

En realidad su desarrollo fue un secreto, aunque visto el progreso de Honda en el sector de la motocicleta, bien podían haberse andado más cautos los ilustres pensadores de los departamentos de marketing de la competencia, a los que se debía de haber premiado con un deshonroso despido...

Verdaderamente, motos como la Honda Dream o el ciclomotor Cub eran lo suficientemente buenos como para no pensar que detrás de eso habría algo más.

Claro que, puestos a retroceder, cuando Honda apareció en el TT de 1959 con sus sonrientes pilotos y sus espectaculares motos, hasta el mundo de la competición comenzó a rodar por otro camino.

¿Qué era ya para entonces una Norton Manx al lado de una MV Agusta o una Honda? (pregunta retórica): un maravilloso vestigio del pasado. Y eso ya lo sabía todo el mundo.

La Honda llegó en la década de los sesenta para ocupar su parte del escenario. EL ciclomotor Cub lo hizo como el más polivalente vehículo urbano o rural para el desplazamiento cómodo, fácil y barato. Por entonces, ya con un motor de cuatro tiempos limpio y ecológico. Quizá, a nosotros nos suene poco, pero para el resto de países del mundo fue, sencillamente, el ciclomotor.

Cierto es que, si a algún país se le puede denominar como el padre del ciclomotor, ese es Francia, pero en la difusión

permanente del Cub de Honda en todos los mercados, sínduda fue Honda.

De la Honda Dream mucho se puede decir al respecto, por ejemplo que no hay que ser muy observador como para encontrar un parecido "más que razonable" con el futuro motor de las Laverda SF, aunque tampoco es ningún secreto que, cuando en Laverda se decidieron por este camino, su patrón ya había comentado: "Quiero una moto tan moderna como una japonesa, tan fiable como una BMW y con el carácter de una británica". Sin duda dedujeron que el motor de la Dream, con todos los retoques necesarios, era el apropiado. Se trataba de un motor bicilíndrico, monoárbol en la culata, que había salido de la factoría de Honda en 1956, y que fue bautizado - aparte de las siglas que le acompañaron durante varios años- como Dream. Este "sueño" de Soihiro Honda solo pudo cumplirse "a la japonesa", y hay que explicarse.

A comienzo de la década de los cincuenta, en Honda solo se fabricaban pequeñas motocicletas que habían tenido como inició la instalación de unos pequeños motores Tohatsu destinados, en un principio, a mover generadores de corriente en la SGM, pero eso era poco para el desarrollo posterior de la marca.

Para la consecución de los casi imposibles créditos bancarios, el señor Honda pidió un esfuerzo a sus empleados, impensable en Occidente, tan grande como el de trabajar durante varios meses sin sueldo para

Honda arrasó desde los sesenta con el ciclomotor por excelencia el Cub.

"Cierto es que, si a algún país se le puede denominar como el padre del ciclomotor, ese es Francia, pero en la difusión permanente del Cub de Honda en todos los mercados, sínduda fue Honda"

YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA

World's Largest Motorcycle Manufacturer
HONDA

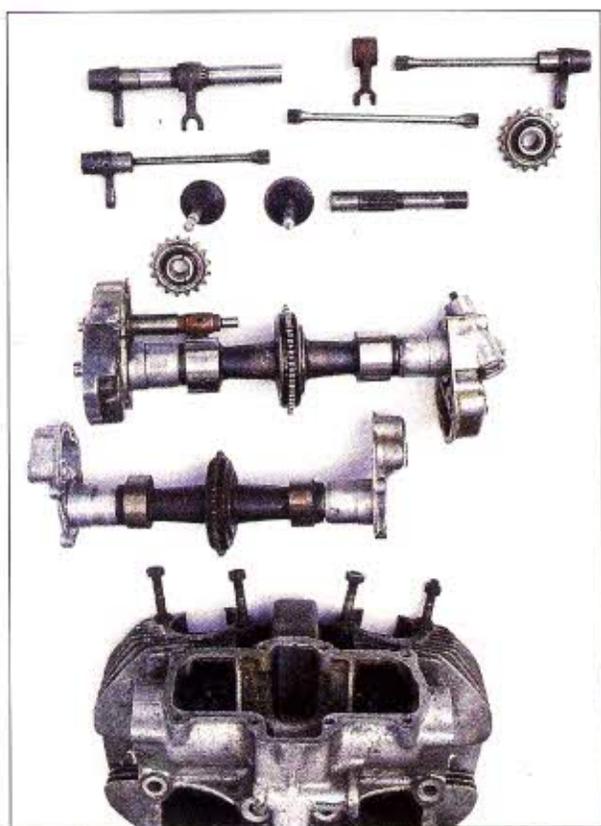


recapitalizar la empresa. Después de firmar este compromiso, se dedicó a dar vueltas por el mundo, concretamente por las más importantes fábricas de motocicletas del mundo: Triumph, Norton, BSA, Horex, etc., incluso se reunió con la personalidad más importante de la época y más respetada en el mundo de la motocicleta, como fue Edward Turner, de hecho, el creador de la motocicleta de mayor proyección, como era la Triumph Speed Twin.



HONDA CB 750 FOUR





La CB 450 estaba equipada con una distribución de doble árbol de levas en la culata mandada por cadena.

A su regreso, y con todos los conocimientos necesarios que, inocentemente, le habían proporcionado los incautos y prepotentes fabricantes europeos, en poco tiempo, y con el capital conseguido durante esos meses de sacrificio, pudo conseguir los créditos de los bancos para comprar la mejor herramienta alemana y americana. A partir

de ahí ya solo tendría que poner en marcha su "sueño".

Como ya apunté con anterioridad, en la competición la progresión fue similar, ya que pilotos de la categoría de Jim Redman o Mike Hailwood, Taveri o Tommy Robb pronto formaron parte de las filas de Honda.

Con esta experiencia, la primera motocicleta realmente avanzada con respecto a las existentes en el resto del mercado fue la novedosa Honda CB 450, que nació en 1965 con unas características directamente derivadas de los circuitos, como era el doble árbol de levas en la culata (algo que los demás fabricantes reservaban para las motos de competición), además de estar aderezada con un útil motor de arranque, un par de revolucionarios carburadores de depresión y un sistema de contención de válvulas por barras de torsión en vez de los tradicionales muelles.

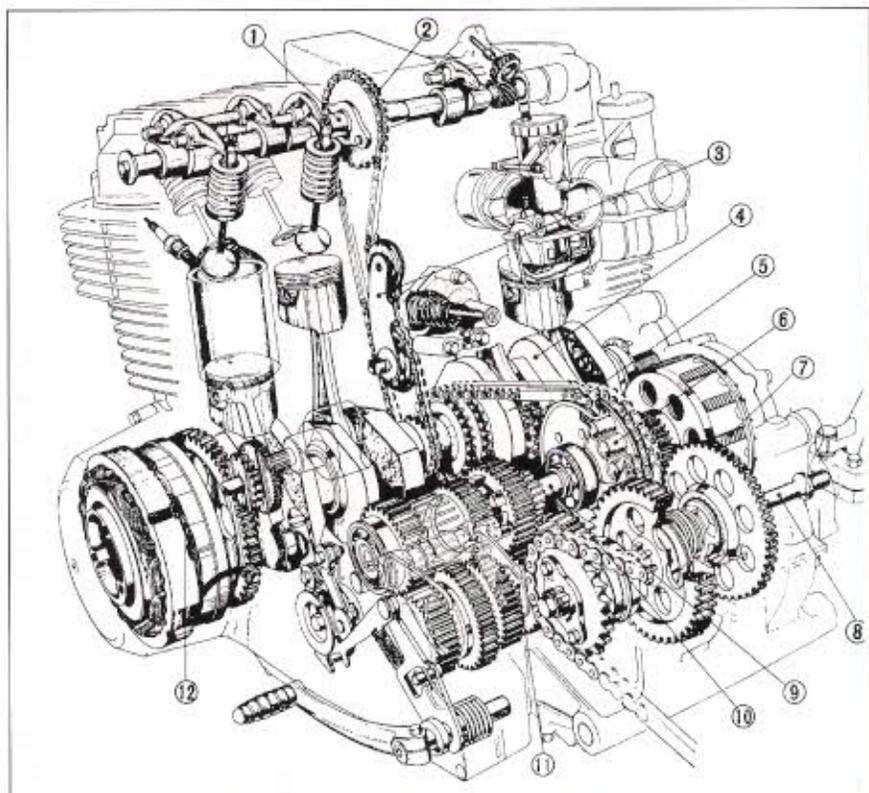
A pesar de la puesta en escena de esta impactante motocicleta, nadie reaccionó seriamente... Para entonces, Edward Turner ya se había jubilado, aunque seguía manteniendo una excelente relación con Soihiro Honda, con quien pasaba temporadas en su casa de Tokio... ¿De que hablarían? ¿De motos, quizá?

El caso es que en la vieja y tradicional Inglaterra estaban enfrascados -los sucesores de Turner- en un nuevo proyecto: a la vieja bicilíndrica le estaban añadiendo un cilindro central para crear una nueva y pluricilíndrica motocicleta, que debería convertirse en el estandarte de la siguiente generación de Triumph, y por consiguiente, de la industria motociclistica Británica.

De forma paralela, en Honda estaban a punto de dar la gran sorpresa, pero su proyecto era totalmente novedoso y, además nacido de los conocimientos del ingeniero de las motocicletas de competición, como era Soihiro Ijimajiri.

El concepto era totalmente diferente, mientras la Trident caminaba por la senda de la evolución de un viejo modelo, la nueva Honda iba a ser totalmente innovadora, incluso en la propuesta de ventas. Hasta entonces, los fabricantes de motocicletas poco habían contado con los gustos o las preferencias de los clientes, dando su producto por bueno y poniéndolo en el mercado con las mejoras necesarias, pero manteniendo un producto base.

Sin embargo, con la nueva Honda ocurrió lo contrario, ofreciendo una motocicleta que, en realidad, ya estaban deman-



El motor de la Honda Four era totalmente diferente a todo lo que rodaba por las carreteras a finales de los sesenta.



do los motoristas de los sesenta, como
mostró la CB 450. Aunque nadie pensó
que Honda iba a sobrepasar por mucho la
marca de los 500 cc.

Los rumores se comenzaron a oír en
1967 (ese mismo año la marca japonesa se
había retirado de la competición), suponién-
do que lo próximo de Honda sería una ver-
dad aumentada de la CB 450, como mucho
bicilíndrico de 750 cc. La sorpresa gene-
ral saltó a las revistas del ramo al presentarse
al público en octubre de 1968 una moto de

750 cc. de cuatro cilindros en línea... justo a
la vez que la Rocket 3 de BSA y la Trident de
Triumph mostraban sus tricilíndricos.

Esta es la historia, a grandes rasgos,
hasta ese momento. En realidad, sí era la
ocasión de las lamentaciones. Edward Turn-
er nunca estuvo de acuerdo en que Dough
Hele añadiese un cilindro a su Bonneville,
de hecho, poco tiempo después tuvieron que
contar con él (un despreocupado jubilado)
para llevar adelante el proyecto "Fury", un
bicilíndrico de doble árbol de levas en la cu-

lata, mandado por cadena y motor de arran-
que... pero llegó tarde.

Por cierto que, Dough Hele acabó sus
días laborales como director de la marca de
motores fueraborda British Seagull, otra le-
gendaria empresa que había dependido de
Sunbeam, que a su vez pertenecía a BSA, la
cual desapareció definitivamente en 1971,
quedando al final todo reducido a la Norton-
Villiers-Triumph (NVT) como acumuladora
de los restos de la industria motociclistica
británica.

En realidad, Soihiro Honda tenía
razón, había que ofrecer lo que los motoris-
tas querían y eso, en el 68, era un motor lim-
pio, elástico y sin vibraciones, con motor de
arranque y freno de disco... y un centro de
gravedad bajo, por su engrase de cárter seco.

Tampoco tardaron mucho los arraiga-
dos preparadores, que tanto habían hecho por

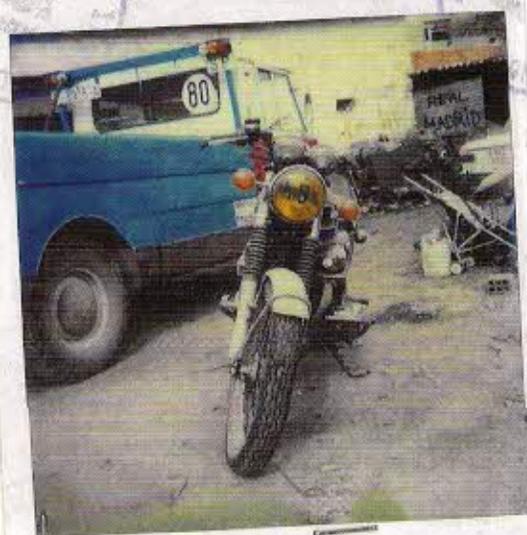
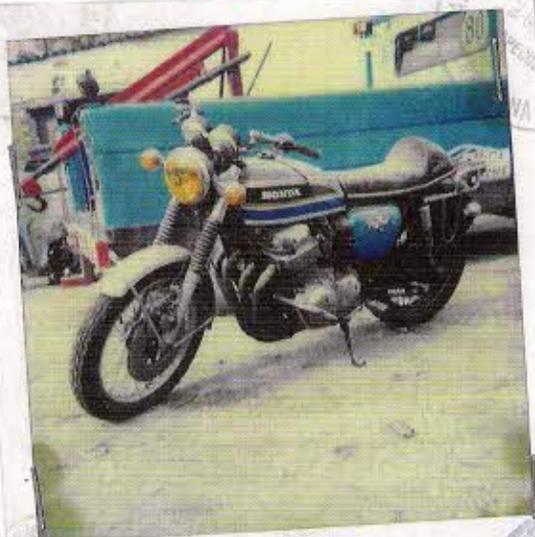
la sorpresa general saltó a las revistas del ramo al pre-
sentarse al público en octubre de 1968 una moto de
750 cc. de cuatro cilindros en línea... justo a la vez que
la Rocket 3 de BSA y la Trident"



mejorar las prestaciones de las motocicletas inglesas, en darse cuenta del potencial que ofrecía la nueva motocicleta japonesa con la que se acuñó por primera vez, y refiriéndose a la "Four", la denominación de "superbike". Un buen reclamo para marcas como Rickman, Japauto, Read Titan, Dunstall...

Se decía que los rockers, los auténticos de grasientas botas de cremallera con los calcetines de lana por fuera, grasientos pantalones tejanos, y grasientas manos, comenzaron a desaparecer cuando las motos dejaron de tirar aceite; quizá fue casualidad, pero la campaña de publicidad con que lanzaron la Rocket 3 tampoco tenía desperdicio frente a los nuevos tiempos: "Después de hoy, el mundo de las motocicletas ya no será el mismo". Y tanto. Aunque parecía que la frase se la habían dedicado con todo el cariño a la competencia...

Estado en que se encontraba nuestra primera protagonista en el momento de la subasta.



"los detalles más quisquillosos procedían de los parámetros de homologación americanos en cuanto a ruidos, por ello se modificó la caja de la admisión, así como el escape"

Quizá, lo realmente sorprendente de la Honda Four fue que a pesar de las pocas referencias en cuanto al estilo y al concepto, el motor permaneció prácticamente invariable en los casi diez años que estuvo a la venta, como si hubiese nacido perfecto, permitiéndose incluso "performances" como la versión con cambio automático, o importantes incursiones en carreras de resistencia.

Después de la presentación en el Salón de Tokio a finales del 68, la primera versión de la nueva motocicleta fue comercializada en Estados Unidos en 1969 y en Europa, de forma masiva, en 1970.

A partir de entonces, los modelos se fueron sucediendo de forma reconocible a lo largo de la década: CB 750, K0, K1, K2, F1, K6, F2, K7...

La primera de las motocicletas que ilustran este artículo es un modelo del periodo intermedio, la CB 750 K6 de 1975, cuya denominación indica que era la sexta versión que se ponía a la venta de la CB 750.

Hasta ese momento, ya se habían vendido decenas de miles de unidades de la Honda 750, por lo que las motos que estaban rodando por las carreteras, ya habían sido testadas con un importante número de kms. que garantizaban la calidad del producto. En esta versión se produjeron pocos cambios, en realidad era como una K2 pero con regreso al pasado, con la recuperación de los cuatro escapes, y con el estilo de las CB del 68, además contaba con unos amortiguadores De Carbon y unas pequeñas mejoras en el chasis que la hacían mas estable y cómoda. Pero los detalles más quisquillosos procedían de los

parámetros de homologación americanos en cuanto a ruidos, por ello se modificó la caja de la admisión, así como el escape, sustituyéndose el cuatro en uno, que ya utilizaba la F1, por los cuatro silenciosos.

Esta moto, tal y como os la presentamos, es una versión restaurada procedente de subasta de la Guardia Civil, en unos tiempos en que las probabilidades de poseer una motocicleta de estas características de manera legal eran bastante escasas. O se era residente en Canarias, Ceuta o Melilla, o extranjero con matrícula turística.

En el primer caso, la picaresca consiguió tener empadronados en Ceuta o Melilla a todos los motoristas (ilegales) de moto japonesa de la península, cuestión que pronto fue detectada por la Guardia Civil, que se apresuró a solicitar la documentación de todas las motocicletas "bajo sospecha", y a precintar todas las irregulares. En realidad la única manera legal de poseer, en este caso, una Honda, o similar, en la península era por traslado, por ejemplo laboral, con todos los enseres debidamente justificados: muebles, coche, moto... Así estaban las cosas por aquí.

Esta K6 fue una de esas requisadas por la Guardia Civil por "contrabando" en 1983 y que salió a subasta en la Aduana de Tarra-gona en abril de 1983.

Tras su recuperación, el actual propietario, Carles Pellicer volvió a instalar los cuatro escapes originales, aunque conservó el asiento más deportivo, además de acometer una meticulosa labor de restauración que ha tenido este excelente resultado.





HONDA CB 750 FOUR

