

roadtest honda CB750F2



HONDA CB 750 F2

• je wordt ouder papa



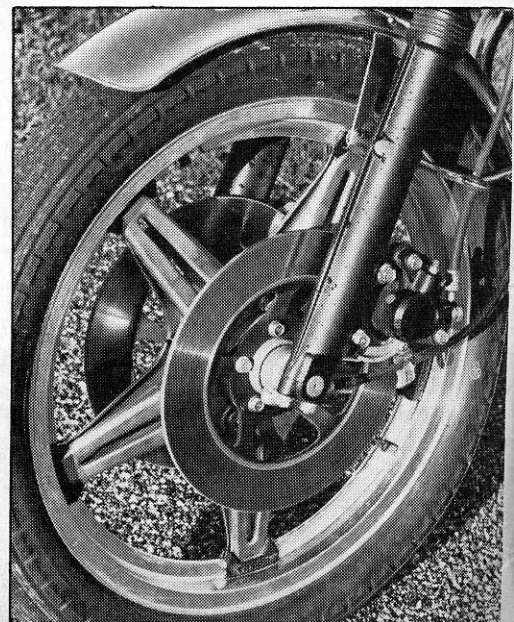
1968. De grote Tokyo Motor Show. Honda introduceert sensationeel nieuws in de motorwereld, de viercilinder CB 750 met schijfrem voor. Een machine die een legende in zijn eigen tijd zou gaan worden. 1977. Honda introduceert wéér een versie van de CB 750, nu de F2-uitvoering. Inmiddels is de 750 een vertrouwde machine geworden op alle wegen in de wereld, nauwelijks meer sensationeel te noemen, zo veel rijden er rond. En dat laatste is het bewijs dat het basisconcept van de CB 750 goed was, en nog erg goed is. Alleen, de oudste onder de viercilinders moet steeds harder knokken om mee te komen tussen de eigen Japanse concurrentie. Met bijna tien jaar ervaring achter de rug is de CB 750 een door de wol geverfde veteraan, door en door bekend en de tijd van kinderziektes en jeugdpuistjes al lang voorbij. Alleen, je wordt ouder papa...

Vertrouwd

Hoewel er een groot aantal verschillende uitvoeringen van de CB 750 bestaan, blijft het blok vrijwel ongewijzigd. De vertrouwde viercilinder met de enkele bovenliggende nokkenas en de losse olietank is in de F2-versie uiterlijk verschillend door de zwarte uitvoering. In plaats van gepolijste en geverfde deksels en carters, is het blok van de

F2 op de deksels na in eglans zwart uitgevoerd. Niet zo zeer voor een betere warmte-afvoer (hoewel dat zeker het geval zal zijn) als wel voor een „ander” uiterlijk. Ten opzichte van de F1-versie heeft de nieuwe 750 een iets lagere compressieverhouding van 9.0 tegen 9.2 : 1, terwijl de carburateurs nu voorzien zijn van acceleratiepompen. Geen ingrijpende modificaties aan de

Neem twee schijven en verdubbel zo de remwerking, het recept werkt bij de F2.



krachtbron, wel aan de uitlaat. Net als bij de F1 een vier-in-één-pijp, maar het dempergedeelte is aanzienlijk forser uitgevoerd. Op de rollenbank van de TH in Delft bleek overigens wel dat de F2 de sterkste 750-uitvoering is. Wanneer we bedenken dat de eerste CB 750 nog onder de toen opgegeven 67 pk bleef, zijn de 77 gemeten DIN pk van de F2 een knappe prestatie. Ook omdat de F2 zijn topvermogen heel wat stiller levert dan de allereerste types. Die 77 pk, fabrieksopgave is 73 pk bij 9000 tpm, leverde de Honda bij 8500 toeren per minuut, waarbij een maximumkoppel van 6.5 kgm bij 6500 tpm werd ontwikkeld, een fractie meer dan de 6.4 kgm bij 7500 tpm die de fabriek opgeeft.

Een stevig vermogen waarmee de F2 dan ook erg vlot uit de voeten kan. Bij de acceleratiemetingen had de Honda aan slechts 12.93 seconden genoeg om de 400 meter met staande start af te leggen. Een bijzonder goede waarde, die misschien nog een haartje beter had kunnen zijn, wanneer de koppeling niet iets „gehap” had. Overigens een euvel dat in de praktijk niet zal voorkomen, want met 8000 toeren op de teller in één keer de koppeling los laten geeft lage acceleratiecijfers maar ook een evenredige levensduur.

Niet alleen in de sprint deed de CB 750 F2 het goed, ook in pure topsnelheid is de machine goed. Een maximale snelheid die vlak tegen de 200 kilometer per uur ligt is voor een platliggende rijder in race-overall te halen.

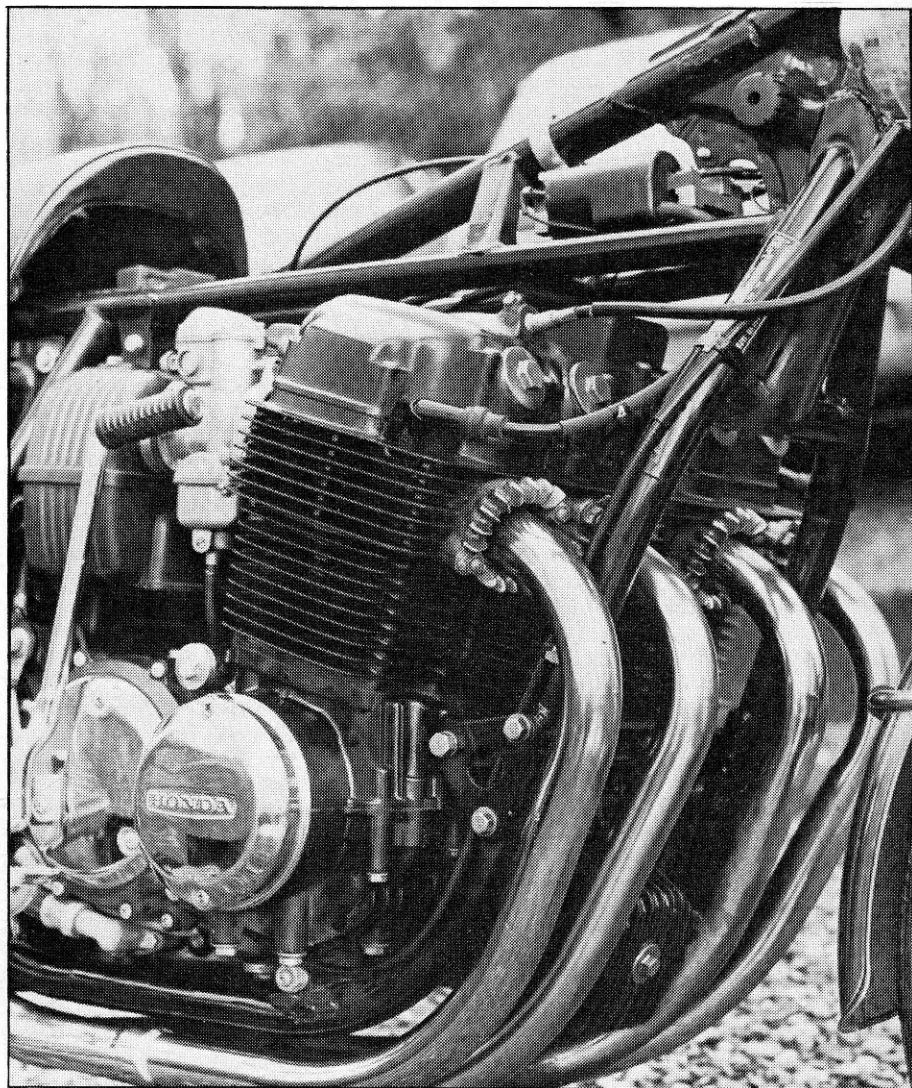
De cijfers zeggen dat de F2 een snelle machine is. Klopt, met z'n 77 pk en 233 kilo zit deze Honda wat pure prestaties betreft in de ere-divisie. Toch zal op de straat dat prestatieniveau niet helemaal uitgebuit kunnen worden.

Grof

Dat de motorfietsontwerpers in de afgelopen tien jaar niet stil hebben gezeten is aan de F2 goed te merken. De hele indruk die je van de machine vanuit het zadel krijgt is die van een grote, brede en zware

machine. Je zou bijna zeggen een grof stuk ijzer wanneer de F2 niet zo minitueus en perfect in elkaar gezet en afgewerkt was.

Over smaak valt uiteraard weinig zinnigs te zeggen, wat druk van uiterlijk lijkt de F2 wel, maar ondanks de „lichte” styling van de

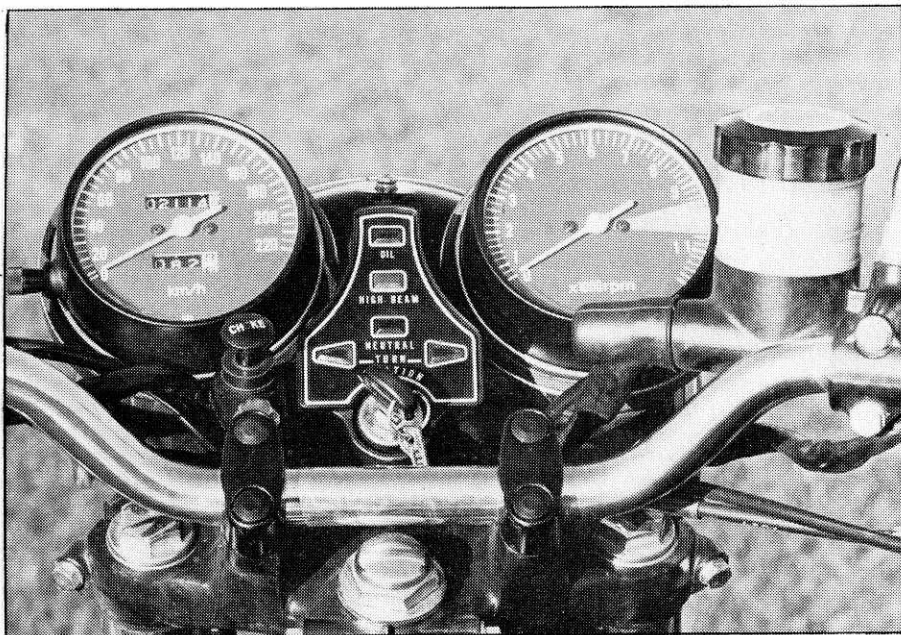


Boven: 77 DIN pk leverde het zwarte blok. Onder: Al tien jaar een bekende verschijning, de CB 750.

Honda heb je een flink stuk motorfiets onder je. De zithoogte is dan ook tamelijk fors. Kleinere rijders kunnen het beste laarzen met plateauzolen kopen.

Onder het rijden laat dat idee van een forse machine je ook niet los. Afgezien daarvan stuurde de machine op Zandvoort zonder meer goed. De straat is echter geen circuit met uitsluitend effen asfalt. De gevoeligheid voor lengterichels is bij de CB 750 (als vanouds) nog sterk aanwezig. Tramrails en voegrillen in het wegdek bijvoorbeeld zijn heel goed te voelen, terwijl ook spoorvorming buitengewoon sterk doorgegeven wordt in het stuur. De vering kan daar geen schuld aan hebben omdat zowel voor als achter de F2 fijn afgeveerd is. De nieuwe schokdempers achter dempen ook bijzonder goed, terwijl de voorvork ook gemene kleine richels goed opneemt. Onze verdenking gaat onder meer in de richting

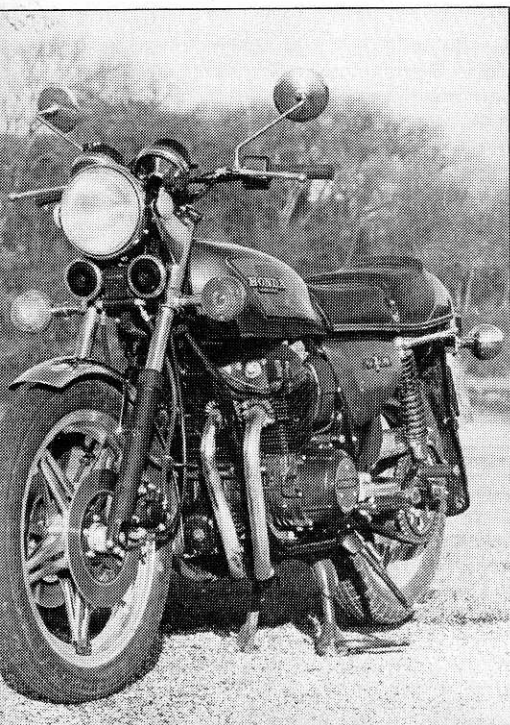




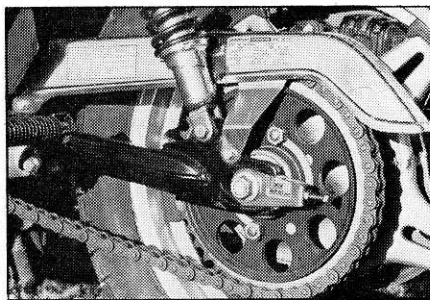
van de banden. De grip op zich is droog goed, bij het gros van de banden het geval, maar de stureigenschappen zijn gewoon minder. Wanneer het nat is zijn de banden waardeloos, echt wegschuiven is onacceptabel en buitengewoon gevaarlijk. Vervangen is de enige oplossing.

Afgezien van de genoemde eigenschappen stuurt de F2 verder goed. Zoals we al schreven kan je met de nieuwe Honda onder goede omstandigheden erg hard gaan. En ook weer stil komen. De enkele schijf van Honda kon ons nooit zo bekoren door de wat slappe werking. Monteer er standaard

Halogeen koplamp en dubbele claxon geven de F2 een „zware” kop.



Boven: De klokken waren tegen de Honda-traditie in niet erg nauwkeurig. Onder: Ketting met O-ringen en slijtage-indicator.



twéé schijven op, verdubbel zo de remcapaciteit en de problemen zijn uit de wereld. Aldus geschiedde en met dit standaardrecept is de F2 goed geholpen. Zowel voor als achter vertragen de schijven goed, zonder bepaald uitschieters te zijn.

Au!, m'n tenen

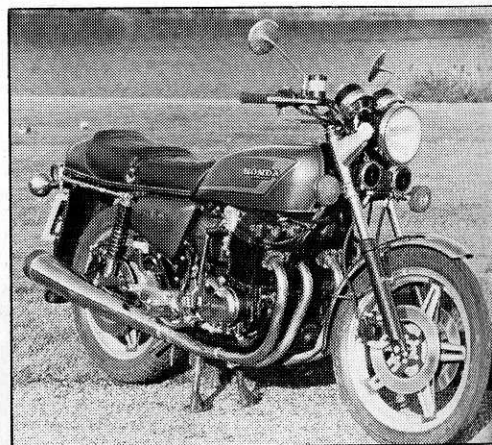
Hoe herken je een F2-rijder? Hij trekt iets met zijn linkerbeen. Een overdreven voorstelling van zaken, maar feit is dat de F2 erg zwaar en stroef schakelt. Op de lange duur voel je gewoon aan je tenen dat er de afdruk van het versnellingspedaal in moet staan. De F2 is in zoverre een echte Honda, dat naarmate je harder rijdt en sneller gaat schakelen, de bak het beter doet. Vooral bij lage toerentallen kan de bak stevig knallen, terwijl de bak ook een enkele keer uit de versnelling wil schieten. Al met al is het schakelen geen sterk punt van CB 750 (ook nooit geweest) hoewel je natuurlijk na verloop van tijd je handigheid daar in krijgt. Wat je de F2 nooit zal leren is om direct

aan het werk te gaan. We zijn onderhand al gewend aan „koudbloedige” machines, maar de F2 stelt op dit punt een nieuwe maatstaf. De machine moet onwezenlijk lang rustig en met de choke aan worden gereden voordat de bedrijfsomstandigheden bereikt zijn. De eerste kilometers zal de F2 al inhoudend en bakkend afleggen, mieren met de choke is de enige oplossing om niet midden op een kruispunt verrast te worden door een motor die afslaat. Een punt waar echt wat aan gedaan zou moeten worden.

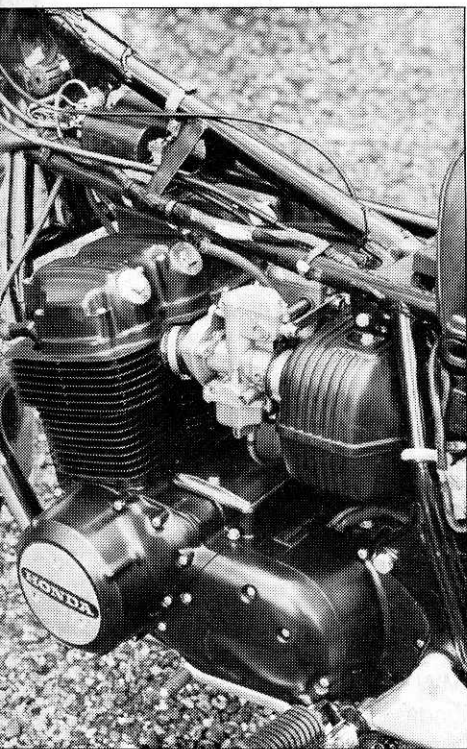
Is de F2 echter lekker warm gelopen, dan is de machine ook tot alles bereid. Lekker rustig rond ploffen gaat prima, af en toe een riedeltje gas om dat opwindende geluid uit die dikke pijp te horen. (Compliment voor Honda, stil maar toch „lekker” uitlaatgeluid.) Hoog in de toeren wordt de F2 een razendsnelle machine. Accelereren gaat erg snel en moeiteloos, waarbij de viercilinder graag toeren wil draaien. De toerenteller overigens wilde dat nog liever, want de meter gaf rijkelijk te veel tot bijna 500 toeren aan toe over het hele bereik. De snelheidsmeter was evenmin erg goed met een afwijking van zeven tot maar liefst dertien kilometer die te veel werden aangegeven, vooral bij hoge snelheden was de afwijking groot. Ook voor duogebruik is de F2 uitstekend geschikt. De nieuwe buddysit doet met zijn heuvels en dalen wat vreemd aan, maar de rijder zit fijn „in” de motor, terwijl het verhoogde achterdeel veel comfort aan de passagier geeft. De zitpositie leent zich voor snelle ritten op de buitenweg. Daar zal het benzineverbruik van de Honda ongeveer een liter op 13,7 kilometer zijn.

De aandacht voor het detail is ook bij F2 weer enorm geweest. Heel fraai doen de aluminium steunen voor de voetsteunen en uitlaten aan, terwijl de dubbele claxon nu eens ruim voldoende volume heeft. Standdaard heeft de F2 de Comstar wielen waarvan de voordelen genoegzaam bekend

De F2 is een zware en grote machine, letterlijk en figuurlijk.



staan en opwegen tegen het bezwaar dat het wiel vervangen moet worden wanneer de velg verbogen is.



Om kapot trillen te voorkomen is het achterlicht uitzonderlijk flexibel opgevangen, je krijgt de neiging om de boel na te gaan trekken, maar het resultaat is wel dat er niets kapot ging. Voor zorgt zo waar een echte H4-halogenelamp voor de broodnodige verlichting. Nu eens goed wit licht op de weg zodat ook 's nachts veilig stevig kan worden gereden. Onder de buddy dan nog een slim kastje om het twaalfuurtje of een stevig opgerolde regenoverall weg te bergen. Minder slim is het feit dat het „kontje” méé omhoog klapt met de buddiesit, zodat bij montage van een kofferrek het zadel nog maar moeizaam omhoog kan.

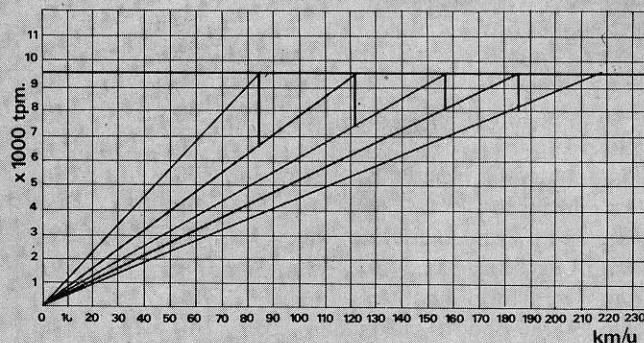
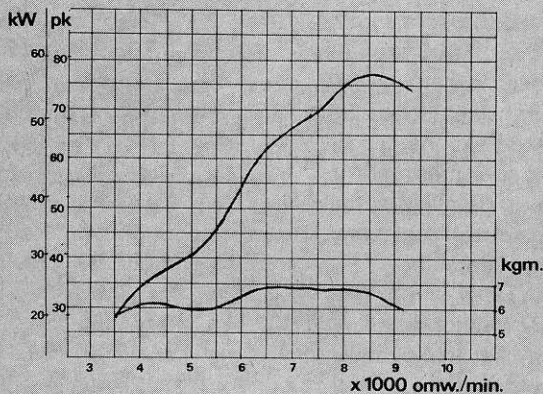
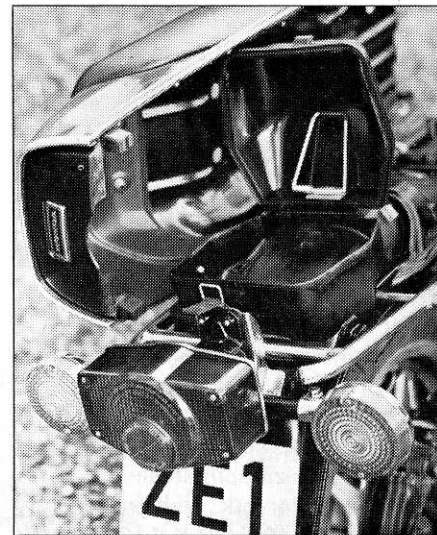
Doortimmerd ontwerp

Met de nieuwe Honda CB 750 F2 is de lijn van deze viercilinder weer een stapje verder gegaan. Om bij de tijd te blijven is de machine sterker geworden. En inderdaad, de F2 heeft een hoog prestatieniveau. Als nadelen van deze machine willen we de gevoeligheid voor lengterichels noemen, het zware schakelen en de koudbloedigheid. Daar staat weer tegenover dat de machine verder over goede stuuereigenschappen beschikt, erg hard kan gaan en zeer compleet en degelijk uitgevoerd is. Grootste pluspunt

Rechts: Slim vakje met klem voor de papieren, jammer alleen dat het „kontje” mee omhoogklapt, waardoor de montage van een kofferrek problemen kan gaan geven.

van de Honda is echter dat het hier om een bewezen goed ontwerp gaat. In de tijd van zijn bestaan heeft de CB 750 een reputatie van betrouwbaarheid opgebouwd en een imago van probleemloos rijden gekregen, dat zijn weerga in de motorwereld nog niet heeft. In dat licht gezien kan van de F2 verwacht worden dat de machine niet zal teleurstellen. Je wordt ouder papa, geef het maar toe, je bent nog even snel maar nog lang niet moe.

DERK J. EVERS



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: viercilinder viertakt in lijn met enkele bovenliggende nokkenas - cilinderinhoud 736 cc - boring x slag 61 x 63 mm - compressieverhouding 9.0 : 1 - vier Keihin carburateurs met acceleratiepompen - accu/bobine ontsteking - dry-sump smering.

Transmissie: primair door twee enkele kettingen - overbrengingsverhouding 1.708 : 1 - natte meervoudige platenkoppeling - vijf versnellingen, overbrengingsverhoudingen 2.500 - 1.708 - 1.333 - 1.133 - 0.969 : 1 - secundaire overbrenging door ketting met ingesloten O-ringen, overbrengingsverhouding 2.733 : 1 (15/41 tands).

Rijwielgedeelte: dubbel uitgevoerd gesloten wiegframe - bandenmaat 4.00 H 18 achter - 3.25 H 19 voor - voor dubbele hydraulisch bediende schijfrem - achter

enkele hydraulisch bediende schijfrem - telescoop voorvork - swingarm met hydraulische FVQ dempers achter - halogeen H4 55/60 watt koplamp.

Maten en gewichten: lengte 2260 mm - breedte 740 mm - hoogte 1130 mm - wielbasis 1495 mm - zit-hoogte 830 mm - grondspeling 135 mm - balhoofdshoek 61° 10' - achterloop 119 cm - inhoud brandstoftank 17 liter waarvan 4,5 liter reserve - inhoud smeersysteem 3,5 liter - droog gewicht 233 kilo - draaicirkel 5,2 meter.

Geclaimde prestaties: max. vermogen 73 DIN-pk bij 9000 tpm - max. koppel 6.4 kgm bij 7500 tpm - topsnelheid 195 km/uur - benzineverbruik bij 60 km/uur 1 : 29.

Gemeten prestaties: op de rollenbank van de TH in Delft werd een maximum vermogen van 77 DIN-pk (56.5 kW) bij 8500 tpm gemeten - maximum koppel 6.8 kgm bij 6500 tpm - acceleratietijd met staande start over 400 meter met rijder van 70 kilo 12.93 seconden - max. snelheid afhankelijk van weersomstandigheden, kleding, houding en postuur rijder 185-200 km/uur - benzineverbruik over testperiode 1 : 13,7 (liter/kilometers) of 7,29 liter /100 km.

Fabrikant: Honda Motor Co. Ltd., Nr. 5 5-Chome Yaesu. Chuo-Ku, Tokyo, Japan.

Import: Honda Motor N.V., Postbus 130, Ridderkerk.

Prijs: (incl. BTW) f 7.299,-.