A rider wearing a black helmet and jacket is seated on a black Honda VT750S motorcycle. The motorcycle is parked on a paved street next to a brick wall with graffiti and a green metal gate. The scene is set in an urban environment.

PROVA NOVITA'

HONDA VT750S ROADSTER CITTADINA

di Francesco Paolillo | Honda VT 750 S é una roadster piacevole da guardare e da guidare, che non rinnega le proprie radici da custom. Pratica e molto maneggevole, se la cava bene in città e costa 6.690 euro



“ In città i 229 sono ben nascosti e la VT si guida con grande piacere e soprattutto con estrema facilità ”

Un tempo fu “Shadow 750 RS”, poi, sull’onda del marketing, ecco che il nome diviene VT 750 S. Oltre al nome cambia anche la categoria di appartenenza, non più custom, bensì roadster. Questa moto si posiziona sulla carta in un limbo tra le naked vere e proprie, e la gamma custom del marchio giapponese ma per quanto riguarda il listino, invece, viene insolitamente inserita tra le varie Hornet e CB. Come giudicarla? Beh come naked non ci siamo, come roadster... ci siamo quasi, ma l’indole custom svetta su tutto, anche perché sotto sotto meccanica e ciclistica derivano strettamente da quel mondo.

Estetica e ciclistica

Le affinità con la Shadow, è inutile negarlo ci sono, e non c’è nulla di cui vergognarsi, le ruote che passano dall’accoppiata 15/17 pollici (21 per la Shadow Spirit) a 16/19, oltre a un canotto di sterzo meno inclinato (31° contro i 34 della “custom”) fanno però capire che la “S” vuole essere altra cosa. Anche la carrozzeria cambia, abbandonando l’abbondanza delle forme della Shadow, sottolineata da un serbatoio a goccia privo di strumentazione, ora relegata all’interno dell’unico strumento circolare posto al centro del manubrio, e soprattutto dal parafrangente posteriore decisamente più slanciato. An-

che la sella appare più rastremata, e soprattutto non è più in due pezzi, bensì in uno solo. Più snella e di conseguenza anche più leggera, sulla bilancia la VT 750 S fa segnare 229 kg, contro i 251 della Shadow e i 248 della Shadow Spirit (tutti in ordine di marcia). Cromature a profusione, anche se purtroppo, seppur ben fatte, alcune alla prova “tattile”, risultano essere di plastica. Certo che bisogna tener conto di un prezzo di acquisto di 6.690 € f.c., quotazione allettante, ma qualche sforzo in più andrebbe fatto, anche perché oltre alle cromature, non passano inosservati i cablaggi a vista sotto la sella, la fusione decisamente

grezza del telaio all’altezza del canotto di sterzo e le leve a pedale di fattura povera. Due le colorazioni disponibili: Heavy Grey Metallic; Pearl Heron Blue.

Freni

Più consoni al mondo custom che non a quello di una roadster, l’impianto frenante prevede un solo disco anteriore da 296 mm, con pinza a doppio pistoncino, mentre dietro fa bella mostra di sé un tamburo da 180 mm.

Sospensioni

Forcella telescopica da 41 mm di diametro e coppia di ammortizzatori (regolabili su 5 diverse posizioni del precarico molla)

chiudono il quadro riguardante la ciclistica della VT 750 S.

Motore

E’ una vecchia conoscenza il bicilindrico da 745 cc della VT 750 S: è lo stesso motore delle sorelle...pardon delle cugine Shadow e Shadow Spirit. Non particolarmente potente, circa **41 CV a 5.500 giri/min**, ma estremamente morbido e lineare nell’erogazione di potenza e coppia, **61,8 Nm a soli 3.250 giri/min**, si adatta perfettamente al carattere della VT 750 S, così come il cambio a 5 rapporti.

Strumentazione

C’è il minimo indispensabile, ed è contenuto nell’unico stru-

mento circolare posto davanti al guidatore. Tachimetro analogico, doppio contachilometri parziale e quello totale, con il “must” dell’orologio, visualizzati nel piccolo display. Bloccasterzo posto sul canotto di sterzo e chiave dotata di immobilizer, sono le difese dai malintenzionati di cui è dotata la VT 750 S.

In sella

Saranno anche parenti, ma una volta montati in sella alla VT 750 S le cugine appaiono distanti, non anni luce, ma comunque parecchio. La sella, posta a 737 mm da terra, quasi 10 in più rispetto a Shadow e Shadow Spirit, oltre alle pedane meno avanzate ed al manu-





1



2



3

1 C'è il minimo indispensabile, ed è contenuto nell'unico strumento circolare posto davanti al guidatore.

2 Forcella telescopica da 41 mm di diametro.

3 l'impianto frenante prevede un solo disco anteriore da 296 mm, con pinza a doppio pistoncino.



brio più spostato sull'anteriore, consentono una postura meno inascatata e più consona alla guida.

I comandi a portata di mano e la loro leggerezza, mettono subito a proprio agio chi sta in sella alla VT 750 S, anche il motore ci mette del suo, vibrando poco e dimostrandosi fluido e lineare ancor prima di aver raggiunto la temperatura ottimale di esercizio.

Il cambio a cinque marce è esente da difetti, mentre la trasmissione (a catena e non cardano come sulle Shadow) è priva di giochi e permette di viaggiare anche a bassissimi regimi senza il minimo strappo.

In città

I percorsi urbani sono pane per i suoi denti, lo si intuisce in quattro e quattr'otto, la VT si guida con grande piacere e soprattutto con estrema facilità. Potente quanto basta per trarsi d'impaccio, questa Honda è



anche discretamente comoda. Alla faccia del doppio ammortizzatore, che solitamente garantisce un comfort solo sufficiente sullo sconnesso, la VT passa sul ciottolato più sgangherato con discreta naturalezza, anche grazie alle buone capacità incassatorie della forcella. La sella che sulle prime appare decisamente comoda, e funge da ulteriore filtro per le

asperità dell'asfalto, alla lunga indolenzisce "le parti basse".

In due... meglio di no!

Come è facile dedurre dalle dimensioni risicate della porzione di sella dedicata al passeggero, e dalle pedane decisamente alte, i trasferimenti in coppia, perchè vadano "lisci", è meglio che siano estremamente brevi e molto rapidi...



pena la perdita del trasportato per sopraggiunta stanchezza!

Extraurbano

Se ben si comporta in città, anche fuori dalla metropoli la VT 750 S non delude. Con il motore che frulla sornione e scordandosi del cambio, anche perchè con la quinta inserita si riesce a fare tutto (basta non aver fretta), la "naked" Honda macina chilometri senza batter ciglio e dimostrandosi una degna compagna di viaggio, con consumi che difficilmente scendono sotto i 17 km/l. Purtroppo la scarsa capacità del serbatoio, meno di 11 litri, rende frequenti le soste dal benzinaio, soprattutto se si gioca con la manopola del gas. In autostrada emergono i difetti comuni a qualsiasi naked-roadster, protezione aerodinamica nulla, per cui la velocità limite si attesta attorno ai 120/130 km/h indicati, ma anche la...

■ Continua su **Moto.it**

Bella motoretta :-)
Questa motoretta mi ispira, mi ispira in questo periodo per quello che ci potrei fare, avanti / indietro al lavoro e qualche toccata con la signora in giro.
aguzzino - 23/12/2010

Mah
moto che ha destato il mio interesse fin da subito. Ho scartato questa perchè ha un serbatoio davvero insufficiente per viaggiare e in due la sella è inadeguata.
Esp4215 - 30/12/2010

Acqua e sapone!
Semplice, sicuramente affidabile, acqua e sapone... Andrò a vederla di sicuro.
Guido - 28/12/2010

■ Leggi e partecipa ai commenti »



SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 745 cc
Disposizione cilindri: a V di 52°
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 31.7 kW / 5500 giri
Coppia: 6.3 kgm (61.8 Nm) / 3250 giri
Marce: 5
Freni: D-T
Misure freni: 296-180 mm
Misure cerchi (ant./post.): 16" / 15"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 229.5 kg
Lunghezza: 2297 mm
Larghezza: 874 mm
Altezza: 737 mm
Capacità serbatoio: 10.7 l
Segmento: Custom

Honda
VT750S
€6.690

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

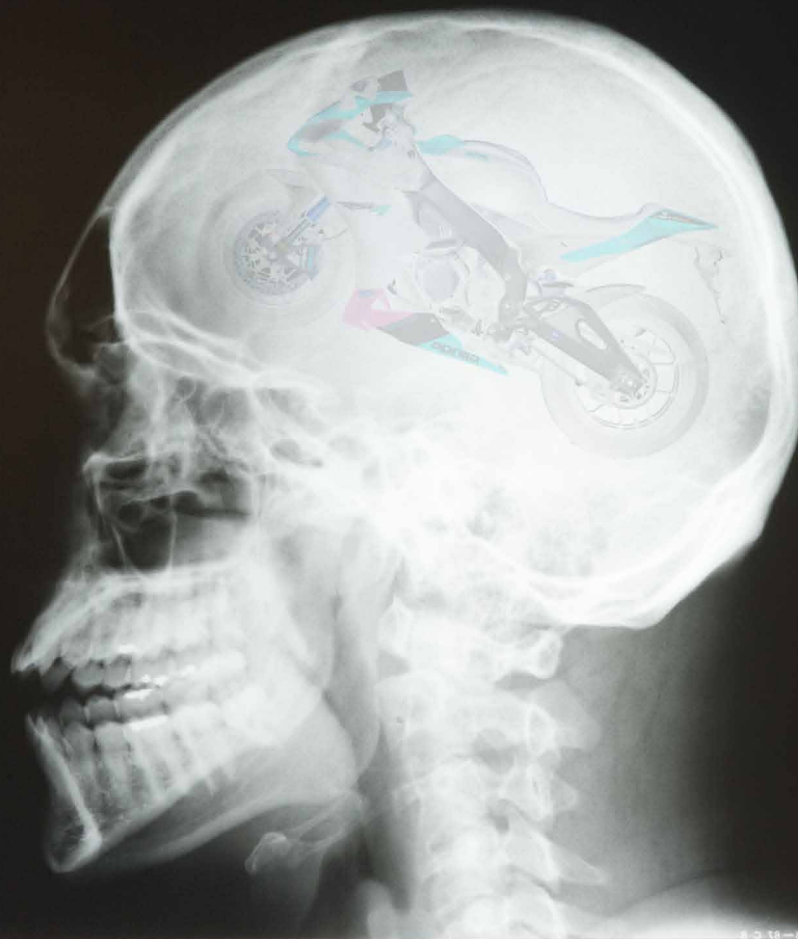
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.