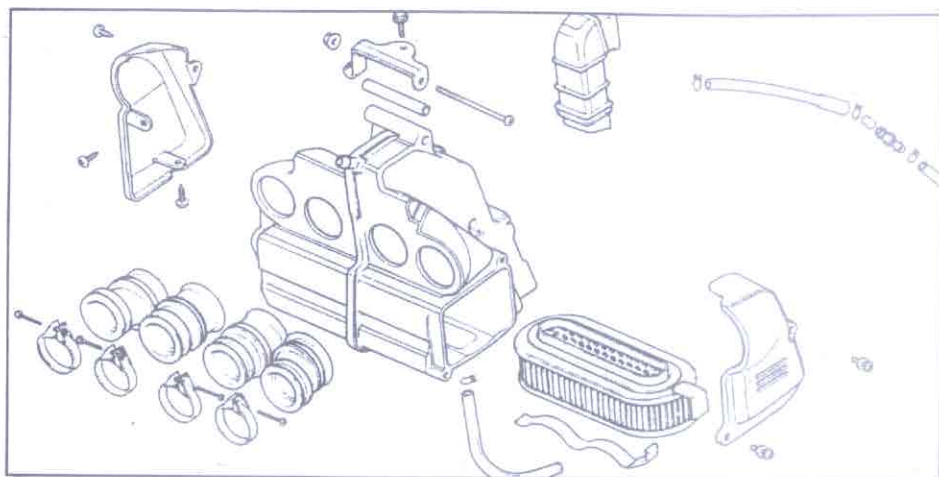
che decisamente offre considerevoli vantaggi ad alto regime.

Quattro valvole anziché due di eguale sezione di passaggio, consentono regimi più elevati senza sfarfallamenti, un riempimento migliore ad alto regime e la sistemazione della candela centrale alla camera di scoppio.

Ma che personalità rivela questo nuovo motore nell'uso pratico? Chi è già stato proprietario di altri novecento o mille noterà subito la prepotente voglia



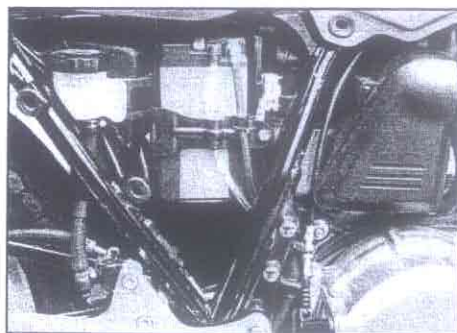
di girare di questo motore che in 5ª trascina rapidamente il suo pilota in posizione eretta sino ad 8000 giri. La potenza massima a 9000 giri e la coppia massima ad 8000 dovrebbero far pensare ad un motore scorbutico. Grazie alla corsa lunga, all'accensione elettronica, alla posizione centrale delle candele ed ai carburatori a depressione l'elasticità è tuttavia sufficiente per un uso turistico anche in due. A 4000 giri si viaggia a 100 orari ed a 6000 si è sul passo dei 140. La resa migliore è comunque tra i 6 ed i 7000 giri, sul piede dei 160 km/h, velocità facilmente mantenibile su strade extraurbane con un sufficiente margine di sicurezza, se il codice non lo impedisce.



Le vibrazioni, particolarmente evidenti al serbatoio ed alle pedane posteriori, sono limitate, assolutamente sopportabili e confinate nell'intervallo tra i tre ed i quattromila giri. Durante la prova di Francoforte il motore di ben due esemplari, ancora digiuni di chilometri, ci era sembrato non troppo pronto al comando del gas. Invece durante tutta la nostra prova attuale, anche a pieno carico, il motore ha esibito una prontezza encomiabile, da vero sportivo. Avevamo infatti avuto tempo di eseguire un buon rodaggio. I rapporti interni del cambio, differenti rispetto a quelli della 750, consentono un ottimo sfruttamento del motore. Da migliorare invece l'erogazione di potenza anche quando si riaprono dolcemente i carburatori dopo una staccata. Lo strappo è quasi sempre inevitabile. Anche il tentativo di alleviare lo strappo lavorando di frizione non esita sempre successo per la scarsa modulabilità di questa ultima, causa di innumerevoli sgommate sulle partenze dei 400 metri. In staccata è necessario abbondare nel richiamo del gas prima di inserire la marcia più bassa a meno di non sentire fischiare la gomma posteriore. Gli imprevisti di questo nuovo motore secondo noi possono nascere dall'incontestabile complessità della distribuzione e da certe rumorosità, di non chiara origine, riscontrabili su alcuni modelli già a freddo o più comunemente in fase di accelerazione.

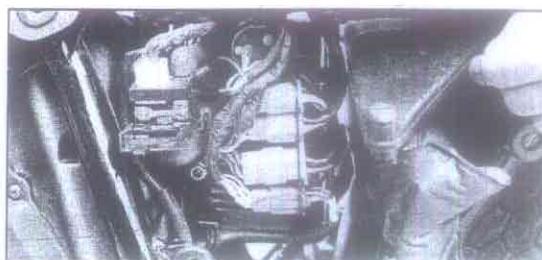


Il filtro dell'aria a cartuccia di tipo automobilistico è finalmente accessibile senza più contorcimenti, ma solo smontando il carterino stampato sul fianco sinistro. Questa semplicità favorisce anche una manutenzione più frequente.



Tolta la fiancatina sinistra si scoprono alcuni relais e la custodia in plastica della borsa dei ferri, con tanto di sportellino provvisto di chiave. La dotazione di bordo è sufficiente per le principali operazioni di regolazione e manutenzione. Insolitamente incominciano a comparire le chiavi a sezione esagonale per il serraggio delle viti a brugola, sinora escluse dai giapponesi in favore di quelle con testa a croce. Sotto la fiancatina destra si trovano il serbatoio per il liquido freno posteriore e la fiancata trasparente della batteria che agevola l'operazione di controllo del livello elettrolitico. Le fiancatine sono di plastica e si montano a pressione. Purtroppo il libretto di uso e manutenzione è disponibile solo in lingua inglese.

E' comunque prematuro esprimere giudizi in merito, in quanto sarà solo l'esperienza a posteriori il vero arbitro di qualità. E' certo comunque che questo motore, già impressionante per linearità e massime prestazioni, non è al limite delle sue possibilità. Di tutti i quattro cilindri in questa classe provati sinora ci sembra quello con più personalità per soddisfare le esigenze del motociclista sportivo. Il consumo me-



HONDA 900 BOL D'OR

dio di 13 km/lt è un altro punto a favore. Nell'uso turistico tranquillo sfiora i 16 km/lt, mentre messo alla corda non percorre più di 10 km/lt.

Volendo trovare dei difetti a questo motore parleremo della sua elasticità certamente non da gran-turismo, peggiorata anche dalla prima un po' lunga e dai rapporti ravvicinati del cambio che ne rendono assai piacevole la guida sportiva. Un altro difetto può derivare dalla complessità della testata e quindi maggior costo di manutenzione e maggior rumore passando il tempo sia per le valvole che per le numerose catene che prendono gioco.

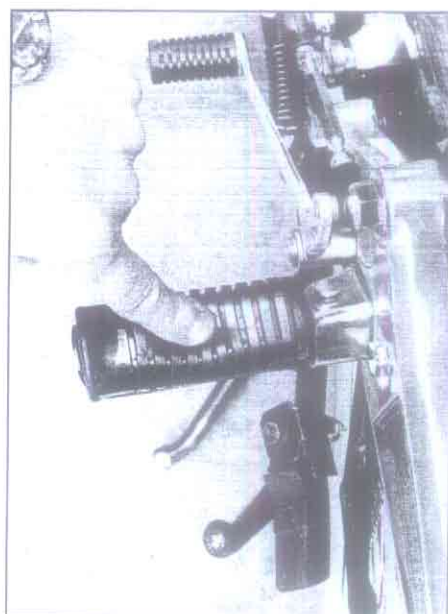
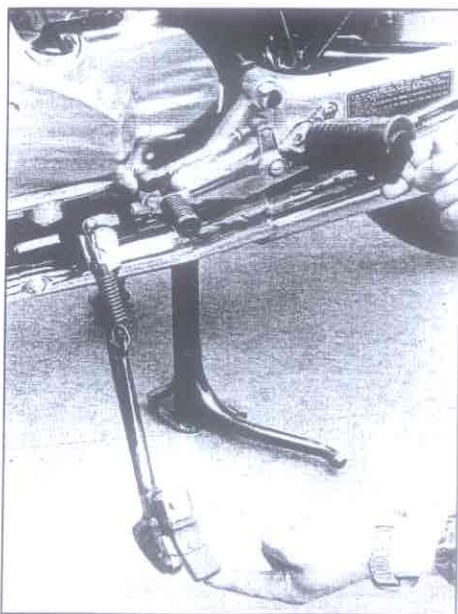
Per quanto alla Honda si sia puntato più sui motori che sui telai, una politica forse da rivedere, diremo che anche nella ciclistica è stato raggiunto un buon risultato. Con tanto peso e con tanti cavalli c'era da aspettarsi qualche problema. La resa invece è superiore alle aspettative. Tarando opportunamente le sospensioni in funzione del carico e dell'andatura media si riescono ad affrontare le famigerate curve autostradali a raggio variabile senza eccessivi o comunque preoccupanti serpeggiamenti.

La ciclistica è particolarmente indovinata in funzione della posizione di guida e della maneggevolezza. Questa 900 è infatti molto più docile e facile da guidare della vecchia 750. Forse per effetto del pneumatico anteriore a semiperforata, a bassa velocità, lasciando andare le mani si innesca lo scuotimento dello sterzo.

Purtroppo la possibilità di regolare gli ammortizzatori in ben tre modi differenti impone un certo periodo di apprendistato prima di indovinare la taratura più idonea alle proprie esigenze.

Non bisogna tuttavia dimenticare che la tenuta di strada sarà sempre un compromesso tra stabilità e comfort. I pneumatici sono il lato meno esaltante della ciclistica. Specialmente il profilo di quello posteriore non ci è sembrato idoneo alle possibilità dinamiche di piega di questa macchina. In vista anche di eventuali maggiorazioni di cilindrata, la adozione di un pneumatico da 17" ci pare la soluzione migliore.

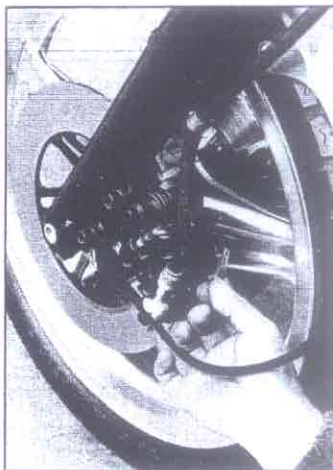
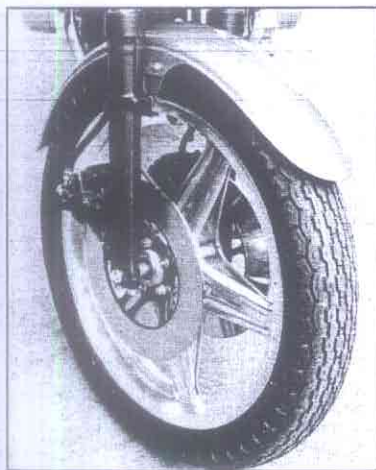
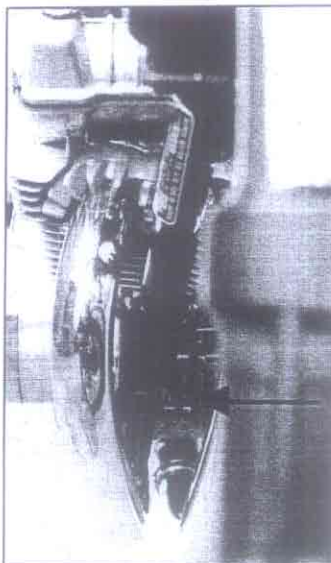
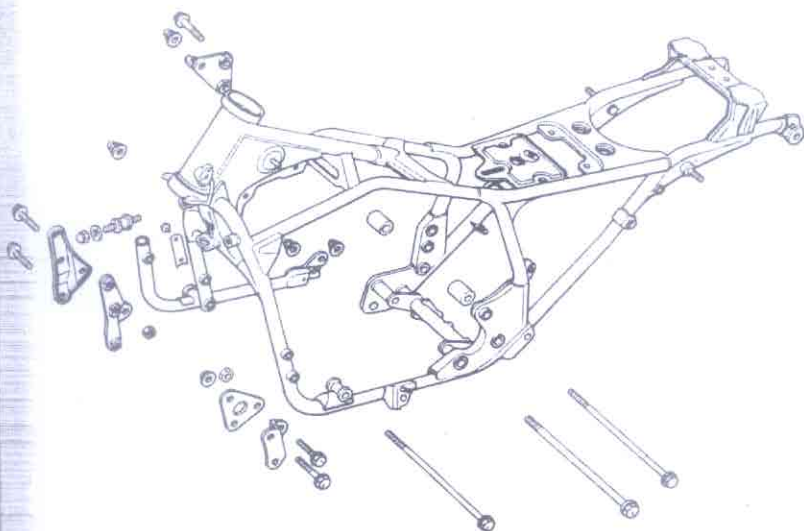
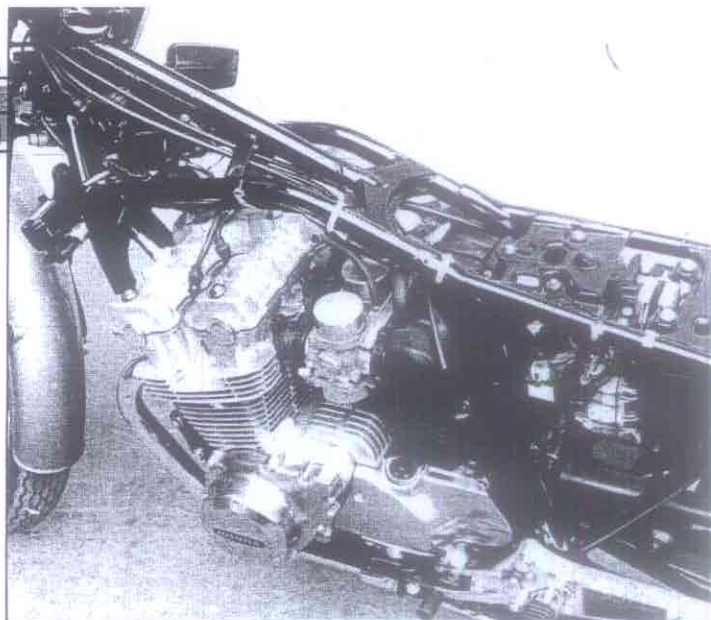
L'impianto frenante è identico alla CBX. Potente e ben modulabile infonde sicurezza, mostrando il solito difetto del ritardo d'azione sotto la pioggia, anche se non al livello pericoloso di certe altre moto.



Le pedane pieghevoli sono poste in posizione arretrata per favorire un assetto di guida sportivo. Per questioni di leggerezza esse sono sagomate secondo il criterio dell'indispensabilità; cioè il materiale esiste solo dove serve (vedi test del dito). Le pedane posteriori sono fissate sulla stessa piastra di lega leggera, ripetendo il motivo della 750 F e se vogliamo della vecchia Norton Commando. La posizione in sella del passeggero, specie se di statura medio-elevata, è viziata dall'eccessiva altezza delle pedane che altresì amplificano le vibrazioni del motore. Il rinvio del cambio a doppio unibolt è simile a quello della 400 quattro, ed è molto preciso. La gomma intercambiabile sul terminale della stampella laterale assicura la sua chiusura anche in caso di dimenticanza, senza pericolo di disastrosi impuntamenti. Una treccia stampigliata sulla gomma ne indica il limite di efficienza.

La culla smontabile

La struttura di questo telaio a doppia culla continua appare convincente e senz'altro più solida di quanto visto sinora in casa Honda, a parte l'esercizio CBX. La doppia culla scendendo dalla regione del canotto di sterzo, si allarga subito. Anche il traversone superiore sfuma posteriormente in un'architettura di tubi a base larga. Allo sterzo su cuscinetti conici si contrappone la soluzione standard del forcellone su boccole sintetiche. Per favorire lo smontaggio del motore la culla inferiore di destra è apribile, essendo composta da segmenti imbullonati tra loro (treccie). L'incidenza di sterzo è di $27^{\circ} 30'$, l'avancorsa è di 115 mm, il passo è di 1515 mm. Il peso totale di 232 kg è ripartito per 114 kg sull'asse anteriore.



La forcella ha un'escursione massima di 160 mm e contiene 175 cc per stelo di olio per trasmissioni idrauliche automatiche. Il cerchio Comstar in lega speciale di alluminio è da 19" con pneumatico Dunlop giapponese tubeless 3,25V19-4PR da tenere a 2,25 kg/cm². Il doppio freno a disco con pinze flottanti è da 296 mm per 5 di spessore. Vi è un solo pistoncino premente per pompa. La frenata è buona in ogni condizione, anche dopo sforzi prolungati. E' avvertibile solo un certo ritardo al comando sotto la pioggia. Uno sportellino in plexiglass avverte l'utente circa le condizioni delle pastiglie.

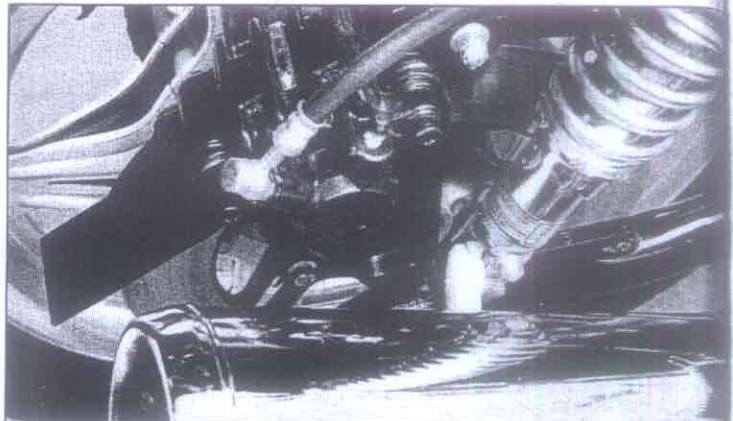
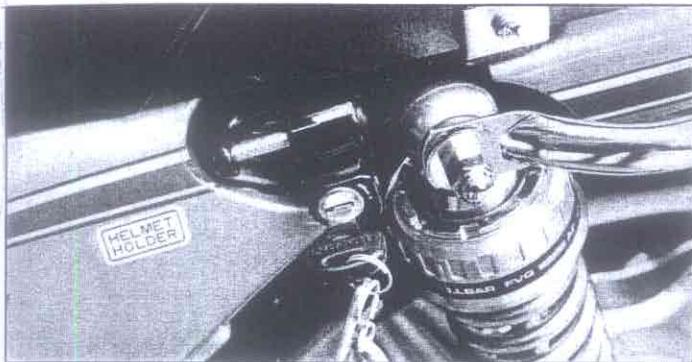
Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA compresa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: testata L. 752.974 • valvola aspirazione L. 10.950 • valvola scarico L. 19.910 • catena distribuzione L. 54.008 • registro catena distribuzione L. 37.270 • blocco cilindri L. 514.388 • pistone completo di segmenti L. 42.257 • biella L. 61.724 • albero motore L. 604.359 • pacco frizione L. 92.016 • marmitta L. 214.340 • catena L. 97.214 • corona L. 64.274 • pignone L. 19.288 • batteria L. 74.990 • faro anteriore L. 64.945 • lampeggiatore-specchietto L.

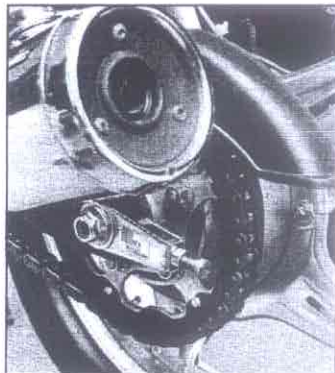
32.168-15.344 • accensione elettronica L. 57.866 • candela L. 5.397 • telaio L. 964.440 • forcella L. 257.161 • forcellone posteriore L. 167.190 • ammortizzatore L. 109.325 • cerchio ant-posteriore L. 451.006-386.596 • manubrio compl. L. 167.124 • leve freno-frizione L. 10.265-8.892 • leve cambio-freno L. 31.868-26.890 • pedane L. 20.595 • trasmissioni flessibili (frizione) L. 8.014 • contagiri-trasmissione flessibile L. 100.428-5.872 • contachilometri-trasmissione flessibile L. 129.982-5.112 • coppia pastiglie L. 36.434 • serbatoio L. 360.599 • sella L. 180.006 • parafrangente ant-post. L. 74.603-64.275.

HONDA 900 BOL D'OR

Trenta possibilità!

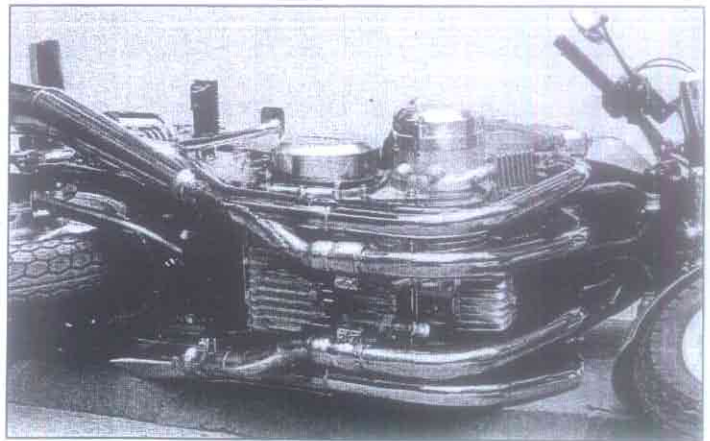
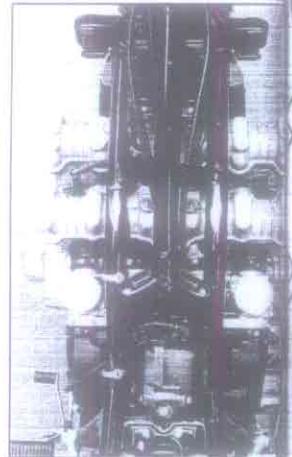


Gli ammortizzatori hanno un'escursione massima di 110 mm. Sono regolabili su ben trenta posizioni di differente funzionamento. Esistono infatti tre possibilità diverse di regolazione. Una è rappresentata dalle solite cinque posizioni di carico delle molle. La seconda è costituita dalla possibilità di scelta di tre livelli di frenamento in rilascio: spostando la ghiera superiore sui numeri 1, 2 o 3 si variano i passaggi e le sezioni di transito dell'olio interno. Esiste infine l'ultima possibilità di scegliere tra due differenti livelli di ammortizzamento in affondamento. Per fare questo è necessario spostare a sinistra o a destra la levetta a ridosso dell'attacco inferiore degli ammortizzatori. E' lo stesso sistema montato sulla CBX. A tanta complicazione non corrisponde però una proporzionale trasformazione delle prestazioni. La tenuta di strada è infatti sempre un compromesso tra comfort e stabilità sul veloce. A noi sembra che la massa dei motociclisti sia oggi pronta per apprezzare la modulabilità di una sospensione a patto però di proporre una regolazione semplice e lineare. Troppe variabili possono infatti oscurare una qualità che effettivamente esiste. L'Honda CB 900 F è infatti una moto dalle qualità ciclistiche più che soddisfacenti.



Il cerchio Comstar posteriore in lega è da 18" e reca un pneumatico Dunlop giapponese 4.00V18-4PR tubeless da tenere ad una pressione di 2,25-2,80 kg/cm². Il treno a disco da 296 mm per 7 mm di spessore è mosso da una pinza flottante ad un solo pistoncino premente. La catena finale RK 50 LO è stata studiata appositamente per queste potenze. Sia gli OR che mantengono il grasso lubrificante all'interno dei rulli, sia i perni che le piastre sono realizzati in materiali ad altissimo rendimento tanto che la Casa assicura una durata 10 volte superiore la normale. Noi siamo un po' meno ottimistici ma senza dubbio queste nuove catene dovrebbero passare i 30.000 km prima di essere scartate. Il loro costo molto elevato ne riporta la convenienza al pari delle altre senonché esse consentono di ridurre di molto la frequenza di ispezione e di manutenzione di questo importantissimo organo della trasmissione.

La moto vista di sotto e il motore visto di sopra. Da notare l'andamento dei tubi di andata e ritorno dell'olio tra l'affusolata coppa e il radiatore, il contenitore elettro per la cartuccia dell'olio e gli scarichi quattro in due. Sul prossimo fascicolo presenteremo un'approfondita analisi tecnica di questo nuovo motore quattro cilindri bialbero sedici valvole che viene allestito anche in versione 750.



Le caratteristiche tecniche

Motore: quattro cilindri verticali e paralleli quattro tempi in linea trasversale fronte marcia raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 64,5 x 69 x 4 = 901 cc. Compressione 8,8 : 1. Distribuzione a 16 valvole con doppio asse a camme in testa comandato da un doppio giro di catene. Diagramma di distribuzione: asp. 10°-35°, scar. 40°-5° con giuoco di controllo di 1 mm. Giuoco valvole a freddo 0,08 mm (+0,05, -0,02 mm).
Accensione: a batteria con sistema elettronico IP ad anticipo automatico misto transistorizzato. Anticipo fisso 10°, automatico

28,5° a 3100 giri/min. Candele NGK DR8ES. Distanza tra gli elettrodi 0,6-0,7 mm.
Lubrificazione: motore con olio nel sottocoppa del carter. Capacità 4,5 litri di olio SAE 10W-40 (Castrol GTX2). Filtro a cartuccia di carta intercambiabile. Pompa trocoidale a doppia mandata: 41 lt/min e 18 lt/min a 7000 giri.
Carburatori: quattro Keihin a depressione da 32 mm. Getto max 98, getto min 68. Livello galleggiante 15,5 mm. Vite aria aperta di un giro e mezzo. Filtro aria a cartuccia di carta. Periodicità pulizia ogni 6000 km in media.
Trasmissioni e cambio: frizione multidisco a bagno d'olio con molle di carico elicoidali.

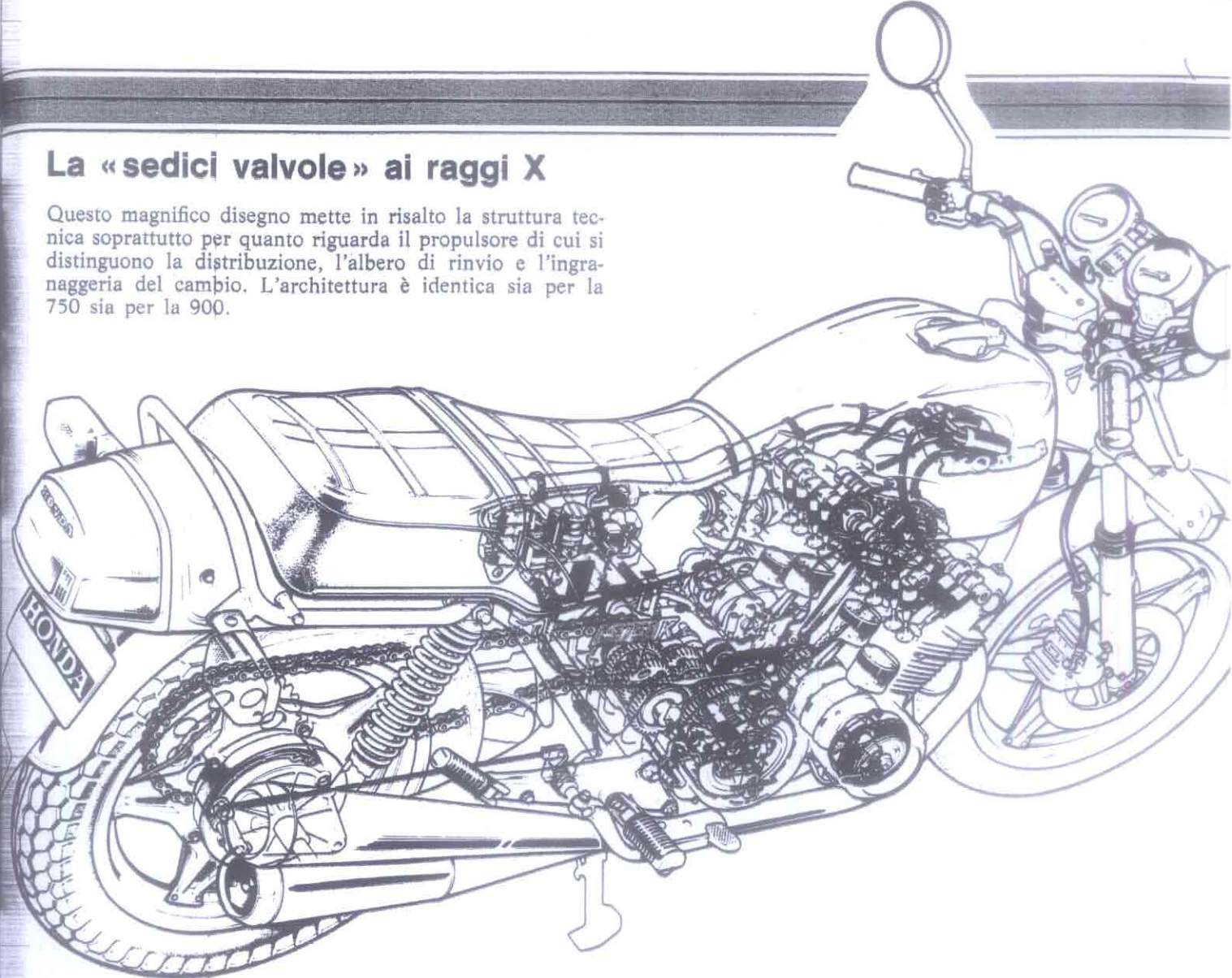
Sette-otto dischi conduttori a condotti con guarnizioni d'attrito in sughero. Cambio con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali. Rapporti interni: prima 15/38, seconda 19/34, terza 23/32, quarta 25/29, quinta 27/27. Riduzione primaria: 1.000 (28/28) e 2.041 (24/49). Riduzione finale: 2.588 (17/44).
Impianto elettrico: alternatore da 260 W a 5000 giri. Motorino avv. elettrico Mitsuba 12V 0,8 kw. Batteria Yuasa 12V 14 Ah. Faro alogeno DOT H4 da 60/55 W con lampada biluce Philips 1234/99 o equivalente. Doppio bulbo posteriore posizione/stop da 5/21 W. Indicatori direzione da 21 W. Lampade di servizio da 3,4 W.

10W-40W x moto
(no scooter)

BASE SINTETICA - A41P
= NORMAL - CASTROL

La «sedici valvole» ai raggi X

Questo magnifico disegno mette in risalto la struttura tecnica soprattutto per quanto riguarda il propulsore di cui si distinguono la distribuzione, l'albero di rinvio e l'ingranaggeria del cambio. L'architettura è identica sia per la 750 sia per la 900.



Le maximoto a confronto nei dati essenziali

Per offrire una rapida panoramica del settore, questa tabella riporta i principali dati di tutte le maximoto da noi provate. Per maximoto intendiamo quelle oltre 750 cc. I prezzi sono quelli rilevati al momento di andare in stampa.

Marca	Modello	DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO								Prezzo f.f. o f.i. IVA compresa	Prova sul fascicolo
		c.c.	Potenza max. alla ruota in CV a giri	Coppia max. alla ruota in Kgm a giri	400 metri da fermo	Velocità di uscita	Velocità max	Consumo medio km/l	Peso kg		
BMW	R 100 RS 1000	980			12,899	166,36	195	12	225	5.757.750	12/1976
BMW	R 80/7	797,5	49,39-7250	5,81-5500	13,809	151,26	177,1	17	231	3.786.750	6/1978
DUCATI	SS 900	863,9			12,365	169,81	215	14	194	3.780.000	3/1977
DUCATI	SD DARMAH 900	863,9	56,03-6500	6,383-5500	13,114	160,71	190,32	15	224	3.510.000	1/1978
HD	XL 1000	997,5			14,698	137,04	180,4	15	223	5.298.750	1/1974
HD	FHL 1200	1207			16,792	122,45	140	14	346	6.789.150	11/1977
HONDA	GL 1000	999			12,534	166,66	204,34	12	280	4.700.000	3/1976
HONDA	CBX 1000	1047	93,6-9250	7,39-8000	11,669	187,5	223	11,4	258	5.750.000	1/1979
HONDA	CB 900 F	901	80,28-9000	6,53-7750	12,089	181,820	213	13	232	4.680.000	8/1979
KAWASAKI	Z 1000	1015			12,195	171,43	202,2	11,8	247	4.482.000	10/1977
KAWASAKI	Z1 R 1000	1015	75,65-7250	7,57-8750	12,229	171,43	198,5	14,2	244	5.265.000	8/1978
LAVERDA	1200 3 cil.	1115,89	76,05-7500	7,53-6250	12,014	176,47	194,3	14	233	4.696.000	2/1979
MOTO GUZZI	LE MANS 850 II	844	68,34-8250	6,93-6750	12,198	173,127	203	15,8	228	4.252.500	2/1979
MOTO GUZZI	I CONVERT 1000	948,8			15,068	138,53	180	15	253	3.996.000	11/1975
MOTO GUZZI	SP 1000	948,8			13,326	157,89	178	14,5	236	4.117.500	5/1976
MOTO GUZZI	T3 850	844			13,861	151,24	182,12	17	227	3.577.500	7/1975
SUZUKI	GS 1000 E	997	77,42-8250	7,67-6000	12,052	180,000	218,5	13	241	4.762.000	4/1979
SUZUKI	GS 850	843	68,58-8750	6-7000	12,895	169,810	195	13	256	4.293.000	7/1979
VAN VEEN	OCR 1000 WANKEL	996			12,767	169,81	196,2	8,3	319,5	14.800.000	8/1978
YAMAHA	XS 1100	1101	90,34-8250	8,74-5750	11,929	181,818	216	11,6	267,5	5.211.000	11/1978

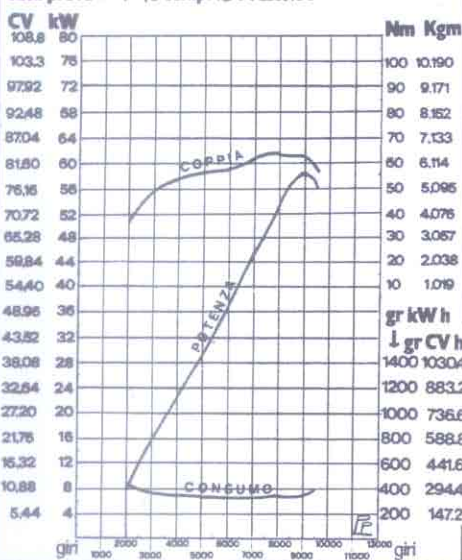
HONDA 900 BOL D'OR



Questa in cifre la nostra prova

In questa pagina pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

Marca **HONDA** Modello **CB 900 F**
N.motore 200028 N.telajo 200026
data prove 5-4-'79 Temp. 18° Press. 739



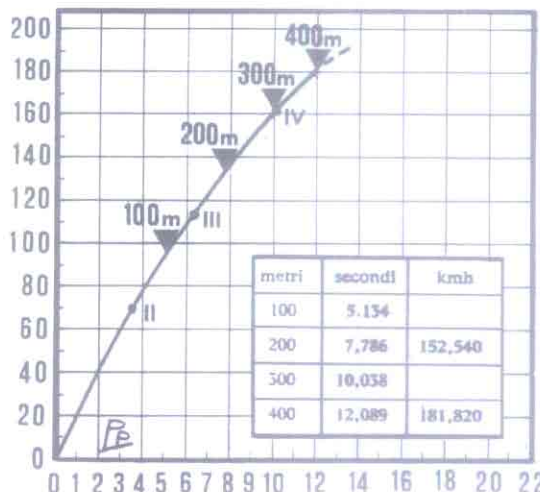
Velocità, peso e consumo

Velocità massima in posizione abbassata: 213 km/h
Velocità massima in posizione rialzata: 200 km/h
Peso a secco: 232 kg (114 ant. e 128 post.)
Consumo in città: 10,2 km/litro
Consumo fuori città: 16 km/litro
Consumo medio: 13 km/litro

L'accelerazione sui 400 metri

L'Honda CB 900 F, con soli 13 CV meno alla ruota rispetto alla consorella CBX 1000 sei cilindri ha realizzato uno dei migliori tempi in assoluto sui 400 metri, certamente migliorabile se la ruota posteriore non sgommasse così facilmente, potendo disporre di una frizione ad azione più progressiva. Anche la velocità massima è molto elevata per questa classe ed è al pari di moto ben superiori in cilindrata. Una moto quindi dalle prestazioni assai brillanti, non ancora al massimo delle sue possibilità.

Per curiosità una prova di accelerazione con pilota e passeggero (foto) ha fatto segnare un tempo di 13,224 sec. con velocità di 140 e 170 km/h al passaggio dei 200 e 400 metri.



Le analisi del banco dinamometrico

Il grafico sopra riporta fedelmente le curve di potenza, di coppia e di consumo della Honda CB 900 F rilevate alla ruota sul banco dinamometrico del nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano. Abbiamo riscontrato esattamente una potenza massima di kW 59,02 (CV 80,28) a 9000 giri e una coppia massima di Nm 64,05 (Kgm 6,53) a 7750 giri mentre il miglior valore del consumo è stato di gr/kW/h 330,83 (gr/CV/h 243,26) a 7000 giri. Riportati all'albero motore, secondo le norme DIN adottate anche in Italia, tali valori diventano rispettivamente kW 69,06 (CV 93,92), Nm 74,91 (Kgm 7,64) e gr/kW/h 282,76 (gr/CV/h 207,91). Da rilevare l'andamento molto appiattito della curva di consumo. Anche quella di coppia presenta un andamento favorevole per un motore decisamente sportivo come quello in esame (oltre 100 CV/litro), che nelle nostre prove è stato possibile frenare col gas tutto aperto sino a 2000 giri.

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 95 CV-DIN ovvero 69,9 kW a 9000 giri
Coppia massima: 7,9 kgm (77,5 Nm) a 8000 giri
Velocità massima: 217 km/h
Tempo sui 400 m da fermo: 11,75
Consumo: 28 km/lt a 60 km/h
Peso: 232 kg

La ripresa dalla velocità minima

Anche questa prova si è svolta sulla distanza di 400 metri con carico di 80 kg (75 conduttore, 5 carburante) ed è stata iniziata dalla minor velocità possibile nella marcia più alta per accertare le doti di tiro del motore. L'ingresso nella base è avvenuto a soli 20,110 kmh col motore a funzionamento rotondo, cioè senza strappi od altre irregolarità.

