

La mítica cuatro cilindros en línea cumple 50 años

La realidad de un sueño

En un lejano 1969, el hombre pisó la Luna por vez primera, en el festival de Woodstock se proclamaba el amor y no la guerra. Y entre otras historias, Honda comercializó la primera moto de la era moderna que marcó una profunda huella en la memoria de los motards que soñaban con la que fue la primera superbike de la historia.

Álex Medina
Fotos: Honda/A. Puig

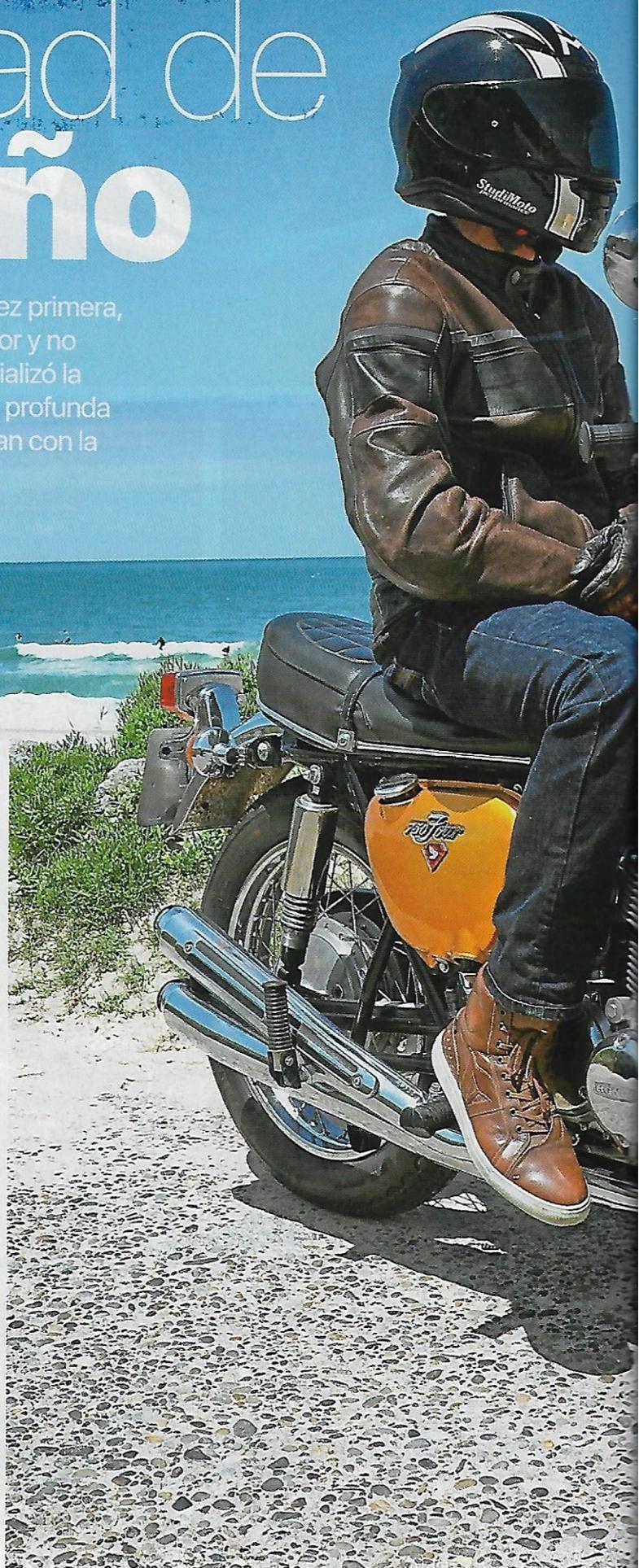
Esta naked mítica fue el inicio de la familia de cuatro cilindros de la marca, una profunda huella fuente de inspiración para la gama actual de grandes naked (CB1000R, CB650R). Si volvemos la vista atrás, en el Salón de Tokio de 1968 se presentó un prototipo de color gris con bandas en rojo. Una moto de cuatro cilindros en línea, con cuatro escapes independientes que recordaban a los de las motos de Gran Premio y, entre otras novedades, un simple freno de disco delantero que nunca se había visto en una moto de producción en serie. El arranque eléctrico fue otra de sus exquisiteces. La comercialización de la Honda CB750 en su primera versión (K0) se prolongó con diferentes versiones hasta la CB750F2 de 1978.

LA PRIMERA SUPERBIKE

Considerada la primera superbike de la historia, la CB750 Four representa la transición hacia la época moderna. Hasta entonces, las fábricas italianas como Moto Guzzi, Laverda o Ducati, las BMW alemanas o las británicas como Norton, Triumph o BSA dominaban el mercado entre las motocicletas de gran cilindrada.

Con la CB Four, los japoneses iniciaron su desembarco en Europa en 1969 coincidiendo con la llegada de la espectacular Kawasaki 500 H1 Mach 3 y su motor tricilíndrico de dos tiempos... Antes de la Four, en 1968, Kawasaki trajo hasta el Viejo Continente su 650 W2 SS, una copia de una BSA bicilíndrica.

Pero la moto que rompió más esquemas fue la CB Four, de la que se vendieron entre 1969 y 1977 55.400 unidades. Su tetracilíndrico en línea capaz de rendir 67 CV a 8.000 rpm y su freno de disco delantero con mando hidráulico, el



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Año
1969-1977

Potencia
67,6 CV

Peso
235 kg

Carnet
A



Solo+

Sin ninguna duda, lo mejor de la CB750 Four fue el concentrar en un solo modelo la tecnología del tetracilíndrico en línea, la llegada del freno de disco y el arranque eléctrico. Fácil de conducir y gran fiabilidad.

Solo-

La estabilidad especialmente a velocidades elevadas fue su punto débil, y su consumo, 7,5 litros a los 100 km, algo elevado.



La CB750 Four aportó un elevado nivel de tecnología con su cuatro cilindros en línea

primero de la historia en una moto de producción, marcaban la diferencia. El propulsor aportó un tacto hasta entonces desconocido y era capaz de rozar los 200 kilómetros por hora en un motor que tenía su punto débil en una cadena de transmisión secundaria y la estabilidad a velocidades elevadas...

Con unas cotas de motor de 61 x 63 mm, no era el más potente de su época (la Kawasaki 750 H2 de 2T rendía 74 CV), pero la entrega de potencia y suavidad de su tetracilíndrico en línea, alimentado por cuatro carburadores Keihin, sorprende incluso cincuenta años más tarde...

El chasis era un doble cuna en tubos de acero combinado con

elementos de chapa estampada; las suspensiones, hidráulicas tanto delante como detrás, y su peso, de apenas 220 kg en seco.

SENSACIONES

Es curioso cómo un modelo con cincuenta años de historia puede estar tan lejos en el tiempo y a su vez tan cerca del presente en cuanto a sensaciones.

Lógicamente el paso de tiempo es inevitable, pero el hecho de que en las últimas décadas la estética de modelos de los sesenta y setenta vuelve a estar presente en el mercado no alejan demasiado a esta pequeña CB750 Four de la imagen de motos actualmente en catálogo.

Sorprende lo pequeña que resulta en parado y, una vez sentado en el cómodo asiento, los pies quedan ligeramente adelantados y las manos arriba. Muy arriba. De hecho, este manillar tan elevado fue una de las pocas críticas que recibió en su momen-



Honda en 1969

La sede de Honda, fundada en 1948, estaba en Tokio en 1969 y sus instalaciones de Suzuka tenían 100.000 metros cuadrados. En Sayama (385.000 metros cuadrados) se producían los coches con 5.500 empleados. Las motos, en Hamamatsu (155.000 metros cuadrados), con 3.100 empleados. En Saitama (95.000 metros cuadrados) se producían los motores (coches y motos) con 2.500 empleados y, en el centro de investigación de Suzuka, trabajaban 1.050 empleados...

En solo veinte años de vida, Honda se convirtió en la mayor fábrica del mundo de motos. También ostentaba el récord en cuanto a exportaciones, especialmente en EE.UU. y veinte años después de su fundación celebraron la salida de la cadena de montaje de la máquina número 10.000. Su intensa actividad entre 1958/1968 les reportó deportivamente la consecución de 34 títulos mundiales. En 1971, su producción fue de 1.973.000 unidades. La gama constaba de unos cuarenta modelos de todas las cilindradas, desde minimotos hasta monocilíndricas de 250 c.c., bicilíndricas y la gran estrella de la marca: la CB750 Four de cuatro cilindros.

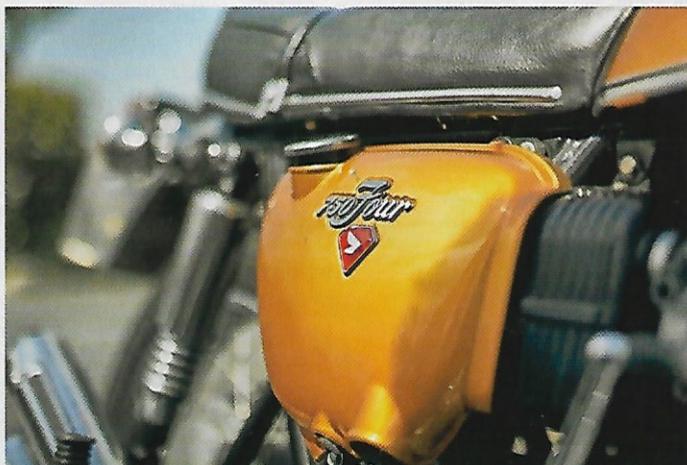


Cuadro de instrumentos analógico de doble esfera, sencillo, pero ofrece lo que las motos de su época.

to la CB Four, pues hace cincuenta años no se entendía cómo una moto capaz de rendir 67 CV y alcanzar los 200 kilómetros/hora ofrecía tan poca protección aerodinámica. Hoy día no nos sorprende en absoluto, puesto que tenemos grandes naked en el mercado con más de 140 CV.

El tacto general de la Four me pareció correcto, aunque lógicamente el cambio es más ruidoso de lo que estamos acostumbrados, el embrague requiere más esfuerzo y el freno delantero... pues poco puedo decir más que sencillamente frena muy poco si lo comparamos con los frenos de nuestros días. Por ello que uno tiene que acostumbrarse y tomar las referencias de frenada con mucha antelación. Pero esta es una moto de 50 años que sigue girando con precisión y que, a pesar de que no la pude poner en marcha a través del botoncito mágico que también la hizo famosa, arrancó a la primera patada...

En nuestra pequeña toma de contacto me pareció fácil de con-



Las tapas laterales redondeadas eran una de las características de la primera serie.



El tetracilindrico en línea fue toda una revolución y se alimentaba por cuatro carburadores Keihin.



FICHA TÉCNICA

Motor tipo: 4 cilindros en línea, 4T, aire, OHC
Cilindrada: 736 c.c.
Potencia máxima: 67 CV a 8.000 rpm
Alimentación: Cuatro carburadores 28 mm
Cambio: 5 velocidades
Embrague: Multidisco en aceite
Transmisión secundaria: Por cadena
Tipo chasis: Doble cuna en acero
Basculante: Doble brazo en acero
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 143 mm de recorrido
Suspensión posterior: Dos amortiguadores 85 mm de recorrido
Freno delantero: Disco de 296 mm con mando hidráulico
Freno trasero: Tambor 180 mm
Neumáticos: 3 25-19/4.00-18
Distancia ejes: 1.455 mm
Altura asiento: 800 mm
Depósito: 19 l

ducir a pesar de contar con diez lustros y de tener que poner más atención de la cuenta a la hora de abrir el puño de gas o de entrar las marchas al régimen de giro apropiado para que engranen correctamente...

El éxito de esta pequeña CB750 Four fue su simplicidad, calidad de materiales y de construcción y también el hecho de no necesitar reglajes innecesarios para una moto de su época. Sí que es cierto que la cadena de transmisión secundaria se tenía que cambiar cada 15.000 km y que su estabilidad a velocidades elevadas no era la mejor.

Pero ¡qué demonios! Fue una moto que nos hizo soñar y que, sin lugar a dudas, demostró sus buenas maneras: ganadora del Bol D'Or de 1969 y Daytona 200 con Dick Man. Además, Peter Darvill y Norman Price subieron al podio en la XVI edición de las 24 Horas Motociclistas de Montjuïc.

Su éxito en la pista se trasladó a las ventas y, desde su primera versión, se comercializaron casi 50.000 ejemplares.

Una moto para soñar que no pudo llegar a España, puesto que por aquel entonces las leyes proteccionistas impedían comercializar productos japoneses...

Así que mientras en Europa y EE.UU., donde originalmente se destinó la CB750 Four, muchos hicieron realidad su sueño, en España se tuvieron que conformar con seguir soñando...

El depósito de combustible tiene una capacidad de 19 litros, enorme.

Freno de disco de 296 mm con mando hidráulico, el primero montado en una moto de serie.

Los silenciosos se inspiraron en las motos de Gran Premio de la época.

Info@motosclasicas80.com
 www.motosclasicas80.com