

## Gli anni '80

### 1980 CB125X



Inizia l'avventura italiana

La prima moto realizzata ad Atesa (Chieti) è una monocilindrica 125cc, allora il mercato di maggior successo in Italia. Motore 4 tempi dai consumi contenuti, look classico e tecnologia "made in Japan", rappresenta il primo esempio di prodotto "glocal": nato originariamente all'estero (Giappone) ma perfezionato per un mercato locale – quello italiano. Il prezzo contenuto lo rese un immediato successo sul mercato.



## 1980 CB125X

Motore	monocilindrico 4 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	124cc
Alesaggio per Corsa	56,5 x 49,5mm
Potenza Max.	12 CV
Alimentazione	a carburatore
Trasmissione	a catena
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio
Avviamento	a pedale
Sospensione ant.	forcella telescopica idraulica
Sospensione post.	forcellone oscillante, con ammortizzatori idraulici
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso (a secco)	112 kg

## 1981 Stream



Il tre ruote... inclinabile

All'inizio degli Anni '80, Honda presenta un futuristico veicolo stradale dalle originali soluzioni tecniche, capace di offrire una rara sensazione di guida: si trattava di uno scooter... a tre ruote! Lo Stream sorprese il pubblico per la caratteristica di potersi inclinare lateralmente quando affrontava le curve mentre la parte posteriore, che comprendeva il motore e le due ruote motrici, rimaneva perfettamente perpendicolare alla strada - grazie all'adozione di un differenziale. Il risultato era un assetto straordinario (e comodo) che offriva piena fiducia al pilota grazie a superiori livelli di tenuta di strada e sicurezza complessiva.



## 1981 Stream

Motore	monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria forzata
Cilindrata	49 cc
Alesaggio per corsa	40 x 39,3 mm
Trasmissione	automatica (V-matic)
Avviamento	elettrico ed a pedale
Freno ant.	a tamburo
Freno post.	a tamburo
Peso	74 Kg

## 1981 CX500 Turbo



Il coraggio d'essere diversi

Le moltissime novità tecnologiche che sfoggiava fecero subito apparire la CX500 diversa da qualsiasi altra moto vista prima. Su un unico modello erano contemporaneamente presenti di serie testate a 4 valvole, raffreddamento a liquido, trasmissione a cardano e pneumatici tubeless. Ma altre caratteristiche peculiari si trovavano nel motore bicilindrico a V di 80° privo dell'alettatura di raffreddamento e nell'insolita dislocazione sul telaio. Montato trasversalmente, non sporgeva come analoghi propulsori a V del periodo, in quanto vedeva i due carburatori posizionati sotto il serbatoio - lontano dalle gambe del pilota e ben protetti dalle intemperie. Infatti, i tecnici Honda avevano ingegnosamente intrecciato le camere di scoppio sui cilindri, dove le aste delle valvole erano collegate all'albero motore. La CX500 era destinata a coprire lunghe distanze e riscosse un certo successo, rivelandosi come una delle più affidabili moto di tutti i tempi. La CX500 rappresentò per Honda la vetrina della tecnologia del turbocompressore applicata alle moto. Si dovettero superare molti ostacoli, specie considerando i cicli di scarico irregolari del bicilindrico a V, che resero lo sviluppo del propulsore ben più complesso rispetto a quello di un classico motore 4 cilindri in linea. La CX500/650 Turbo fu la prima moto



## 1981 CX500 Turbo

sovralimentata mai prodotta nella Storia e la prima Honda di serie con motore alimentato ad iniezione. Oggi il sistema d'iniezione PGM-FI, diffuso sulla gamma moto, auto e motori fuoribordo della Casa giapponese, deriva strettamente dal progetto sviluppato per la CX650 Turbo. Grazie all'ampia e protettiva carenatura, questa moto era anche una pratica moto da turismo. Il turbocompressore svanì rapidamente come soluzione tecnica presente sulle due ruote, ma Honda aveva dimostrato come fosse in grado di vincere anche questa scommessa, non solo tecnicamente ma anche da un punto di vista commerciale.

Motore	2 cilindri a V di 80°, 4 tempi, OHV con turbocompressore, raffreddato a liquido
Cilindrata	496,9 cc
Alesaggio per corsa	78 x 52 mm
Potenza max	82 CV a 8000 giri/minuto
Coppia max	8,1 Kgm a 5000 giri/minuto
Alimentazione	iniezione elettronica
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	a diamante, tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	239 Kg

## 1982 XL125



### L'endurina di successo

Cosa ci vuole per faqr diventare una moto “di moda” ? Più che progetti a tavolino, forse solo un bel prodotto (anche di design) e tanta fortuna commerciale. Questo è quel che successe alla XL125, la prima “vera” moto prodotta in Italia (Atessa) appositamente per il mercato italiano, e che già impiegava qualche componente realizzato localmente. Il look elegante e compatto ed i costi d'esercizio estremamente contenuti la resero un immediato *best seller*, specie fra i giovanissimi (16-20 anni) *pariolini* e *paninari* delle città italiane. Spinta da un tradizionale motore 4 tempi onesto ed affidabile, fece nascere il fenomeno delle moto enduro in Italia rivaleggiando con le ben più potenti (e costose) enduro 2 tempi costruite dai competitor italiani. Un successo di cui Honda Italia può andare giustamente fiera.



## 1982 XL125

Motore	monocilindrico 4 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	124cc
Alesaggio x Corsa	56,5 x 49,5mm
Potenza Max.	8,9 kW
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio
Avviamento	a pedale
Sospensione ant.	forcella idraulica telescopica
Sospensione post.	forcella oscillante con due ammortizzatori idraulici
Freno ant.	a tamburo
Freno post.	a tamburo
Peso (a secco)	113Kg

## 1982 VF750S



La prima 4 cilindri a V

La scelta di un 4 cilindri a V per equipaggiare i motori ad alte prestazioni fu assolutamente innovativa. Adottato per la prima volta sulla rivoluzionaria VF750S, questo propulsore conciliava la potenza e la fluidità del 4 cilindri con la vigorosa coppia di un grande motore a V - caratteristica che molti motociclisti trovarono decisamente affascinante: si poteva infatti realizzare un propulsore incredibilmente compatto e snello. Già nella sua veste originale, questo 4 cilindri a V di 90° con distribuzione a 16 valvole disponeva di 82 CV raffreddati a liquido. L'albero motore era collocato di traverso al telaio, ma la trasmissione finale era cardanica, abbinata alla più avanzata sospensione anteriore con anti-dive e ad una sospensione posteriore con monoammortizzatore Pro-Link. Accattivante la strumentazione a cristalli liquidi. Negli anni successivi, Honda impose il V4 come la propria, caratteristica, configurazione tecnica.

## 1982 VF750S

### V4 vincenti

L'adozione da parte della Honda del motore V4, all'inizio degli Anni '80, fu un evento paragonabile all'introduzione, quattordici anni prima, del 4 cilindri in linea. Prima d'arrivare al livello attuale, rappresentato dalla splendida nuova VFR, la tecnologia del V4 Honda ha attraversato parecchie fasi evolutive.

Snello e compatto, con un'ampia e progressiva erogazione della potenza, il motore V4 ha rappresentato da subito la scelta ideale sia per le moto da turismo che per le supersport. La prima VF750S a cardano risale al 1982 – presto affiancata dalla VF750F, con trasmissione a catena ed un telaio più agile. Nel 1984 l'azienda prese seriamente in considerazione l'idea di abbandonare la scelta strategica dei motori V4 ma, dopo un'accorata difesa di questa configurazione da parte della Honda Europa, il grande successo della VFR750F (1985) dimostrò come la fiducia concessa fosse stata ben riposta! La VFR750F attingeva tecnologia a piene mani dalle imbattibili RVF da competizione, per offrire un eccezionale connubio di prestazioni, affidabilità e versatilità.

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	748 cc
Alesaggio per corsa	70 x 48,6 mm
Potenza max	82 CV a 9500 giri/minuto
Coppia max	6,8 Kgm a 8500 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori (VD)
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante Pro-Link
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a tamburo
Peso	242 Kg

## 1983 VF1100C Magna



### La potenza del V4 sulle Custom

Il massiccio motore 4 cilindri a V sviluppato da Honda all'inizio degli anni '80 era la soluzione naturale per le grandi cruiser autostradali dal feeling rilassato. Muovendosi sicura nel tradizionale terreno delle Custom, caratterizzate dalla posizione di guida *bassa ed allungata*, la modernissima VF1100C rappresentò una rivoluzione - forte com'era di un'erogazione della potenza molto più dolce rispetto alle *ruvide*, classiche bicilindriche a V americane dell'epoca.



## 1983 VF1100C Magna

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi DOHC, raffreddato a liquido
Cilindrata	1098 cc
Alesaggio per corsa	79 x 55,3 mm
Potenza max	120 CV a 9000 giri/minuto
Coppia max	10,4 Kgm a 7500 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	246 Kg

## 1984 SH50



Ruote alte e maggior sicurezza

Eleganza e praticità sono le caratteristiche del blasonato SH50 (conosciuto in Europa anche come Scoopy, Fifty o City Express), scooter *di culto* in Italia e oggetto di continui miglioramenti nel corso dei molti anni di produzione. Nato espressamente come veicolo destinato ai rapidi spostamenti urbani e destinato principalmente agli adolescenti del vecchio continente, vantava un silenzioso motore monocilindrico 2 tempi, un'affidabile trasmissione a cinghia e ruote da 16 pollici per una guida in totale sicurezza. Oramai una vera e propria icona di stile, ha portato l'idea dello scooter, inventato in Italia nel dopoguerra, a nuovi vertici di convenienza. Prodotto originariamente in Belgio, la nuova versione degli anni '90 (con ruote in lega e cilindrata anche di 100cc) è stata prodotta dal 1996 al 2001 presso la Honda Italia di Atessa. Risalgono invece al XXI secolo le versioni 125 e 150cc, con propulsore 4 tempi.



## 1984 SH50

Motore	monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	49 cc
Alesaggio per corsa	40 x 39,3 mm
Potenza max	3,9 CV a 6000 giri/minuto
Coppia max	0,31 Kgm a 5500 giri/minuto
Alimentazione	a carburatore
Trasmissione	V-matic
Avviamento	elettrico
Telaio	tubolare in acciaio
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	braccio oscillante con monoammortizzatore
Freno ant.	a tamburo
Freno post.	a tamburo
Peso	68,3 Kg

## 1984 XL600LM



Dal deserto alla città

La crescente popolarità della Parigi-Dakar spinsero la Casa negli Anni '80 a realizzare la XL600LM, una moto fuoristrada dalle ottime prestazioni anche stradali - grazie ad un motore monocilindrico di raffinata concezione. La prima Honda che aveva vinto la classica sahariana era stata nel 1982 una XL500 quasi di serie, con cilindrata però maggiorata a 550 cc. La XL600, forte del proprio motore da 591 cc con testata a 4 valvole radiali RFVC (Radial Four Valve Combustion), divenne così da subito la più grande monocilindrica Honda mai prodotta. Particolari tipicamente da "moto del deserto", quali l'enorme serbatoio da 27 litri ed il doppio faro anteriore, conferirono alla XL un'aria imponente. Ma ci voleva un vero pilota fuoristrada per tirar fuori il meglio da questa monocilindrica nella guida off/road...



## 1984 XL600LM

Motore	monocilindrico, 4 tempi, ST50EX, raffreddato ad aria
Cilindrata	591 cc
Alesaggio per corsa	97 x 80 mm
Potenza max	44 CV a 6500 giri/minuto
Coppia max	5 Kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	2 carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico ed a pedale
Telaio	monotrave sdoppiato tubolare in acciaio
Sospensione ant.	elescopica
Sospensione post.	Pro-Link
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso	155 Kg

## 1985 TRX200SX



Buona per divertirsi e per lavorare

Può una quattro ruote diventare una moto? Per avere una stabilità ed una sicurezza decisamente superiore a quelle di tutti gli altri veicoli tuttoterreno, specie alle alte velocità, Honda... aggiunse una ruota. Il risultato fu il primo quad, il TRX200. Tanto apprezzata da aver creato un'intera gamma di mercato (incluse versioni a quattro ruote motrici e trasporto merci), che ha regalato nuove sensazioni agli appassionati del fuoristrada, ottenendo al tempo stesso alte prestazioni e praticità d'uso. Le più recenti versioni delle TRX sono equipaggiate con un semplicissimo cambio elettronico a pulsante, e conciliano al meglio la stabilità dell'auto ed il divertimento delle moto. Ovviamente, sono gli Stati Uniti il paese dove è maggiore la richiesta di questo genere di veicoli, destinati al lavoro ed al tempo libero.



## 1985 TRX200SX

Motore	monocilindrico, 4 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	199,1 cc
Alesaggio per corsa	65 x 60 mm
Potenza max	14,5 CV a 7000 giri/minuto
Coppia max	1,56 Kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	a carburatore
Cambio	5 velocità
Frizione	semi-automatica centrifuga multidisco umida
Avviamento	a pedale
Telaio	monotrave sdoppiato in acciaio tubolare
Sospensione ant.	doppio triangolo
Sospensione post.	forcellone oscillante
Freno ant.	a tamburo (due)
Freno post.	a tamburo (due)
Peso	160 kg

## 1985 NS125F



### Potenza adolescente

Il sogno adolescenziale di tutti i ragazzi che oggi hanno “intorno a quarant’anni” è stato rappresentato da questa “ottavo di litro” supertecnologica con motore 2 tempi ad alte prestazioni, caratterizzata dal telaio perimetrale color alluminio, dalla sella rossa e dai cerchi in lega neri. E’ stato un vero fiore all’occhiello della tecnologia Honda “made in Atessa, Italia”, ed ha in seguito conquistato anche i mercati d’oltreoceano, dove è stata esportata con successo. Dominatrice del mercato e delle gare “Sport Production” riservata alle derivate di serie, è stata la moto sportiva per antonomasia dei giovani italiani (e non), che perdevano i pomeriggi non solo sui libri ma anche a cercare nuove soluzioni tecniche per farla risultare ancor più veloce di quanto già non fosse...



## 1985 NS125F

Motore	monocilindrico 2 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	124,5cc
Alesaggio x Corsa	56 x 50,6mm
Potenza Max.	17 kW
Frizione	a dischi multipli a bagno d'olio
Avviamento	a pedale
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante e monoammortizzatore idraulico
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso (a secco)	124 kg

## 1985 NS400R



La prima racing con telaio in alluminio

Dopo la vittoria nel Mondiale 500 del 1983, Honda lanciò sul mercato una *racing replica* della moto ufficiale. Scegliendo l'insolita cilindrata di 400cc, i progettisti riproposero lo stesso originale schema motoristico della NS500R: un motore 2 tempi 3 cilindri a V, con raffreddamento ad acqua. La NS400R fu la prima Honda di serie con telaio in alluminio ed una carenatura identica alla Honda Rothmans Campione del Mondo 1985 con Freddie Spencer. Su strada, faceva furore: quando il sibilo del motore spingeva la NS400R fino ad oltre 200 Km/h, era facile immaginare d'essere *davvero* in sella ad una vera moto da Gran Premio. Fatto ancor più importante per una "media" sportiva, il 3 cilindri a V, montato su un telaio rigido con ottime sospensioni, assicurava un fantastico controllo del mezzo in curva, grazie anche alla ruota anteriore da 16 pollici, che rendeva i cambi di direzione decisi e rapidissimi.



## 1985 NS400R

Motore	3 cilindri a V di 90°, 2 tempi, raffreddato a liquido con ammissione lamellare
Cilindrata	387 cc
Alesaggio per corsa	57 x 50,6 mm
Potenza max	72 CV a 9500 giri/minuto
Coppia max	5,7 Kgm a 8500 giri/minuto
Alimentazione	carburatore singolo
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	a pedale
Telaio	doppia culla in alluminio a sezione differenziata
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante Pro-Link
Freno ant.	Doppio disco
Feno post.	a disco
Peso	163 Kg

## 1986 CN250



Lo scooter comodo come un'auto

Con il CN250, Honda ha inventato un nuovo genere di... due ruote da città. Lungo e filante come un oggetto uscito da un film di fantascienza, era destinato originariamente al mercato americano, ma ebbe subito grande successo anche in Italia. Riprendeva la struttura dello scooter con ruote di piccolo diametro - ma rimodellato in una chiave personalissima, come quella di una poltrona a due ruote dalle moderne soluzioni tecniche. Un ampio parabrezza garantiva un'utile protezione dalle intemperie; il CN250 (Spazio in europa, Fusion in Giappone ed Helix negli Usa) – regalava un comfort di marcia da...berlina anche a due persone, grazie all'ergonomico sellone biposto. Inoltre, è stato uno delle prime moto al mondo con strumentazione interamente digitale. Sotto la vistosa carrozzeria sagomata, la trasmissione completamente automatica, l'avviamento elettrico, la forcella con sistema antiaffondamento ed il silenzioso motore monocilindrico 4 tempi raffreddato a liquido si sono associati per rendere il CN250 il più confortevole mezzo di trasporto.

## 1986 CN250

Motore	monocilindrico, 4 tempi OHC, raffreddato a liquido
Cilindrata	244 cc
Alesaggio per corsa	72 x 60 mm
Potenza max	16,0 CV a 7000 giri/minuto
Coppia max	2,0 Kgm a 5500 giri/minuto
Alimentazione	a carburatore
Trasmissione	V-matic
Frizione	centrifuga automatica a secco
Avviamento	elettrico
Telaio	tubolare in acciaio
Sospensione ant.	attacco inferiore
Sospensione post.	braccio oscillante
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso	156 Kg

## 1987 XL600V Transalp



V come versatile

Nel 1986 la Honda affrontò in modo completamente nuovo il mercato delle moto da enduro, grazie alla Transalp, spinta dalla versione 600 cc del bicilindrico a V, 6 valvole raffreddato a liquido già impiegato sulla VT500 stradale. Un importante contributo alla progettazione di questo modello venne dallo staff europeo della Casa, che suggerì la scelta vincente della carenatura protettiva. Il risultato è stato quello di una moto da turismo versatile ed emozionante - all'altezza del proprio nome: non esiste nulla di meglio su due ruote per affrontare i passi alpini. Agile, instancabile e ben frenata, si trova parimenti a proprio agio sia nel traffico cittadino che sulle strade di campagna od in autostrada. Nel 2007, in occasione della presentazione della nuova XL700V Transalp con motore 4 valvole ad iniezione, Honda ha festeggiato il ventesimo anno di commercializzazione di questo modello, che è casualmente coinciso con il raggiungimento dell'incredibile traguardo di 150.000 Transalp prodotte.



## 1987 XL600V Transalp

Motore	bicilindrico a V di 52°, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	583 cc
Alesaggio per corsa	75 x 66 mm
Potenza	50 CV a 8000 giri/minuto
Coppia max	5,3 Kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	Due carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	Pro-Link
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso	175 Kg

## 1987 VFR750R/RC 30



I V4 cominciano a vincere

La VRF750R del 1985 è stata una di quelle moto eccezionali che s'impongono per prestazioni e per facilità d'uso. Ha portato a nuovi livelli d'eccellenza il propulsore 4 cilindri a V, dal superbo rapporto prezzo/qualità. Ha dimostrato altresì come le dimensioni raccolte e la raffinatezza di un V4 potessero combinarsi persino con la ridotta manutenzione. E poi arrivò la sorpresa, sotto forma della leggendaria VFR750R (RC30) del 1988. Le sue incredibili prestazioni lasciarono a bocca aperta gli appassionati, perché in realtà si trattava di una moto da corsa adibita ad un uso stradale. Seducente e funzionale al tempo stesso, la RC30 montava la sospensione posteriore monobraccio delle RVF ufficiali - derivata dal progetto Elf. Il motore, la più recente evoluzione del versatile propulsore della VFR750, era addirittura assemblato artigianalmente (a mano!) per fornire prestazioni sensazionali. I grandi risultati ottenuti nelle gare Superbike e TTF1 parlano da soli: ancor oggi la RC30 fa venire i brividi...



## 1987 VFR750R/RC 30

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi DOHC 4 valvole per cilindro, raffreddato a liquido
Cilindrata	748 cc
Alesaggio per corsa	70 x 48,6 mm
Potenza max	112 CV a 11000 giri/minuto
Coppia max	7,1 Kgm a 10500 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	a diamante con tubi in alluminio a sezione differenziata
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante Pro-Arm con Pro-link
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	180 Kg

## 1987 Tact



Gli scooter con il vano portacasco

Nel 1987, in occasione della IV generazione del Tact, il design del mezzo venne radicalmente modificato: la linea divenne così più pulita, moderna e funzionale. Nel contempo, cresceva il numero dei Paesi che imponevano l'obbligatorietà del casco; così, il Tact venne fornito di serie di un vano portacasco ricavato sotto la sella. Soprannominato Met-In, quest'idea si tramutò presto in una vera rivoluzione, liberando i proprietari dall'assillo di doversi sempre portare dietro il casco una volta parcheggiato il mezzo. La versione del 1989 (Standup), venne equipaggiata addirittura con un cavalletto centrale elettrico – prima moto al mondo ad esserne dotata di serie.

## 1987 Tact

Motore	monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria forzata
Cilindrata	49 cc
Alesaggio per corsa	41 x 37,4 mm
Potenza max	5,8 CV a 6500 giri/minuto
Coppia max	0,66 kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	carburatore a valvola cilindrica
Trasmissione	automatica (V-matic)
Avviamento	elettrico ed a pedale
Telaio	monotrave superiore
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	unità oscillante
Freno ant.	a tamburo
Freno post.	a tamburo
Peso	60 Kg

## 1988 NSR125F



La Naked d'avanguardia

La NSR125F può essere a ben vedere considerata l'antesignana della naked sportive moderne – Hornet 600 in testa. Motore a 2 tempi raffreddato a liquido decisamente performante, ma con una grande novità era a livello ciclistico; il primo telaio d'alluminio "made in Italy" montato su una "ottavo di litro", che conferiva un look formidabile a questa... piccola peste, la cui grinta era sottolineata dagli sportivissimi cerchi in lega. Un successo che ha fatto Storia !



## 1988 NSR125F

Motore	Monocilindrico, 2 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	124,8cc
Alesaggio x Corsa	54 x 54,5mm
Potenza Max.	21,3 kW
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio
Avviamento	elettrico
Telaio	in lega d'alluminio pressofuso
Sospensione ant.	forcella idraulica telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante con monoammortizzatore idraulico
Freno ant.	disco idraulico
Freno post.	disco idraulico
Peso (a secco)	132 kg

## 1988 GL1500 Gold Wing



La moto più completa di sempre

Portando all'estremo l'idea alla base della Gold Wing, Honda ha inventato quella maestosa ammiraglia tourer che risponde al nome di GL1500. Spinta da un motore a 6 cilindri contrapposti con quasi 100 CV, la GL1500 ("made in USA") eclissa su strada qualsiasi altra moto, per via della comodissima... poltrona a disposizione del guidatore ed alla valida sistemazione del passeggero, al rassicurante impianto frenante ed alla presenza della retromarcia (!) - che facilita ogni manovra. La progressiva erogazione della potenza e le sofisticate sospensioni rendono l'assetto della moto simile a quello di un... tappeto volante. Ovviamente, il sintonizzatore a cassette (di serie) è stato appositamente studiato per garantire la massima efficienza in movimento.



## 1988 GL1500 Gold Wing

Motore	6 cilindri contrapposti, 4 tempi OHC, raffreddato a liquido
Cilindrata	1520 cc
Alesaggio per corsa	71 x 64 mm
Potenza max	97 CV a 5000 giri/minuto (EC)
Coppia max	15,2 Kgm a 4000 giri/minuto (EC)
Alimentazione	2 carburatori (VDG9)
Cambio	5 velocità più retromarcia
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	braccio oscillante
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	368 Kg

## 1988 NX650 Dominator



Una tuttoterreno completa

Studiando la XL600R, i tecnici Honda giunsero a realizzare la monocilindrica NX650 Dominator che, pur ricordando le moto *da deserto*, risultava più curata nei particolari e più semplice da guidare: si fece così particolarmente apprezzare dai motociclisti europei. Il suo *supermono* trasudava personalità, eccellendo ai bassi e medi regimi. L'efficace monoammortizzatore posteriore Pro-Link rende questa enduro facile da guidare, ma in grado di regalare soddisfazioni anche ai veri sportivi. L'efficienza dell'impianto frenante, del sistema d'illuminazione e delle altre dotazioni di serie ne fanno una tuttoterreno valida sull'asfalto e fuori - come ha dimostrato nei rally africani...



## 1988 NX650 Dominator

Motore	monocilindrico, 4 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	644 cc
Alesaggio per corsa	100 x 82 mm
Potenza max	4,5 CV a 6000 giri/minuto
Coppia max	5,6 Kgm a 5000 giri/minuto
Alimentazione	a carburatore
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico ed a pedale
Telaio	monotrave sdoppiato tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	Pro-Link
Freno ant.	a disco
Freno post.	a disco
Peso	152 Kg

## 1989 PC800 Pacific Coast



La moto derivata dall'automobile

Impegnati a reinventare la moto di grossa cilindrata in una forma nuova, in grado di calamitare quella clientela disinteressata alla tecnologia od alle alte prestazioni, la... motomobile PC800 Pacific Coast deriva dalle esperienze tecniche suggerite ed acquisite da tecnici dell'R&D Honda... automobilistica. Formata da una voluminosa carrozzeria con pannelli fonoassorbenti, disponeva di un design morbido e filante. A disposizione del guidatore vi era comunque un bicilindrico a V (ereditato dalla serie VT) con trasmissione a cardano, capace di spingere la Pacific Coast a ragguardevoli velocità di crociera. Questa moto ha invero anticipato, forse anche troppo, l'attuale tendenza dei maxiscooter e delle moto dedicate al turismo a medio raggio, di cui è un mirabile esempio la Deauville - con motore bicilindrico a V e trasmissione cardanica.



## 1989 PC800 Pacific Coast

Motore	Bicilindrico a V di 45°, raffreddato a liquido
Cilindrata	800 cc
Alesaggio per corsa	79,5 x 80,6 mm
Potenza max	56 CV a 6500 giri/minuto
Coppia max	6,7 Kgm a 5500 giri/minuto
Alimentazione	Due carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla in acciaio
Sospensione ant.	teleidraulica
Sospensione post.	forcellone oscillante
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a tamburo
Peso	262 Kg