

Honda CB 750 Motor



Een droom werd werkelijkheid

Motorliefhebbers kijken altijd reikhalzend uit naar nieuwe modellen. Maar nooit is de nieuwsgierigheid groter geweest dan bij de presentatie van de Honda CB 750 in 1968. De sensationele viercilinder luidt een nieuw tijdperk in. In de machine zijn technisch vernuft, een hoog vermogen en betrouwbaarheid samengebald. Een voor onmogelijk gehouden combinatie en dus is de eretitel Motor van de Eeuw meer dan verdiend.

We schrijven het jaar 1967. Honda besluit het racecircuit voor gezien te houden. Een glorieus afscheid met na negen jaar racen een indrukwekkende erelijst: zestien wereldtitels en 138 Grand Prix-overwinningen. Behaald met machines die de wegracesport in een stroomversnelling van meer cilinders, meer pk's, meer snelheid en meer versnellingen hebben gebracht. Denk maar aan de 50 cc twin met tien versnellingen en een toptoeental van 20.000 tpm. Of aan de vijfcilinder 125 cc met een vermogen van 35 pk bij eveneens 20.000 tpm en natuurlijk de kwartliter zescilinder die bij 19.000 tpm tot 60 pk en een topsnel-

heid van 240 km/u in staat is. Indrukwekkende technische hoogstandjes en dan te bedenken dat de fabriek ook al uitvoerig een driecilinder 50 cc met een toptoeental van 25.000 tpm en een... 250 cc V-8 aan het testen is!

In de racerij zijn de naam en reputatie van Honda dus al goud omrand. Voor de 'gewone' straatfietsen mag de inbreng van de fabriek er ook al best zijn. De in 1965 geïntroduceerde Honda CB 450, beter bekend als de Black Bomber, brengt veel zwaardere Europese concurrenten in verlegenheid. De gedrongen Japanse twin is veel van hen simpelweg de baas.

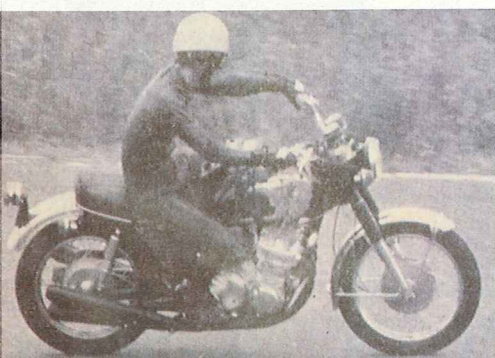
Maar de Bomber is 'maar' 445 cc en juist eind jaren zestig ontstaat nadrukkelijk de wens naar zware motorfietsen. De industrie haakt daar op in met uit de kluiten gewassen 750 cc motorfietsen: Moto Guzzi met de V7, BMW met z'n R 75/5, Laverda met de GT en BSA en Triumph met hun driecilinders. De grote vraag is dan wat Honda doet. De verwachting is een opgeblazen CB 450. Immers, die twin voldoet al uitstekend. Hoe zou een 750 cc-uitvoering dan niet zijn? Dat een forse twin in de lijn der verwachtingen ligt, blijkt ook uit een bericht in MOTOR 38 in 1968. MOTOR meldt dat de Japanse fabrieken om het hardst strijden om als eerste een zware meercilinder op de ontvankelijke Amerikaanse markt te brengen: 'Wij berichtten al over de nieuwe 750 cc tweecilinder van Honda die op komst is. Voor deze motor, die volgens dezelfde lijnen als de CB 450 gebouwd is, geeft de fabriek een maximum vermogen van niet minder dan 70 pk bij 8.500 omw./min. op!' Dat MOTOR stellig beweert dat het om een dikke twin gaat, mag het blad niet aangerekend worden. Het is Honda zelf die 'per ongeluk' spionagefoto's van de nieuwe machine laat uitlekken.

Van de Eeuw

Foto's die inderdaad een tweecilinder, met onmiskenbaar het uiterlijk van de CB 450, ver-raden en concurrent Kawasaki zand in de ogen moeten strooien. Die fabriek is namelijk ook bezig met de ontwikkeling van een vierpitter. Voor Kawasaki is de weg echter nog lang, voor Honda niet zo blijkt spoedig...

Spionagefoto's

In nummer 42 van 1968 maakt MOTOR zijn 'fout' meer dan goed met de primeur van een spiona-gefoto van de viercilinder. Genomen op het test-circuit zoals blijkt uit de meetapparatuur op de tank. De motor heeft veel weg van de CB 450 en is nog uitgerust met een conventionele trommel-rem in het voorwiel. Hoewel veel technische gegevens nog onbekend zijn laat MOTOR zich toch graag uit over de mogelijke prestaties van de 'vier': 'De revolutionaire CB 750 moet toch goed zijn voor een top van ruim 200 km/u... Het leidt geen twijfel dat Honda met deze machine, die er uit ziet als een wegracer, de meest krachtige



De eerste juiste spionagefoto van de vier-cilinder. Het begin van een sensatie.

De officiële presentatie van de CB 750 op de Tokyo Motor Show.



motorfiets voor normaal gebruik op de weg zal brengen.' En met een vooruitziende blik valt ver-volgens te lezen: 'De CB 750 zal waarschijnlijk op 25 oktober tijdens de Tokyo Show zijn debuut maken.'

Een helderziende blik, want inderdaad valt de Honda op de Japanse najaarsshow te bewonde-ren. Al is het nog geen serieproduct maar een handgemaakt model, de machine veroorzaakt er zoveel opschudding dat het vervolgens aan een reis om de wereld begint om overal bewonderd en begeerd te worden. Na Amerika is Europa aan de beurt. Op 7 februari 1969 landt de CB 750 voor een dag in Nederland om in Amsterdam en Eind-hoven aan de Honda-dealers en vele belangstel-lenden te worden gepresenteerd. Speedshop Zuid nodigt in een paginagrote advertentie iedereen uit om de 'tot werkelijkheid geworden droom' te bezichtigen. En om het unieke van de motorfiets en de eendaagse gebeurtenis te benadrukken, sluit de advertentie met de veelzeggende tekst: 'Deze vierpitter is de reis waard!!!'

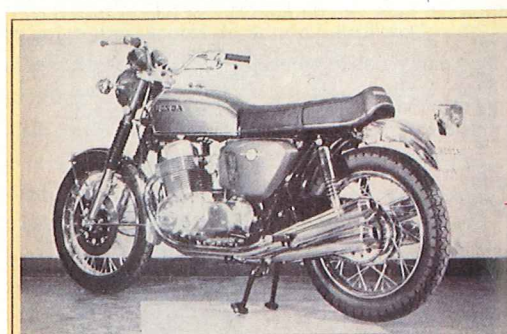
Uiteraard is MOTOR bij dit unieke evenement. Het bewijs daarvan vormt de omslag van num-mer 7 van 14 februari 1969. Daarop prijkt het massieve blok van de Honda in al zijn glorie met als eerbetoon de volgende tekst: 'Dit is 'm nu, de machtige 750 cc Honda viercilinder, die op zijn wereldtournee ook even Amsterdam en Eind-hoven aandeed om zich door de gretig toege-stroomde motormenigte te laten bekijken, bewonderen, betasten en bezitten. Berijden was er helaas nog niet bij, maar daar deed deze eerste kennismaking wel naar verlangen.'



De eerste meters op Europese bodem. Ondanks barre omstandigheden geniet MOTOR-corre-spondent Ernst Leverkus van elke meter en seconde.

Bij de presentatie van de CB 750 in Frankfurt is vanzelfsprekend ook MOTOR-correspondent Ernst Leverkus present en hij zorgt daar voor een unieke stunt. De Honda-fabrieksorders schrijven namelijk onverbiddeijk voor dat de machine door niets en niemand bereden mag worden. Een alom aanwezige potige bewaking moet daarvoor zorgen. De lepe en vasthoudende Leverkus weet echter perschef Koyama zo te bewerken dat hij als eerste journalist de viercilinder mag berijden. Onder barre winterse omstandigheden dat wel, maar wie laat zich zo'n buitenkansje door vorst en sneeuw ontnemen?

In bewonderende, geroerde en onnavolgbare woorden beschrijft Leverkus in MOTOR 9 van 1969 de viercilinder: 'Het is een onvoorstelbare raket, een geestverschijning van de snelweg, een betoverend vurig ros, een "Apollo-8-capsule" op twee wielen.' Leverkus speelt op de snelweg



Voor één dag in Nederland:

DE HONDA VIERCILINDER 750 cc

OP DE TENTOONSTELLING IN NEW YORK HEBBEN DE AMERIKAANSE MOTOR-LIEFHEBBERS DEZE FAMEUZE MOTORFIETS UNANIEM BEWONDERD. OP DOORREIS VAN AMERIKA NAAR JAPAN „PLUKTE" HONDA MOTOR IMPORT, OIRSCHOT DEZE MACHTIGE VIERPITTER UIT HET Vliegtuig OM OOK DE NEDER-LANDSE MOTORENTHOUSTIEN DE GELEGENHEID TE GEVEN DEZE TOT WERKE-LIJKHEID GEWORDEN DROOM VAN RUIM 75 PK TE ZIEN.

EEN DAG SLECHTS, ZATERDAG 8 FEBRUARI A.S., IS DEZE HONDA „VIER" TE BEZICHTIGEN IN SPEEDSHOP ZUID (Riemsma) TE EINDHOVEN, GROTE BERG 30. U BENT ER WELKOM VAN 9 UUR 'S MORGENS TOT 5 UUR 'S MIDDAGS. DEZE VIERPITTER IS DE REIS WAARD !!!

Levering uitsluitend via de erkende Honda motor-dealers in Nederland.

enthousiast met het gashendel en dat leidt tot indrukwekkende impressies: 'Men rijdt erop los met een snelheid tussen de 150 en 190 km/u, waarbij de rijwind je de adem bijna afsnijdt. Grote, snelle wagens worden als zeepkistjes, men flitst ze voorbij alsof ze stilstaan.'

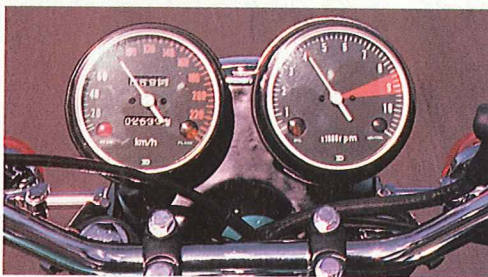
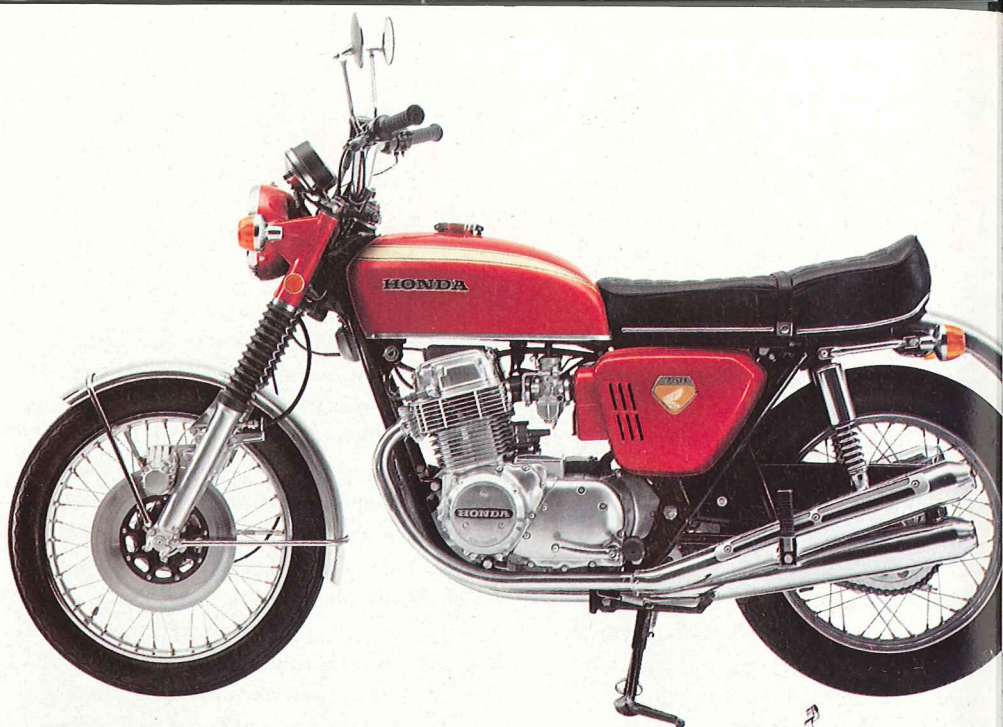
Vanzelfsprekend is de verslaggever ook diep onder de indruk van het massieve uiterlijk van de Honda 'vier'. Een verschijning waarbij naast het compacte blok direct de vier uitlaatdempers in het oog springen. Onbelast draaiend laat het kwartet een rustig gebrom horen, dat doet denken aan het geluid van een sportwagen. Maar dat wordt anders volgens Leverkusen als de gasschuiwen omhoog getrokken worden: 'Dan klinkt ongeveer hetzelfde geluid als dat een Porsche 912 produceert, alleen zijn de toonfrequenties iets hoger en melodieuzer.'

Na zijn kortstondige, maar onvergetelijke avontuur brengt Leverkusen de CB weer terug naar het Honda-bewakingscorps. Vol emoties en vooral bewondering probeert hij afscheid van de viercilinder te nemen. Iets dat hem zeer zwaar valt: 'We zaten er minstens nog twee uren omheen, zeiden niet veel, keken maar... en gaven ons over aan dromerijen. Het is een andere, een grootse wereld, het overbruggen van grote afstanden wordt tot een prikkelende charme.'

Koude rilling

In navolging van de Duitse motorjournalist krijgt ook de vaste redactie van MOTOR de kans de Honda te berijden en te beleven. In MOTOR 38 van 1969 worden die ervaringen in emotionele woorden weergegeven: 'Een droom werd werkelijkheid! Majestueus, groot en glanzend stond hij daar voor ons: de Honda CB 750, één bonk kracht en sportiviteit. Eén druk op de knop en 67 pk kwamen zoevend tot leven, één draai aan het gashendel en het zoeven werd een getemd hui-

De redactie van MOTOR mag zich uitleven. Da's genieten. Let trouwens op de modieuze 'motorlaarzen'. Maar goed dat het blok van de viercilinder lekker breed is.

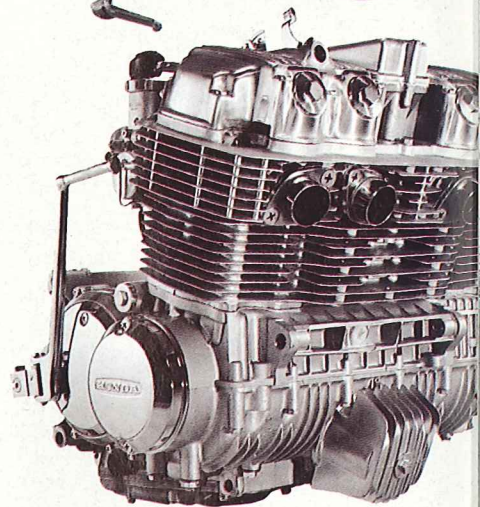
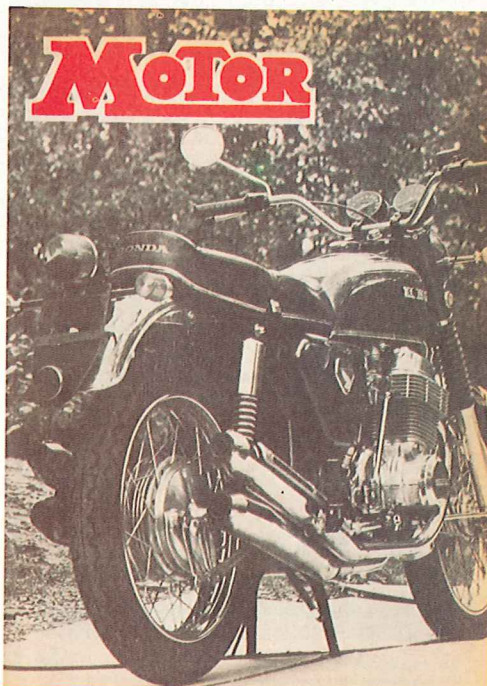


Tsjonge, 200 km/u en 8.500 tpm! Weergegeven door de mooiste klokken die er zijn.

len, dat door de vier megafoon-vormige uitlaten uitmuntend gedempt werd, maar niet naliet de man aan het stuur een koude rilling over de rugengraat te bezorgen.'

En om criticasters die menen dat een dergelijke zware en supersnelle motorfiets nauwelijks te bemannen is, de mond te snoeren krijgt de uit de

Commentaar overbodig. Dit beeld zegt genoeg over de inhoud van het blad...



Een metalen sculptuur, 67 pk, nog nooit vertoond.

kluiten gewassen Honda het volgende, alles zeggende pleidooi mee: 'Moeilijk te rijden? Neen, duizendmaal neen! Dat is juist het verbazingwekkende aan deze 235 kg zware pk-bundel, de CB 750 doet zonder enige inspanning exact wat de bestuurder wil. Motorisch kan de viercilinder een tijger zijn, die met een hoogtoerige huiltoerwega springt, maar de Honda-4 kan ook fluisteren en als de meest smeulige zware toermotor bereiden worden.'

Natuurlijk wordt de Honda door de redactie stevig aan de tand gevoeld. Op de snelweg gaat het gas open en verschillende keren loopt de tellernaald naar het magische getal van 200 km/u. Bij metin blijkt er slechts van 3 kilometer overdrijving sprake te zijn. Een compliment voor de precisie dus, maar volgens MOTOR-medewerker Guus van de Beek ook voor de vormgeving: 'Beide klokken zijn de mooiste, de duidelijkste en de best verlichte klokken die we ooit gezien hebben!'

Onder de indruk van het weggedrag en de capaciteiten tijdens de roadtest belandt de CB ook op de testbank van de afdeling Verbrandingsmotoren van de TH in Delft. Een gebeurtenis die niet geruisloos voorbijgaat. 'Ongeveer heel de afdeling liep uit toen de Honda op de rollentestbank

TECHNISCHE GEGEVENS

Honda CB 750

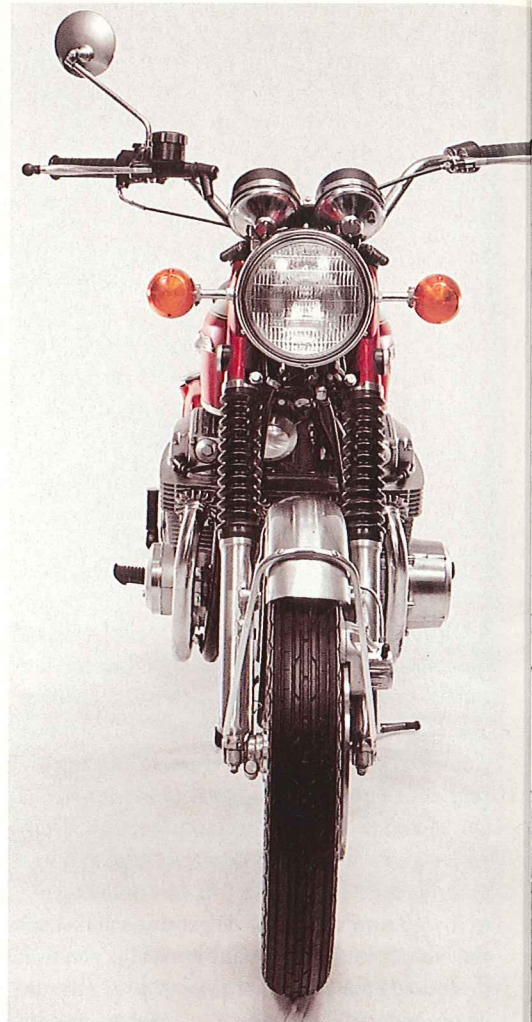
Motor	luchtgekoelde dwarsgeplaatste 736 cc viertakt viercilinder met enkele bovenliggende nokkenas
Cilinderinhoud	736 cc
Boring x slag	61 x 63 mm
Compressieverhouding	9:1
Carburatie	4x 28 mm Keihin
Aantal versnellingen	5
Rijwielgedeelte	dubbel gesloten wiegframe
Voorvering	hydraulisch gedempte telescoop- vork
Achtervering	stalen swingarm met twee schokdempers, vijfvoudig verstel- bare veervoorspanning
Remmen	voor enkele 262 mm schijf; achter 183 mm trommel
Banden	voor 3.25 H 19; achter 4.00 H 18
Wielbasis	1.455 mm
Gewicht	235 kg
Tankinhoud	18 liter
Gem. verbruik	1:16,2
Max. vermogen	67 pk (DIN) bij 8.500 tpm
Topsnelheid	200 km/u
Prijs (in 1969)	f 6.500,-

stond te loeien. Professoren, assistenten en studenten stonden met ontzag te kijken naar de prestaties van dit Japanse meesterwerk; nooit was er een motor op de bank geweest die zoveel vermogen leverde.'

Als de Honda begin '69 in productie gaat, wordt het geduld van de Nederlandse motorrijders eerst nog danig op de proef gesteld. Honda richt zich met de viercilinder volledig op het voor de 'dikke' machines ontlukende Amerika. Pas in de herfst van '69 rollen de eerste viercilinders ons land binnen. Een gevoel van 'eindelijk' overheerst bij het smachtende motorpubliek én de motorhandel, zoals blijkt uit de veelzeggende tekst uit een advertentie van Het Motorpaleis in MOTOR 45. 't Is zo ver - met de Honda 750 cc 4-cilinders. Ze zijn er!'

Rijdersrapport

Zoals verwacht is de belangstelling overweldigend. De viercilinders gaan als warme broodjes



Het brede stuur is op de Amerikaanse markt gericht. Veel Europese rijders vinden een sportstuur beter bij hun vlotte rijstijl passen.

't Is zo ver - met de Honda 750 cc 4-cilinders. Ze zijn er!



De eerste exemplaren spuiten sinds enkele dagen over de wegen. Lang hebben deze dolgelukkige enthousiasten moeten wachten, maar unaniem is de mening dat dit wachten voor de volle 100% de moeite waard was.

De HONDA 4 — staat thans te pronken in onze showroom. En wij kunnen erbij vertellen dat voor een enkeling nog zo'n juweel uit voorraad geleverd kan worden.

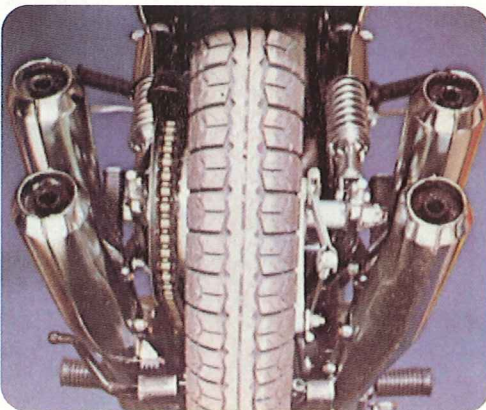
Vang 2 vliegen in één klap! Kom de **HONDA 4** bekijken en dan gelijktijdig fijn snuffelen in onze speedshop, waar een schat aan Sinterklaas-surprises (zie onze andere advertentie in dit blad) voor de motorsportman staat uitgestald.

N.V. HET MOTORPALEIS, MARINIERSWEG 2, ROTTERDAM. TEL. 010-117460



CB-rijders zijn kilometervreters. Geen wonder, want het wordt hen door de vierpitter zo gemakkelijk gemaakt...

Een probleemloze machine met toch één bron van zorg: de ketting is de zwakste schakel.



over de toonbank en al in uitgave 5 van 1972 kan MOTOR de resultaten van de Honda in een rijdersrapport weergeven. Zo'n rapport bundelt de ervaringen van rijders. Niet minder dan 94 CB-rijders geven tot in detail hun belevenissen met de viercilinder. Die ervaringen zijn gebaseerd op in totaal 1.892.586 gereden kilometers. Meer dan voldoende voor een verantwoord oordeel...

In het rapport scoort de Honda indrukwekkende cijfers. Maar liefst 97,8 procent van de eigenaren toont zich uiterst tevreden met de vierpitter, die zoals verwacht intensief gebruikt wordt: het jaargemiddelde van de CB-rijders ligt op 18.782 km. Echte kilometervreters dus die ook stevig door-gassen niet schuwen. Op de snelweg bedraagt de berekende gemiddelde kruissnelheid 156 km/u. Dat vlotte rijgedrag leidt er toe dat velen het brede, op de Amerikaanse markt gerichte, stuur vervangen door een sportstuur of clip ons. Interessant is natuurlijk of de CB 750 bij dit uiterst vlotte rijden zijn reputatie van snel én betrouwbaar waarmaakt. Het antwoord is een-duidig: 'De Honda CB 750 vestigt een trots record in de tot dusver verschenen serie van achttien rijdersrapporten. Van de 94 deelnemende machines bleken niet minder dan 51 machines tot dus-ver volkomen probleemloos, terwijl aan de overige machines meestal niet al te kostbare reparaties verricht moesten worden. In een aantal gevallen erkenden de rijders ruiterlijk dat de bij-



Let the pipes make music...

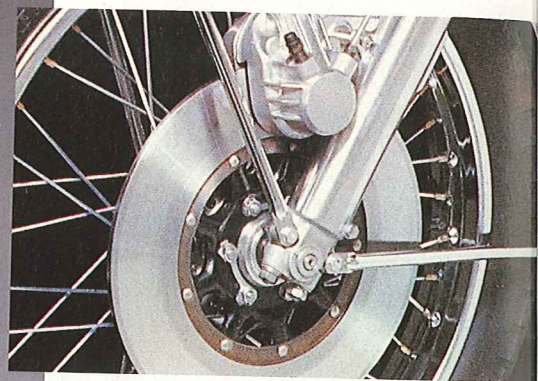
zondere reparaties het gevolg waren van eigen schuld, zoals het breken van de ketting.' Die ketting is ondanks de automatische kettingsmering echt een bron van zorg: geregeld uitkoken is een aanbeveling. Om die handeling uit te voeren wordt nog vaak de gewone schakel met visje toegepast om zodoende makkelijk een tweede door te kunnen trekken. Met 67 pk is juist die schakel echter het zwakke punt. Breken, met alle schade aan de carters die daarbij aangericht wordt, is dan het gruwelijke gevolg. Klinken van de ketting is dus noodzakelijk. Verder is het vereist de ketting zeker om de driehonderd kilometer te smeren. Dat betekent op grote ritten dus kettingspray mee voor onderweg. Om het kettingprobleem te verhelpen brengen verscheidene fabrikanten duplex-kettingen en alles omhullende vetkasten op de markt. Honda zelf haalt later 'de druk wat van de ketel' door het 16-tands voortandwiel te vervangen door een 17-tands en zelfs

De belangrijkste opvolgers van de CB Four KO. Van links naar rechts: de CB 750 Four K1, CB 750 Four K2, CB 750 Four K4, CB 750 Four K7 en de CB 750 F1.

een korte periode door een 18-tands. Enkele andere minpuntjes die genoemd worden zijn een te kleine tankinhoud, het kleven van de koppeling bij koude start, het 'klappen' van de versnellingsbak bij inschakelen, de matige achterschokbrekers - op grote schaal vervangen door Koni's - en de matige lichtcapaciteit - vaak aangevuld door breed- of verstralers. Die minpuntjes vallen echter in het niet bij de unanieme waardering voor de positieve kanten van de CB: de geweldige motorsouplesse, het absoluut trillingsvrij lopen, de enorme betrouwbaarheid bij hoge prestaties, het goede rijcomfort, de remmen en uiteraard de indrukwekkende motorprestaties. Geen wonder dus dat het oordeel over de viercilinder lovend is: 'Maar liefst 92 van de 94 rijders toonden zich content over de rijervaringen met de Honda vierpitter, die de uitdrukking "value for money" op het lijf geschreven lijkt.'

Techniek

Het wordt tijd de waardevolle aspecten van de verbluffende Honda CB 750 samen te vatten. Het geheim van deze unieke machine schuilt in de combinatie van een aantal factoren. Allereerst is er de definitieve doorbraak van Japan als toonaangevende natie op het gebied van motor-



De eerste seriefiets met een schijfrem.

fietsen. Na jaren van lichte motorfietsjes maakte Honda eerst al met de CB 450 indruk in de middenklasse. Maar ja, een 450 is nog geen echte zware, klinkt het in ingedommeld Europa. Met 750 schudt Honda iedereen klaar wakker. Een zware machine uit Japan, en dan ook nog eens meteen de beste in zijn klasse!

Dan is er ook natuurlijk het concept van de viercilinder. De concurrentie moet zich met twins, een enkeling met driecilinders, tevreden stellen. Honda doet er een verbluffend schepje bovenop en komt met een viercilinder! En dan ook nog eens een betaalbare vierpitter, want tot dan toe een kwartet cilinders voorbehouden aan peperdure racers. Maar ook de toegepaste techniek spreekt in de bewondering voor de CB 750 een geducht woordje mee. De Honda is namelijk in grote lijnen afgeleid van de befaamde racers en kenmerkt zich door doordacht raffinement en eenvoud. Bewonderaars spreken zelfs van een Meccanodoos-constructie. Vervolgens is er natuurlijk het indrukwekkende motorvermogen. De concurrentie wrijft zich al in de handen met 50 pk, Honda komt met een kleine 20 pk meer op de proppen! Verder is de vierpitter zeer verzorgd en compleet uitgevoerd. Met bijvoorbeeld een elektrische starter, nog lang geen gemeengoed in die jaren, een fraai en zuiver klokkenpaneel en, als eerste seriefiets, een schijfrem in het voortandwiel. Op zich al indrukwekkende zaken, maar de grootste waardering moet nog komen. Die betref namelijk de betrouwbaarheid van de CB. Honda bewijst met de CB 750 dat ook bij snel en fel rij-



den een motorfiets heel kan blijven. En dat gedurende vele jaren en vele tienduizenden kilometers. Met die combinatie van krachtig én betrouwbaar zet Honda een nieuwe standaard neer. Een standaard die tot dan toe voor onmogelijk is gehouden.

Superbike

Niet alleen legt Honda technisch de lat een stuk hoger, de fabriek slaagt er met de viercilinder ook in wereldwijd de interesse voor de motorfiets danig op te stuwten. Die belangstelling is vanaf 1955 in een strak dalende lijn. De auto heeft de motor grote klappen toegebracht. In de jaren zestig komt het jaarcijfer van de in Nederland verkochte motoren zo tussen de drie- en vierduizend. Eind jaren zestig lijkt het dieptepunt achter te zijn. Licht groeit de belangstelling voor vooral zwaardere motorfietsen. De impuls wordt gegeven door de Europese twee- en driebcilinders. Er lijkt zich een eigen klasse van zware motorfietsen te ontwikkelen. Honda geeft die klasse met de CB 750 een eigen gezicht: de superbikes. Tevens stimuleert de viercilinder als geen ander de verkoop van nieuwe motorfietsen. In Nederland is zelfs sprake van een ruime verdubbeling. Van nog geen 4.000 in 1969 tot ruim 10.000 in 1975. De CB 750 brengt zo de motorindustrie, die bijna op sterven na dood is, weer tot leven.

Opvolgers

Wereldwijd is de belangstelling voor de supermachine groot en dat zal een kleine tien jaar zo blijven. Resultierend in een indrukwekkend productiecijfer van 620.000 stuks. Omdat geen enkele motorfiets tijdloos is, ondergaat ook de CB 750

Prijzen

De Honda CB 750 kost in 1969 f 6.500,- en die prijs geldt heden ten dage nog voor een redelijk uitzienend exemplaar. Minder fraaie viercilinders zijn zo ongeveer vanaf f 3.000,- te koop. Wel is het zo dat de K-modellen over de hele linie duurder zijn dan de in Nederland uitgebrachte F1 en F2's. Wie goedkoper uit wil zijn: Tamiya levert een prachtig 1:6 schaalmodel.

Honda CB 750 anno nu

Gezien de betrouwbaarheid en duurzaamheid van de Honda CB 750 zal het geen verbazing wekken dat er nu, ruim dertig jaar na de presentatie, nog aardig wat van die legendarische viercilinders rondrijden. Neem bijvoorbeeld Cock Groen. De 54-jarige leraar gymnastiek knort nog vrijwel dagelijks op z'n F2, met inmiddels ruim 44.000 km op de teller, rond. 'Ik kocht die CB in 1977. Gloednieuw voor ik meen f 7.500,-' De Honda is Groens vierde motorfiets. Z'n eerste is een in staat van ontbinding verkerende Horex Regina. Die wordt opgevolgd door een Ariel Red Hunter. 'Gekocht van een Amerikaan die er een rondrit door Europa mee gemaakt had. Daarna kwam er voor de verandering een Triumph Thruxton Bonneville.'

In de eerste jaren gebruikt Groen de Honda vooral voor plezierrijtes. In de regel verlopen die in een vlot, maar beheerst tempo. Groen omschrijft zichzelf vooral als een toerrijder. Dat blijkt ook wel uit de gemonteerde Pantera-kuip. 'Ik heb die speciaal uit Southampton gehaald want daar leverde ze die kuip in de kleuren van de motor.'

Kosten maakt Groen gedurende een reeks van jaren alleen voor de normale slijtagevervangingen van zaken als accu, kettingen en banden. Slechts één onderdeel past niet in dit rijtje: de uitlaat, die blijkt al na een paar jaar behoorlijk weggerot. 'Bovendien vond ik die rechte pijp van de F2 niet mooi. Uittlaten horen een beetje schuin op te lopen. Dus kocht ik een Marshall en die zit er al weer dik twintig jaar op.'

in de loop der jaren een aantal wijzigingen. Zo maakt de vier-in-een-gaskabel bij de CB 750 K al vlot plaats voor een hefboomsysteem op het model K0. In 1970 verschijnt de K1, die heeft een wat rankere benzinetank, luchtfilter en zijdeksels. Tevens zijn de kunststof tellers nu van metaal en op de zijpanelen staat niet meer '750' met het Honda-embleem maar de aanduiding '750 Four'.

Vanaf 1972 komt de K2 op de markt. Die beschikt over een verchromde bevestiging van de koplamp en enkele waarschuwinglampjes in het instrumentenpaneel. Van '73 tot '76 brengt Honda voor uitsluitend de Amerikaanse en de eigen markt achtereenvolgens de K3, K4 en K5 uit. Europa komt voor een vernieuwd model pas weer in 1976 aan bod: de K6, een jaar later gevolgd door de K7. Die heeft voor en achter bredere banden en op de zijdeksels de aanduiding



Cock Groen gebruikt zijn ruim twintig jaar oude F2 nog bijna iedere dag.

Als Groen te kampen krijgt met hardnekkige rugklachten verblijft de CB acht jaar lang onaangeroerd in de schuur. Voor de herstart plaatsvindt, laat hij het blok van de vierpitter door Honda-specialist Frank Lemstra grondig nakijken. Een ingreep die leidt tot vervanging van de nokkenasketting en spanrollen en een grondige afstel sessie. Sindsdien rijdt de CB weer als een zonnetje. Groen zet hem nu vooral in voor woon-werkverkeer, als nuttige dienstfiets dus. Voor mooi-weerrijtes beschikt hij sinds '91 over een Honda GB 500 TT, de mooie zwarte retro bike van Honda. 'Dat is m'n "brommer". Ik viel voor z'n klassieke uiterlijk. Het is namelijk echt een motor om naar te kijken.'

'750 Four K'. Vanaf '76 tot '78 is de vierpitter ook in een F-versie te krijgen. Een model met een knipoog naar de café-racer door zijn opvallende 4-in-1-uitlaat. Honda beoogt met deze vernieuwde CB de 'oude' vierpitter te vervangen. Een visie die niet door alle liefhebbers wordt gedeeld. Veel van hen blijven het 'klassieke' en oorspronkelijke vierpijps K-model trouw.

Club

Opmerkelijk genoeg heeft de Motor van de Eeuw in ons land geen eigen vereniging. De aanhangers van de CB 750 krijgen echter een koninklijk onthaal bij de KJMV, de Klassieke Japanse Motorfietsen Vereniging. Voor meer informatie: Ernst Hagen (voorzitter), tel: 0226 - 42 23 51.

