

ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



Locatie **Zuid-Holland, Lisse**
<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>



BIJ VRAGEN GRAAG OOK MOB NR DELEN ZODAT IK VIA WHATSAPP MEER FOTO's KAN DELEN

Wegens emigratie naar Zuid-Afrika, verkoop ik mijn collectie motoren die ik heb opgebouwd gedurende de afgelopen 32(!) jaar. Mijn hart klopt vooral HONDA, zoals deze prachtige 1968 Honda CB450 K0 Black Bomber klassieker. Mijn gehele verzameling verkeerd in nieuwstaat en is ook bereden. Niet alleen optisch zijn de motoren perfect maar ook motorisch.

U zult altijd een goedkopere kunnen vinden maar als je naast een motor staat en zoals bij de CB750 K1 ziet waaraan Eur 11.000 is uitgegeven dan snap je dat een restauratie tot in de kleinste details zeer kostbaar is.

Deze Honda CB450 K0 Black Bomber is door een Honda dealer eind jaren 80 volledig opnieuw opgebouwd met Honda OEM onderdelen zoals nieuwe uitlaten, chroomwerk, tank, emblemen, spatborden, zeg maar helemaal nieuw! Ik kocht de motor in 2004 in een echte concours staat en er is sinds de revisie circa 3.000km mee gereden. De Black Bomber is origineel in Engeland geleverd maar heb ik bij mijn verhuizing terug naar Nederland in 2015 op Nederlands kenteken gezet.

U vind meer informatie over de Black Bomber die veel zeldzamer is dan de CB750K1 hieronder. Motorisch was de motor haar tijd ver vooruit terwijl het uiterlijk meer een laat 1950 look heeft. En...het is een Honda, dus lekt niet en start gewoon als je wilt rijden! Maar...u kunt ook mijn andere Black Bomber

kopen die ook in perfecte staat is met originele knipperlichten (!) en door Ernst Hagen motoren (1972) motor (1972) 1000cc. De Black Bomber heeft een knipperlicht (1972) en door Ernst Hagen motoren (1972) motor (1972) 1000cc.

fotos
 De motor is in perfecte staat en is met originele knipperlichten (!) en door Ernst Hagen motoren (1972) motor (1972) 1000cc. De Black Bomber heeft een knipperlicht (1972) en door Ernst Hagen motoren (1972) motor (1972) 1000cc.

Verder te koop:
 o Honda CB750 K0 andcast, de 2e in Nederland geleverde CB750 ooit van maart 1970 en de enige in de originele Candy Red lak. In uitmuntende staat motorblok heeft 2.000km gelopen en is het originele blok (matching numbers). Origineel zadel maar ook Honda OEM gloednieuw 0 zadel erbij en nieuwe



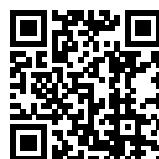
<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a



<https://www.advertentiax.nl/x-1936989-z>
 ZGAN Honda CB450 K0 Black Bomber CB750 K0 CB500 CB350 CD175a

lakset met alle deksels professioneel gespoten mocht u de originele delen liever wegleggen. Zeer veel bijzondere onderdelen en nieuwe Japanse 4-4 uitlaten

o Nederlandse Honda CB750 K1 Four (dus met meegespoten koplamp); betreft een restauratie tot in de laatste details van een K2 die helemaal is omgebouwd naar K1 in de mooiste kleur gespoten Candy Blue Green (ook een K0/Sandcast kleur). Professioneel opgebouwd en circa Eur 11,000 aan onderdelen en spuitwerk. Concours staat en natuurlijk met nieuwe Japanse 4-4 uitlaten, gereviseerde tellers, zeg maar alles NIEUW

o Honda CB500 K0 Four van 1975 NL dus "laat afgeleverde" K0 met prachtig gereviseerde tellers en mooie originele uitlaten in zeer goede staat. Candy gold was toch wel de meest populaire kleur midden jaren 70 (ook vaak op CB750K2). Dit betreft een K0 die professioneel gereviseerd is met zeer goede lak en natuurlijk die echte kleine K0 tellers

o Nederlandse Honda CB500 K2 Four van 1976; mooi gerestaureerd en opnieuw gespoten in Candy Sapphire Blue (prachtige frisse kleur blauw en origineel Honda). Nieuwe uitlaten, gereviseerde tellers, zeer mooi.

o Een 2e Honda CB450 K0 Black Bomber uit maart 1966. Ik ben verliefd op het karakter van deze 2 cilindrs die onder de 2.500rpm er weinig zin in hebben en dan ineens bij 3.000rpm bakken met koppell leveren. De modern kleptechniek en 9.700rpm rode lijn maken het een echt race blok en subjectief sneller dan de CB500 Four. Dit exemplaar heeft originele knipperlichten (destijds een optie) en is door Ernst Hagen motoren gereviseerd. De motor loopt super mooi en met nieuw origineel voorspatbord en prachtig chroomwerk zul je ze zo zeer zelden nog vinden

o Nederlandse Honda CB350F Four van januari 1975 met slechts 8.000km op de teller (!) en helemaal origineel zoals 50 jaar geleden geleverd. Originele lak in Bachus Olive Green metallic, beter wordt het niet. Originele uitlaten en tot op het laatste schroefje origineel met rubber flap aan het spatbord. De oprichter van Honda vond deze kleinste 4 cylinder ter wereld de beste; loopt heel mooi en prachtig geluid. Komt nog goed mee met zo'n 150km/h topsnelheid (die je natuurlijk niet gaat uitproberen!)

o Honda CD175a "sloper" uit 1967 met de voorover hellende cilindrs. Gespoten in prachtig Honda metallic blauw en in eerste originele lak met goed kunststof spatborden, gloednieuwe velgen, banden, nieuwe carburateur, uitlaten etc. Kortom bijzonder omdat de motorfiets in de unieke a versie slechts 1 jaar is gebouwd en nog de oude S90 / CB450 looks heeft. Foto van VOOR de restauratie!

o Honda TS50DX in blauw metallic originele lak van 1971! Mijn favoriete Honda brommer die gebaseerd is op de CB100 motorfiets. Dik en origineel (!) zadel, grote voorvork en echte klassieke looks. De echte 4takt herenbrommer

o Honda C310 S type 1 van 1967 in het zwart met mooi chroom en...hele goede beenkappen wat je zelden nog ziet!

o Van alle bovenstaande motoren en brommers heb ik zeer veel onderdelen incl nieuwe uitlaten, motorblokken, zuigers, emblemen, chromen zijkappen van tank etc etc

Wat maakt de Honda CB450 K0 Black Bomber uniek?

De Honda CB450 was de eerste 'grote' Honda-motorfiets met een 444cc 180° straight twin-motor met dubbele bovenliggende nokkenas, die 43 pk (meer dan 100 pk/liter) produceerde.

Verscheijnt voor het eerst als een K0-model met vier versnellingen uit 1965, het enige model overigens dat verzamelaars willen en die laten de (lelijke) K1 dus staan... K0-modellen, ook wel bekend als 'Black Bomber', vielen op door hun opvallende grote brandstoftank met chroomzijde en dezelfde gebruikelijke 'familie'-stijl die werd gebruikt in de S90 en CD175a.

Allan Robinson, een medewerker van Honda, noteerde een kilometertijd bij stilstand van 30,1 seconden en een eindsnelheid van 160 km/u. De top ligt op 180 km/u, wat voor die tijd uniek was.

Honda (UK) plande nog een publiciteitsevenement door Mike Hailwood in te schrijven als een van de rijders in de productierace van de Motor Cycle 500 Mile op Brands Hatch in juli 1966.

In plaats daarvan legde Hailwood demonstratieronden af ??op een CB450 voordat het racen begon, omdat deze niet mocht concurreren in de 500cc-categorie. De FIM oordeelde dat de machine niet als productiemachine was geclassificeerd omdat deze twee bovenliggende nokkenassen had...

De CB450 beschikte voor die tijd over uitstekende techniek, met name betrouwbare elektrische componenten, een elektrische starter en een horizontaal gedeeld carter. Alle kenmerken onderscheiden zich van de Britse tweeling uit die tijd.

Het meest radicale kenmerk was de klepvering.

In plaats van de conventionele spiraalveren werd gebruik gemaakt van torsiestaven: stalen staven die gedraaid waren om voor het veereffect te zorgen.

Aanvankelijk beschouwden de Britse en Amerikaanse motorfabrikanten de kleine Honda's niet als een grote bedreiging.

Als ze beter hadden gekeken, hadden ze zich misschien gerealiseerd dat de invloed van de new kid on the block feitelijk had bijgedragen aan het stimuleren van de verkoop van alle motorfietsmerken.

Destijds geloofden de Britse fabrikanten die leefden van de verkoop van hun 650-tweelingen dat Honda niet in staat was iets vergelijkbaars te produceren... dat wil zeggen, tot 1964, toen iemand Honda-personeel bespioneerde die een 450cc-tweeling testte op het fabriekscircuit in Suzuka, Japan.

De CB450 – alleen verkrijgbaar in het zwart, vandaar de bijnaam – zorgde ervoor dat Honda zeker machines met een grotere capaciteit kon bouwen. Bovendien beschikte het over superieure prestaties en grotere technische innovatie ten opzichte van de Europese concurrentie. Kortom, deze machine blies de

deur open waardoor Japanse fabrikanten de markt voor grote fietsen betraden. Honda ontwierp de CB450 om bekendheid te verkrijgen naast de Britse fabrikanten en nam de gehele industrie een paar jaar later over. De werkelijk belangrijke prestaties vonden plaats in wat het niet deed: er lekte geen olie en het faalde niet.

Later hoorde Honda uit betrouwbare bron dat de Britten een driecilinder 750 aan het ontwikkelen waren, en meteen werd het doel duidelijk. Het resultaat was natuurlijk de CB750 – en motorrijden is niet meer hetzelfde sinds.....

Deze Honda CB450 is zowel mechanisch als cosmetisch zeer netjes en loopt goed.

Due to emigration to South Africa, I am selling my collection of motorcycles that I have built up over the past 32(!) years. My heart beats especially HONDA, like this beautiful 1968 Honda CB450 K0 Black Bomber classic. My entire collection is in new condition and has also been ridden. The engines are not only perfect optically, but also mechanically.

You will always be able to find a cheaper one, but if you stand next to a motorcycle and see, as with the CB750 K1, on which Eur 11,000 was spent, you understand that a restoration down to the smallest details is very expensive.

This Honda CB450 K0 Black Bomber was completely rebuilt by a UK Honda dealer in the late 1980s with Honda OEM parts such as new exhausts, chrome, tank, emblems, fenders, so to speak, completely new! I bought the engine in 2004 in real competition condition and it has been driven approximately 3,000 km since the overhaul. The Black Bomber was originally delivered in England, but I put it on a Dutch license plate when I moved back to the Netherlands in 2015.

You can find more information about the Black Bomber which is much rarer than the CB750K1 below. Mechanically the bike was way ahead of its time, while the appearance has more of a late 1950s look. And...it's a Honda, so it doesn't leak and just starts when you want to drive!

But...you can also buy my other Black Bomber which is also in perfect condition with original indicators (!) and engines overhauled by Ernst Hagen; engine runs so nicely
Given the enormous effort over the past 32 years, you will eventually have to view the engine(s) in real life in Lisse. Then you will understand why they are not bargains but honest, perfect original (or restored) examples

Also for sale:

o Honda CB750 K0 Sandcast; the 2nd CB750 ever delivered in the Netherlands from March 1970 and the only one in the original Candy Red paint. In excellent condition; engine block has run 2,500 km and is the original block (matching numbers). Original saddle but also Honda OEM brand new K0 saddle and new paint set with all covers professionally sprayed if you prefer to put the original parts away. Many special

parts and new Japanese 4-4 exhausts

o Dutch Honda CB750 K1 Four (with painted headlight); concerns a restoration down to the last detail of a K2 that has been completely converted to a K1, sprayed in the most beautiful color Candy Blue Green (also a K0/Sandcast color). Professionally constructed and approximately Eur 11,000 in parts and paintwork. Concours condition and of course with new Japanese 4-4 exhausts, overhauled counters, everything is NEW

o Honda CB500 K0 Four from 1975 NL, so "late delivered" K0 with beautifully revised gauges and beautiful original exhausts in very good condition. Candy gold was the most popular color in the mid-1970s (also often on CB750K2). This is a K0 that has been professionally overhauled with very good paint and of course those real small K0 counters

o Dutch Honda CB500 K2 Four from 1976; beautifully restored and repainted in Candy Sapphire Blue (beautiful fresh blue color and original Honda). New exhausts, overhauled gauges, very nice.

o A 2nd Honda CB450 K0 Black Bomber from March 1966. I am in love with the character of these 2 cylinders that make little sense below 2,500 rpm and then suddenly deliver loads of torque at 3,000 rpm. The modern valve technology and 9,700rpm redline make it a real racing engine and subjectively faster than the CB500 Four. This copy has original indicators (an option at the time) and has been overhauled by Ernst Hagen engines. The engine runs great and with a new original front fender and beautiful chrome you will rarely find them anymore

o Dutch Honda CB350F Four from January 1975 with only 8,000 km on the odometer (!) and completely original as delivered 50 years ago. Original paint in Bachus Olive Green metallic, it doesn't get any better. Original exhausts and original, down to the last screw, with a rubber flap on the fender. The founder of Honda thought this smallest 4 cylinder in the world was the best; runs very nicely and has a beautiful sound. Keeps up well with a top speed of about 150 km/h (which of course you won't try!)

o Honda CD175a "sloper" from 1967 with the forward sloping cylinders from the UK. Painted in beautiful Honda metallic blue and in the first original paint with good plastic mudguards, brand new rims, tires, new carburetor, exhausts, etc. In short, special because the motorcycle in the unique A version was only built for 1 year and still has the old S90 / CB450 looks. has.

o Honda TS50DX in blue metallic original paint from 1971! My favorite Honda moped based on the CB100 motorcycle. Thick and original (!) saddle, large front fork and real classic looks. The real 4-stroke men's moped

o Honda C310 S type 1 from 1967 in black with beautiful chrome and... very good gaiters which you rarely see anymore!

o I have many parts of all the above motorcycles and mopeds, including new exhausts, engine blocks, pistons, emblems, chrome side covers of the tank, etc.

The Honda CB450 was the first 'big' Honda Motorcycle with a 444cc 180° straight twin, dual overhead cam engine producing 43-45 horsepower (more than 100 HP/ litre).
Appearing first as a 1965 four-speed K0 model, and 5 speed transmission in the 1968 K1 model.
K0 models, often known as 'Black Bomber', were notable for their distinctive large chrome-sided fuel tank with the same common 'family' styling used in the S90 and CD175a.

The CB450 was first shown in the UK in September 1965.
For publicity ridden by (the late) Allan Robinson, a Honda staff member, recorded a standing-start kilometer time of 30.1 seconds and a terminal speed of 100 mph (160 km/h).
Honda (UK) planned a further publicity event by entering Mike Hailwood as one of the riders in the Motor Cycle 500 Mile production race at Brands Hatch during July 1966.

Instead, Hailwood completed demonstration laps on a CB450 before racing began as it was unable to compete in the 500cc category, the FIM deeming it was not classified as a production machine as it had two overhead camshafts.....

The CB450 had excellent engineering for the time, notably including reliable electrical components, an electric starter, and a horizontally split crankcase.
All features distinct from the British twins of the era.

The most radical feature was the valve springing.
Instead of the conventional coil springs, it used torsion bars – rods of steel that twisted to provide the spring effect.
Initially, the British and American motorcycle companies didn't consider the little Hondas much of a threat.
Had they looked closer, they might have realized that the influence of the new kid on the block had actually helped to boost the sales of all motorcycle makes.

At the time, the British manufacturers that lived on the sales of their 650 twins believed Honda to be incapable of producing anything comparable...that is, until 1964, when someone spied Honda personnel testing a 450cc twin at the factory track in Suzuka, Japan.

The CB450—available only in black, hence its nickname—served notice on the world's motorcycle industry that Honda certainly could build larger capacity machines. What's more, it featured superior performance and greater technical innovation versus its European competition.

In short, this machine blew open the door through which Japanese manufacturers entered the big-bike market.

Honda designed the CB450 to put them on the big-bike map alongside the British manufacturers, and it did.

It's truly important achievements took place in what it did not do: it didn't leak oil, and it didn't fail.

Later, Honda learned from a reliable source that the British were developing a three-cylinder 750, and instantly the target became clear.

The result, of course, was the CB750 – and motorcycling hasn't been quite the same since.....

This Honda CB450 is very tidy, mechanically as well as cosmetically and she runs well.

Aufgrund der Auswanderung nach Südafrika verkaufe ich meine Motorradsammlung, die ich in den letzten 32(!) Jahren aufgebaut habe. Mein Herz schlägt besonders für HONDA, wie dieser wunderschöne Honda CB450 K0 Black Bomber-Klassiker von 1968. Meine gesamte Sammlung ist in neuwertigem Zustand und auch gefahren. Die Motoren sind nicht nur optisch, sondern auch mechanisch perfekt.

Sie werden immer ein günstigeres finden, aber wenn Sie neben einem Motorrad stehen und sehen, wie bei der CB750 K1, für die 11.000 Euro ausgegeben wurden, verstehen Sie, dass eine Restaurierung bis ins kleinste Detail sehr teuer ist.

Dieser Honda CB450 K0 Black Bomber wurde Ende der 1980er Jahre von einem Honda-Händler mit Honda-OEM-Teilen wie neuen Auspuffanlagen, Chrom, Tank, Emblemen und Kotflügeln komplett neu aufgebaut, sozusagen komplett neu! Ich habe den Motor im Jahr 2004 in echtem Wettbewerbszustand gekauft und er ist seit der Überholung ca. 3.000 km gefahren. Der Black Bomber wurde ursprünglich in England ausgeliefert, aber als ich 2015 zurück in die Niederlande zog, habe ich ihn auf ein niederländisches Nummernschild gesetzt.

Weitere Informationen zum Black Bomber, der viel seltener ist als der CB750K1, finden Sie weiter unten. Mechanisch war das Fahrrad seiner Zeit weit voraus, während das Erscheinungsbild eher an die späten 1950er-Jahre erinnert. Und ... es ist ein Honda, also leckt er nicht und springt einfach an, wenn Sie fahren möchten! Aber...Sie können auch meinen anderen schwarzen Bomber kaufen, der ebenfalls in perfektem Zustand ist, mit originalen Blinkern (!) und von Ernst Hagen überholten Motoren; Motor läuft so schön Angesichts der enormen Anstrengungen in den letzten 32 Jahren werden Sie die Lokomotive(n) irgendwann in Lisse im echten Leben besichtigen müssen. Dann werden Sie verstehen, warum es sich nicht um Schnäppchen, sondern um ehrliche, perfekt originale (oder restaurierte) Exemplare handelt

Auch zu verkaufen:

o Honda CB750 K0 Sandcast; die zweite CB750, die jemals ab März 1970 in den Niederlanden ausgeliefert wurde, und die einzige in der Originallackierung Candy Red. In bester Verfassung; Der

Motorblock hat eine Laufleistung von 2.500 km und ist der Originalblock (nummerngleich). Originaler Sattel, aber auch brandneuer Honda OEM-K0-Sattel und neues Lackset mit professionell lackierten Bezügen, wenn Sie die Originalteile lieber weglegen möchten. Viele Sonderteile und neue japanische 4-4-Auspuffanlagen

o Niederländische Honda CB750 K1 Four (mit lackiertem Scheinwerfer); Es handelt sich um eine bis ins letzte Detail durchgeführte Restaurierung eines K2, der komplett zu einem K1 umgebaut wurde, lackiert in der schönsten Farbe Candy Blue Green (ebenfalls eine K0/Sandcast-Farbe). Professionell gebaut und etwa 11.000 Euro für Teile und Lackierung. Concours-Zustand und natürlich mit neuen japanischen 4-4-Auspuffanlagen, überholten Zählern, alles ist NEU

o Honda CB500 K0 Four aus dem Jahr 1975, NL, also „spät gelieferter“ K0 mit wunderschön überarbeiteten Instrumenten und wunderschönen Originalauspuffanlagen in sehr gutem Zustand. Bonbongold war Mitte der 1970er Jahre die beliebteste Farbe (auch häufig bei CB750K2). Dies ist ein K0, der professionell überholt wurde, mit sehr gutem Lack und natürlich diesen echten kleinen K0-Zählern

o Niederländische Honda CB500 K2 Four von 1976; Wunderschön restauriert und in Candy Sapphire Blue neu lackiert (wunderschöne frische blaue Farbe und original Honda). Neue Auspuffanlagen, überholte Anzeigen, sehr schön.

o Ein zweiter Honda CB450 K0 Black Bomber vom März 1966; original Deutsches Fahrzeug. Ich bin verliebt in den Charakter dieser beiden Zylinder, die unter 2.500 U/min wenig Sinn machen und dann bei 3.000 U/min plötzlich jede Menge Drehmoment liefern. Die moderne Ventiltechnologie und die Drehzahlgrenze von 9.700 U/min machen ihn zu einem echten Rennmotor und subjektiv schneller als die CB500 Four. Dieses Exemplar verfügt über Originalblinker (damals eine Option) und wurde von Ernst Hagen Engines überholt. Der Motor läuft großartig und mit einem neuen Original-Frontkotflügel und schönem Chrom werden Sie sie selten mehr finden

o Niederländische Honda CB350F Four aus dem Januar 1975 mit nur 8.000 km auf dem Tacho (!) und komplett original, wie vor 50 Jahren ausgeliefert. Originallackierung in Bachus-Olivgrün-Metallic, besser geht es nicht. Originale Auspuffanlagen und original, bis auf die letzte Schraube, mit Gummiklappe am Kotflügel. Der Gründer von Honda hielt diesen kleinsten Vierzylinder der Welt für den besten; Läuft sehr gut und hat einen schönen Klang. Hält gut mit einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 150 km/h mit (was Sie natürlich nicht versuchen werden!)

o Honda CD175a „Sloper“ von 1967 mit nach vorne geneigten Zylindern. Lackiert in wunderschönem Honda-Metallic-Blau und im ersten Originallack mit guten Kunststoff-Kotflügeln, brandneuen Felgen, Reifen, neuem Vergaser, Auspuffanlagen usw. Kurz gesagt, etwas Besonderes, weil das Motorrad in der einzigartigen A-Version nur ein Jahr lang gebaut wurde und immer noch hat das alte S90/CB450-Aussehen.

o Honda TS50DX in Blau-Metallic-Originallackierung von 1971! Mein Lieblings-Honda-Moped auf Basis des CB100-Motorrads. Dicker und origineller (!) Sattel, große Vordergabel und echte klassische Optik. Das echte 4-Takt-Herrenmoped

o Honda C310 S Typ 1 von 1967 in Schwarz mit schönem Chrom und... sehr guten Manschetten, die man selten mehr sieht!

o Ich habe viele Teile aller oben genannten Motorräder und Mopeds, darunter neue Auspuffanlagen, Motorblöcke, Kolben, Embleme, verchromte Seitenabdeckungen des Tanks usw.

Die Honda CB450 war das erste „große“ Honda-Motorrad mit einem 444-cm³-180°-Reihentwinmotor mit doppelter obenliegender Nockenwelle, der 43 PS (mehr als 100 PS/Liter) leistete. Erscheint erstmals als K0-Viergangmodell von 1965, das einzige Modell, das Sammler haben wollen, also lassen sie die (hässliche) K1 in Ruhe... K0-Modelle, auch bekannt als „Black Bomber“, fielen durch ihre Eigenschaften auf markanter großer Kraftstofftank mit verchromter Seite und dem gleichen üblichen „Familien“-Design wie beim S90 und CD175a.

Allan Robinson, ein Honda-Mitarbeiter, verzeichnete eine stationäre Kilometerzeit von 30,1 Sekunden und eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h, was für die damalige Zeit einzigartig war.

Honda (Großbritannien) plante eine weitere Werbeveranstaltung, indem es Mike Hailwood als einen der Fahrer für das Motor Cycle 500 Mile-Produktionsrennen in Brands Hatch im Juli 1966 anbot. Stattdessen absolvierte Hailwood vor Rennbeginn Demonstrationsrunden auf einer CB450, da diese nicht in der 500er-Kategorie antreten durfte. Die FIM entschied, dass die Maschine nicht als Produktionsmaschine eingestuft wurde, da sie über zwei obenliegende Nockenwellen verfügte...

Die CB450 verfügte über eine für die damalige Zeit hervorragende Technik, besonders zuverlässige elektrische Komponenten, einen Elektrostarter und ein horizontal geteiltes Kurbelgehäuse. Alle Merkmale unterscheiden sich von den damaligen britischen Zwillingen.

Das radikalste Merkmal war die Ventilverfeder.

Anstelle herkömmlicher Schraubenfedern wurden Torsionsstäbe verwendet: Stahlstäbe, die gedreht wurden, um die Federwirkung zu erzielen.

Britische und amerikanische Motorradhersteller betrachteten die kleinen Hondas zunächst nicht als große Bedrohung.

Wenn sie genauer hingesehen hätten, hätten sie vielleicht erkannt, dass der Einfluss des Neulings in der Gegend tatsächlich dazu beigetragen hatte, die Verkäufe aller Motorradmarken anzukurbeln.

Damals glaubten die britischen Hersteller, die vom Verkauf ihrer 650er-Zwillinge lebten, dass Honda nicht in der Lage sei, etwas Vergleichbares zu produzieren ... bis 1964 jemand Honda-Mitarbeiter

ausspionierte, die auf der Werksstrecke in Suzuka einen 450er-Twin testeten , Japan.

Die CB450 – nur in Schwarz erhältlich, daher der Spitzname – ermöglichte es Honda sicherlich, Maschinen mit größerer Kapazität zu bauen. Darüber hinaus zeichnete es sich im Vergleich zur europäischen Konkurrenz durch überlegene Leistung und größere technische Innovation aus. Kurz gesagt, diese Maschine öffnete den japanischen Herstellern die Tür zum Eintritt in den großen Fahrradmarkt.

Honda entwarf die CB450, um neben den britischen Herstellern an Bedeutung zu gewinnen, und übernahm einige Jahre später die gesamte Branche. Die wirklich wichtigen Errungenschaften lagen in dem, was es nicht tat: Es trat kein Öl aus und es fiel nicht aus. Später erfuhr Honda aus zuverlässiger Quelle, dass die Briten eine Dreizylinder-750 entwickelten, und das Ziel war sofort klar.

Das Ergebnis war natürlich die CB750 – und seitdem ist Motorradfahren nicht mehr dasselbe. Diese Honda CB450 ist sowohl mechanisch als auch optisch sehr gepflegt und läuft gut.

En raison de l'émigration vers l'Afrique du Sud, je vends ma collection de motos que j'ai constituée au cours des 32(!) dernières années. Mon cœur bat particulièrement chez HONDA, comme cette belle Honda CB450 K0 Black Bomber classique de 1968. Toute ma collection est à l'état neuf et a également été roulée. Les moteurs sont non seulement parfaits optiquement, mais aussi mécaniquement.

Vous pourrez toujours en trouver une moins chère, mais si vous vous placez à côté d'une moto et voyez, comme pour la CB750 K1, pour laquelle 11 000 euros ont été dépensés, vous comprenez qu'une restauration jusque dans les moindres détails coûte très cher.

Cette Honda CB450 K0 Black Bomber a été entièrement reconstruite par un concessionnaire Honda à la fin des années 1980 avec des pièces d'origine Honda telles que de nouveaux échappements, chromes, réservoir, emblèmes, ailes, pour ainsi dire, complètement neufs ! J'ai acheté le moteur en 2004 en état de compétition réel et il a parcouru environ 3 000 km depuis la révision. Le Black Bomber a été initialement livré en Angleterre, mais je l'ai apposé sur une plaque d'immatriculation néerlandaise lorsque je suis revenu aux Pays-Bas en 2015.

Vous pouvez trouver plus d'informations sur le Black Bomber qui est beaucoup plus rare que le CB750K1 ci-dessous. Mécaniquement, la moto était bien en avance sur son temps, tandis que son apparence rappelle davantage celle de la fin des années 1950. Et... c'est une Honda, donc elle ne fuit pas et démarre juste quand vous voulez conduire !

Mais...vous pouvez aussi acheter mon autre Black Bomber qui est lui aussi en parfait état avec

clignotants d'origine (!) et moteurs révisés par Ernst Hagen ; le moteur tourne si bien
Compte tenu des efforts énormes déployés au cours des 32 dernières années, vous devrez
éventuellement voir le(s) moteur(s) en vrai à Lisse. Vous comprendrez alors pourquoi ce ne sont pas des
bonnes affaires mais des exemples honnêtes et parfaits, originaux (ou restaurés).

Egalement à vendre :

o Honda CB750 K0 Sandcast; la deuxième CB750 jamais livrée aux Pays-Bas à partir de mars 1970 et la
seule dans la peinture Candy Red d'origine. En excellent état; le bloc moteur a parcouru 2 500 km et est
le bloc d'origine (matching number). Selle d'origine mais aussi selle K0 neuve d'origine Honda et nouvel
ensemble de peinture avec tous les couvercles pulvérisés par des professionnels si vous préférez ranger
les pièces d'origine. Nombreuses pièces spéciales et nouveaux échappements japonais 4-4

o Néerlandais Honda CB750 K1 Four (avec phare peint) ; Il s'agit d'une restauration dans les moindres
détails d'un K2 entièrement transformé en K1, peint dans la plus belle couleur Candy Blue Green
(également une couleur K0/Sandcast). Construit professionnellement et environ 11 000 euros en pièces
et peinture. Etat concours et bien sûr avec de nouveaux échappements japonais 4-4, compteurs révisés,
tout est NEUF

o Honda CB500 K0 Four de 1975 NL, donc K0 « livrée tardivement » avec des jauges joliment révisées et
de beaux échappements d'origine en très bon état. L'or bonbon était la couleur la plus populaire au milieu
des années 1970 (également souvent sur la CB750K2). Il s'agit d'un K0 qui a été révisé
professionnellement avec une très bonne peinture et bien sûr ces vrais petits compteurs K0

o Honda CB500 K2 Four néerlandaise de 1976 ; magnifiquement restaurée et repeinte en Candy Sapphire
Blue (belle couleur bleue fraîche et Honda d'origine). Nouveaux échappements, jauges révisées, très
sympa.

o Une 2ème Honda CB450 K0 Black Bomber de mars 1966. Je suis amoureux du caractère de ces 2
cylindres qui n'ont guère de sens en dessous de 2 500 tr/min et qui délivrent alors d'un coup des tonnes
de couple à 3 000 tr/min. La technologie moderne des soupapes et la ligne rouge de 9 700 tr/min en font
un véritable moteur de course et subjectivement plus rapide que le CB500 Four. Cet exemplaire possède
des clignotants d'origine (en option à l'époque) et a été révisé par des moteurs Ernst Hagen. Le moteur
tourne très bien et avec un nouveau garde-boue avant d'origine et de beaux chromes, vous les trouverez
rarement plus

o Honda CB350F Four néerlandaise de janvier 1975 avec seulement 8 000 km au compteur (!) et
entièrement d'origine telle que livrée il y a 50 ans. Peinture originale en Bachus Olive Green métallisé, on
ne peut pas faire mieux. Pots d'échappement d'origine et originaux, jusqu'à la dernière vis, avec un rabat
en caoutchouc sur l'aile. Le fondateur de Honda pensait que ce plus petit 4 cylindres au monde était le
meilleur ; fonctionne très bien et a un beau son. Tient bien le rythme avec une vitesse de pointe d'environ

150 km/h (ce que vous n'essayerez bien sûr pas !)

o Honda CD175a « sloper » de 1967 avec les cylindres inclinés vers l'avant. Peinte dans le beau bleu métallisé Honda et dans la première peinture d'origine avec de bons garde-boue en plastique, des jantes, des pneus neufs, un carburateur neuf, des échappements, etc. Bref, spécial car la moto dans la version A unique n'a été construite que pendant 1 an et encore a l'ancien look S90 / CB450.

o Honda TS50DX en peinture d'origine bleu métallisé de 1971 ! Mon cyclomoteur Honda préféré basé sur la moto CB100. Selle épaisse et originale (!), grande fourche avant et un vrai look classique. Le vrai cyclomoteur pour hommes 4 temps

o Honda C310 S type 1 de 1967 en noir avec de beaux chromes et... de très bonnes guêtres qu'on voit rarement plus !

o J'ai de nombreuses pièces de toutes les motos et cyclomoteurs ci-dessus, y compris de nouveaux échappements, blocs moteurs, pistons, emblèmes, couvercles latéraux chromés du réservoir, etc.

La Honda CB450 a été la première « grosse » moto Honda dotée d'un moteur bicylindre droit de 444 cm³ à 180° avec double arbre à cames en tête, qui produisait 43 ch (plus de 100 ch/litre).

Apparaît pour la première fois comme un modèle K0 à quatre vitesses de 1965, le seul modèle que les collectionneurs veulent, alors ils laissent tranquille le (moche) K1... Les modèles K0, également connus sous le nom de « Black Bomber », se distinguaient par leur Grand réservoir de carburant distinctif avec côté chromé et le même style « familial » habituel que celui utilisé dans les S90 et CD175a.

Allan Robinson, un employé de Honda, a enregistré un temps au kilomètre stationnaire de 30,1 secondes et une vitesse finale de 160 km/h. Le maximum est de 180 km/h, ce qui était unique pour l'époque.

Honda (Royaume-Uni) a planifié un autre événement publicitaire en inscrivant Mike Hailwood comme l'un des pilotes de la course de production Motor Cycle 500 Mile à Brands Hatch en juillet 1966.

Au lieu de cela, Hailwood a effectué des tours de démonstration sur une CB450 avant le début de la course car elle n'était pas autorisée à concourir dans la catégorie 500cc. La FIM a jugé que la machine n'était pas classée comme machine de production car elle possédait deux arbres à cames en tête...

La CB450 disposait d'une excellente technologie pour l'époque, avec des composants électriques particulièrement fiables, un démarreur électrique et un carter divisé horizontalement. Toutes les caractéristiques le distinguent des jumeaux britanniques de l'époque.

La caractéristique la plus radicale était le ressort de soupape.

Au lieu des ressorts hélicoïdaux conventionnels, des barres de torsion ont été utilisées : des tiges d'acier tordues pour produire l'effet ressort.

Au départ, les constructeurs de motos britanniques et américains ne considéraient pas les petites Honda

comme une grande menace.

S'ils avaient regardé de plus près, ils auraient peut-être réalisé que l'influence du nouveau venu dans le quartier avait en fait contribué à stimuler les ventes de toutes les marques de motos.

À l'époque, les constructeurs britanniques qui vivaient de la vente de leurs jumeaux 650 pensaient que Honda était incapable de produire quelque chose de comparable... jusqu'en 1964, lorsque quelqu'un aperçut le personnel de Honda testant un jumeau de 450 cm³ sur la piste d'usine de Suzuka. , Japon.

La CB450 – disponible uniquement en noir, d'où son surnom – a certainement permis à Honda de construire des machines de plus grande capacité. De plus, il affichait des performances supérieures et une plus grande innovation technique par rapport à la concurrence européenne. En bref, cette machine a ouvert la porte aux fabricants japonais pour entrer sur le grand marché du vélo.

Honda a conçu la CB450 pour se faire connaître aux côtés des constructeurs britanniques et a repris l'ensemble de l'industrie quelques années plus tard. Les réalisations vraiment importantes ont été dans ce qu'il n'a pas fait : il n'a pas laissé échapper de pétrole et il n'a pas échoué.

Plus tard, Honda a entendu d'une source fiable que les Britanniques développaient une 750 à trois cylindres, et l'objectif est immédiatement devenu clair. Le résultat, bien sûr, fut la CB750 – et la moto n'est plus la même depuis.....

Cette Honda CB450 est très soignée, tant mécaniquement que esthétiquement, et fonctionne.