

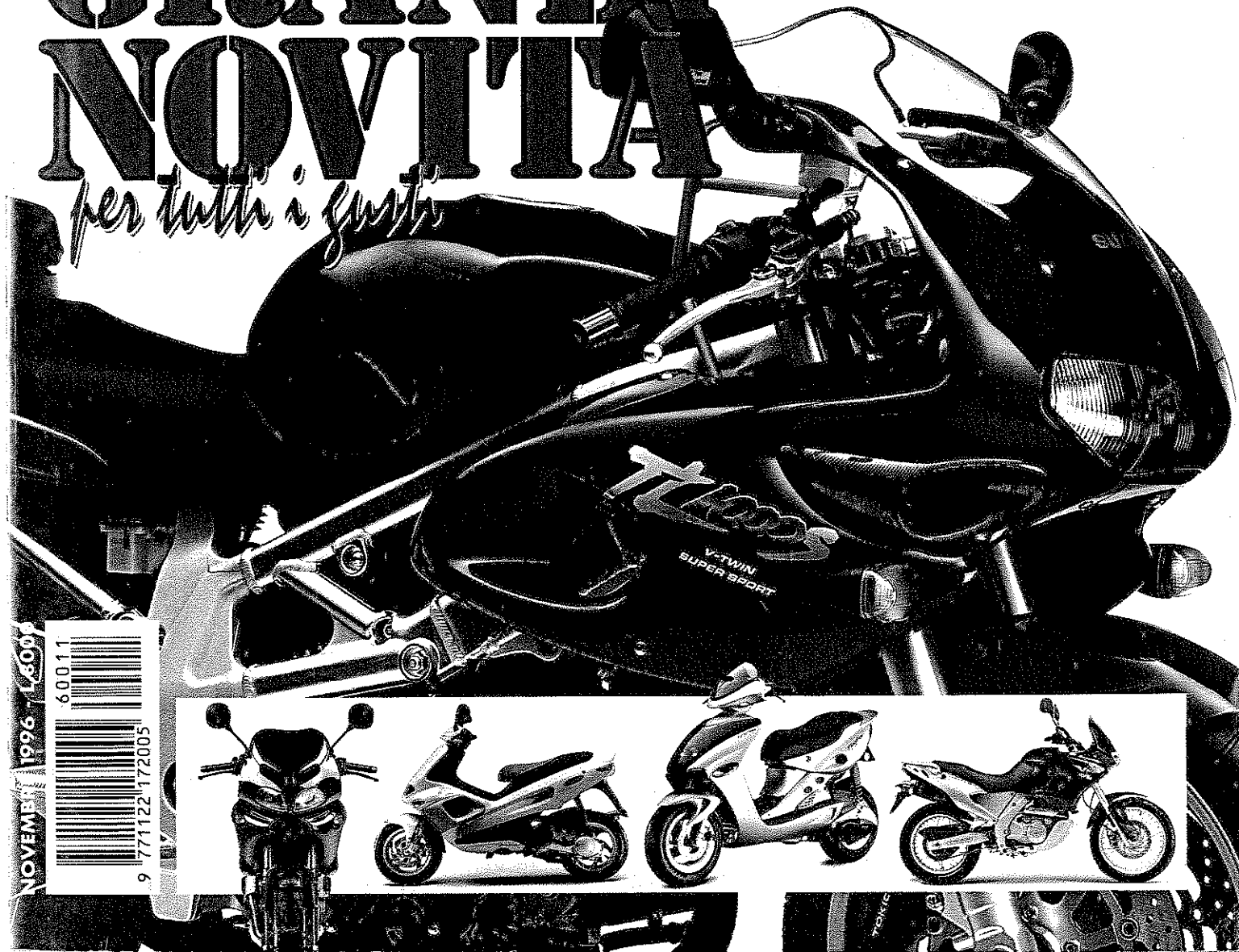
IN MOTO

APRILIA
BIMOTA
BMW
CAGIVA
DUCATI
GILERA
GUZZI
HARLEY
HONDA
HUSQVARNA
ITALJET
KAWASAKI
MALAGUTI
PIAGGIO
SUZUKI
TRIUMPH
YAMAHA

Dal salone di Colonia

GRANDI NOVITÀ

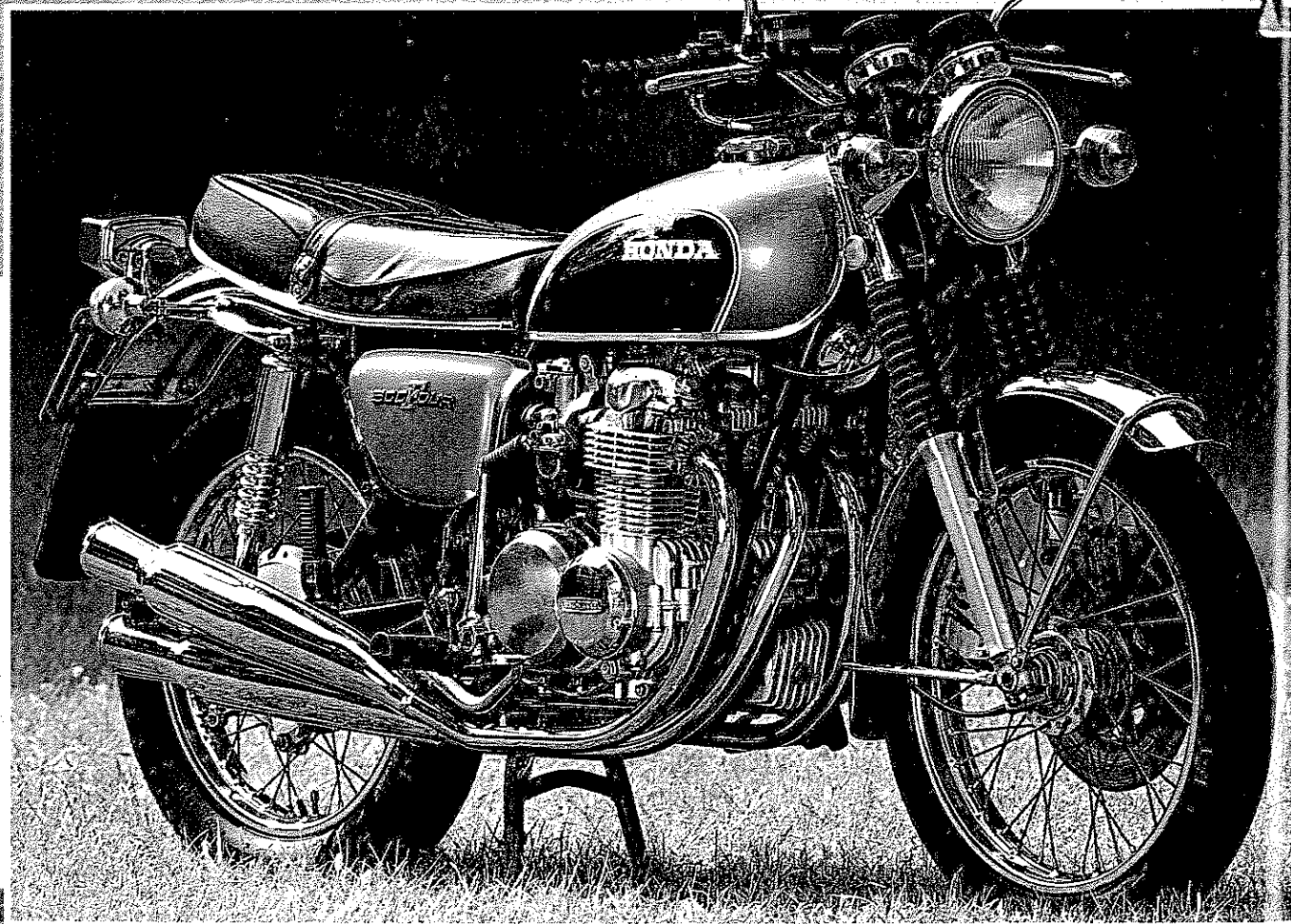
per tutti i gusti



NOVEMBRE 1996 - L. 6000
60011
9 771122 172005

VERI STRADA

5000



FOUR

MOTO

TOTALE

di Gianni Perrone

HONDA CB 500 FOUR

La Honda CB 750 segnò uno dei cambi generazionali delle motociclette, iniziando l'«era moderna»: fu la prima quattro cilindri di grande diffusione, la prima moto che poteva tenere medie di viaggio elevatissime senza problemi, dotata di freno a disco efficiente e di un avviamento elettrico veramente funzionante. Niente di meglio si era visto, fino ad allora. La CB Four 750 fu presentata al pubblico nel 1970, ma già nel 1971 la Honda produsse un nuovo modello, che benché avesse minor cilindrata e quindi meno fascino e prestazioni, fu per molti versi una macchina migliore della sorella più grossa. In Giappone fu presentata come «la 500 dell'uomo tranquillo». La 500 aveva tutte le prezio-

.....
CORRERE IN PISTA, ANDARE IN VACANZA E IN UFFICIO TUTTI I GIORNI, SEMPRE CON LA STESSA MOTO. CON LA CB 500 ERA POSSIBILE E IL SUO SUCCESSO FU PIÙ CHE MERITATO.

sità della 750 (avviamento elettrico, frecce, freno a disco e soprattutto gli stessi, affascinanti quattro cilindri), ma non aveva bisogno di una persona muscolosa per essere maneggiata. La 500 pesava 36 chili meno della 750 ed era più bassa — chiunque poteva posare comodamente i piedi a terra — più corta ed anche più rifinita. Con 194 chili e 50 cavalli, aveva anche un rapporto peso/potenza più favorevole della 750, era molto più maneggevole nel traffico urbano ed in viaggio era quasi altrettanto

veloce: infine era comoda nell'uso con il passeggero come la più grossa sorella.

Il motore non era il vecchio «Four» sottodimensionato, ma una nuova unità, completamente diversa. La lubrificazione era con l'olio nella coppa, invece che con il serbatoio separato e questa fu la prima Honda ad usare questo sistema. La trasmissione primaria avveniva mediante una catena Morse, anziché con la doppia catena a rulli della 750; nella testata le valvole erano meno inclinate fra di

loro. I soli problemi che afflissero la 500 furono le marmite che si corrodevano (cosa comune anche alle altre Honda) e il mozzo a tamburo posteriore, che in qualche esemplare si è incrinato. Per il resto, perfezione su tutti i fronti: totale assenza di vibrazioni, telaio ottimo, così come le sospensioni, cambio con cui era impossibile sfollare, ottima accelerazione; anche il consumo era contenuto, la percorrenza era di circa 25 km con un litro di benzina, a velocità di
segue

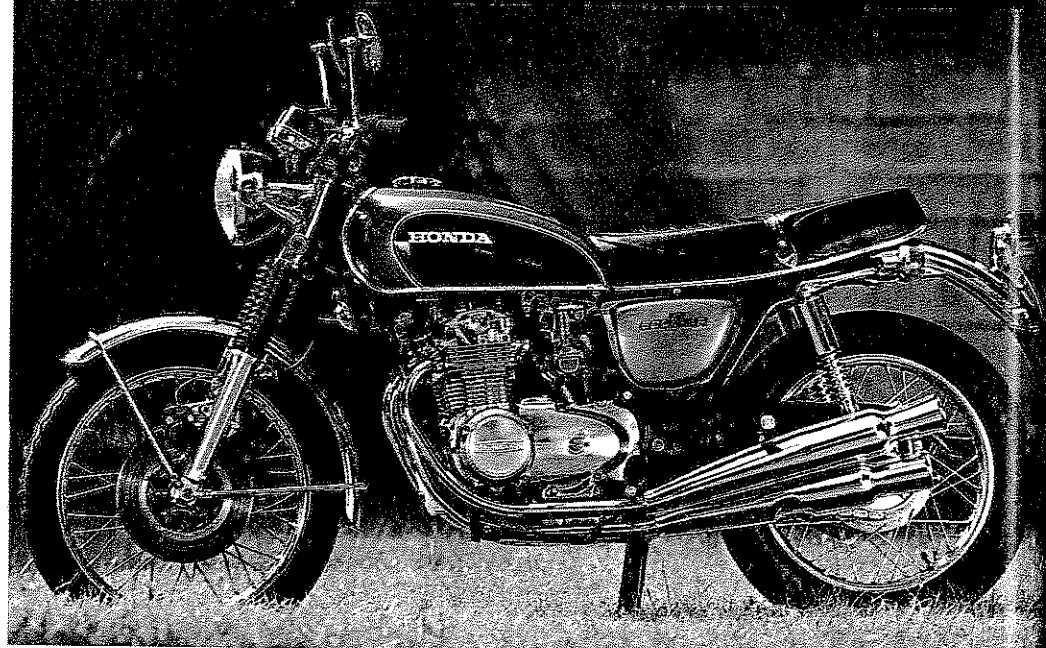
VERI STRADA

crociera. Tante buone doti non poterono che determinare un grande successo: di Honda 500 se ne vendettero un mare, in tutto il mondo, soprattutto nel mercato americano, chiaramente quello più ricettivo verso le moto costose. La filosofia della quattro cilindri sempre più leggera si rivelò giusta: alla 500 seguirono dapprima la 350 poi la 400 Sport, il capolavoro dell'ingegner Masahiro Satoh e una delle pietre miliari della Casa giapponese.

LA MANEGGEVOLEZZA, la sella posta in basso e la docilità del motore fecero della CB 500 la prima maximoto ad essere usata largamente dal gentil sesso: a Roma una delle prime 500 venne acquistata da Giovanna Amati, in seguito campionessa con le automobili — ha corso anche in Formula Uno. — Potete immaginare quante paghe cacciò agli esuberanti motociclisti maschi che, vedendola bella, con lunghi capelli biondi ed aspetto gentile, credevano di impressionarla con partenze brucianti; in curva poi venivano passati all'esterno, in scioltezza. Ho visto personalmente una di queste scene a piazza Euclide, nel centro di Roma.

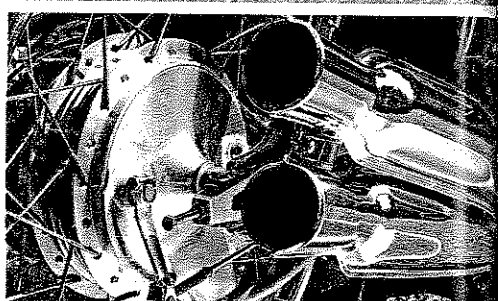
La grande tenuta di strada e il motore, adattissimo ad essere modificato, fecero della CB 500 un mezzo ideale per le corse delle derivate di serie: i più forti preparatori si sbizzarirono: la Samoto di Roma e Carpeggiani a Forlì fecero le più veloci, che corsero anche nelle categorie superiori, contro moto più evolute, difendendosi spesso molto bene. La Casa preparò anche un raffinato modello speciale, con la testata a tre valvole, sempre monoalbero, però con la distribuzione comandata da un treno di ingranaggi anziché la catena del tipo di serie, frizione a secco e telaio speciale; fu portata in gara dal collaudatore della Casa, Sumya, che ci corse nelle gare endurance. Proprio in una di queste corse, a Le Mans, Sumya ebbe un incidente che gli costò la vita.

Di queste rarissime moto ne arrivò una anche in Italia, portata da Carlo Murelli, arcimeccanico che all'epoca lavorava al reparto corse della Honda in Giappone. L'unico altro esemplare sopravvissuto fa bella mostra nel Museo della Casa, a Suzuka. La CB 500 rimase in listino



BEN RIFINITA

A destra, un raro esempio di marmitte originali non arrugginite; a sinistra, la prolunga in gomma del parafrangente posteriore usata pochissimo in Italia. Sopra, le linee eleganti e sobrie della «tuttofare» media giapponese



LA SCHEDA Honda CB 500 Four

MOTORE	MOTORE	: quattro cilindri, 4 tempi
	RAFFREDDAMENTO	: aria
	ALESAGGIO E CORSA	: 56 x 50,6 mm
	CILINDRATA	: 498,5 cm ³
	RAPP. DI COMPRESSIONE	: 9:1
	DISTRIBUZIONE	: monoalbero a camme, 2 valvole per cilindro
	LUBRIFICAZIONE	: forzata con olio nella coppa
	ALIMENTAZIONE	: 4 carburatori Keihin di 22 mm Ø
	ACCENSIONE	: con puntine e batteria
	AVVIAMENTO	: a pedale
DIMENSIONI CICLISTICA	POTENZA MASSIMA	: 50 CV a 9000 giri/min.
	VELOCITÀ MASSIMA	: oltre 180 km/h
	TRASMISSIONE PRIMARIA	: catena (Marso)
	TRASMISSIONE FINALE	: catena
	FRIZIONE	: dischi multipli in bagno d'olio
	CAMBIO	: a 5 rapporti
	TELAIO	: doppia culla continua in tubi
	SOSPENSIONE ANT.	: forcella telescopica
	SOSPENSIONE POST.	: forcellone oscillante e ammortizzatori
	FRENO ANTERIORE	: disco di 275 mm Ø
DIMENSIONI CICLISTICA	FRENO POSTERIORE	: tambura centrale di 180 mm Ø
	PNEUMATICI	: ant. 3,25 x 19", post. 3,50 x 18"
	INTERASSE	: 1404 mm
	LUNGHEZZA	: 2105 mm
	LARGHEZZA	: 730 mm
DIMENSIONI CICLISTICA	ALTEZZA SELLA	: 805 mm
	CAPACITÀ SERBATOIO	: 14 litri
	PESO A SECCO	: 200 kg

COM'ERA FATTA

UNA TECNICA CHE HA FATTO SCUOLA NEGLI ANNI '70

Dal punto di vista tecnico la Honda CB 500 Four va ritenuta uno dei più nitidi esempi della scuola quattratempistica giapponese degli anni Settanta. Si tratta di una quadricilindrica monoalbero che ha costituito un autentico punto di riferimento nella

sua classe per diversi anni. Il motore a quattro cilindri in linea frontemarcia raffreddato ad aria ha due valvole per cilindro, inclinate tra loro di 56° (quella di aspirazione è di 27,5 mm mentre quella di scarico è di 23 mm). L'albero a camme viene

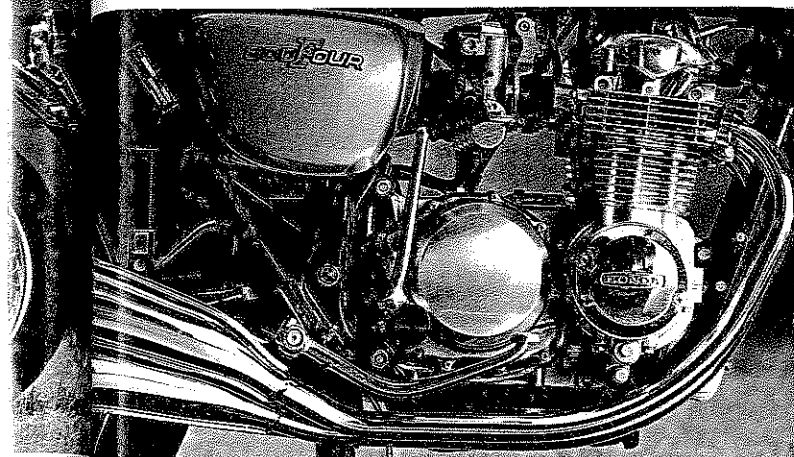
comandato da una catena a rulli piazzata centralmente e aziona le valvole per mezzo di bilancieri a due bracci in acciaio forgiato, che oscillano su assi installati nel coperchio della testata. Sia il basamento (costituito da due semicartermi che si uniscono secondo un piano orizzontale) che il blocco cilindri (munito di canne in ghisa) e la testata sono fusi in lega d'alluminio. Il manovellismo prevede un albero a gomiti monolitico che poggia su cinque supporti di banco e che lavora interamente su cuscinetti a guscio sottile (bronzine). Le bielle hanno la testa scomponibile, con cappello che viene fissato per mezzo di due viti calibrate munite di dado. I pistoni, fusi in lega di alluminio ad alto tenore di silicio, sono dotati di tre

segmenti ciascuno. La trasmissione primaria è relativamente inconsueta in quanto di tipo «misto». Dalla parte centrale dell'albero a gomiti il moto viene portato, da una catena Morse, a un albero ausiliario (dotato di parastrappi e di ruota libera per il collegamento con il motorino d'avviamento) e quindi alla frizione multidisco, per mezzo di una coppia di ingranaggi a denti dritti collocata sul lato destro. Il cambio a cinque rapporti è del tipo in cascata, con forcelle d'innesto delle marce installate direttamente sul tamburo selettore (di forma cilindrica e con superficie esterna rettificata). Il sistema di lubrificazione è a carter umido, con pompa a lobi di rilevante portata, e l'accensione a batteria e spinterogeno, con due ruttori posti in corrispondenza della estremità destra dell'albero a gomiti.

Il telaio a doppia culla continua, debitamente triangolato nella parte posteriore, è realizzato in tubi ed elementi in lamiera stampata. Le sospensioni sono di schema classico, con una forcella telescopica abbinata a un forcellone oscillante con due ammortizzatori.

La ruota anteriore di 19 pollici è munita di un freno a disco con pinza flottante monopistoncino e quella posteriore di 18 pollici di un freno a tamburo.

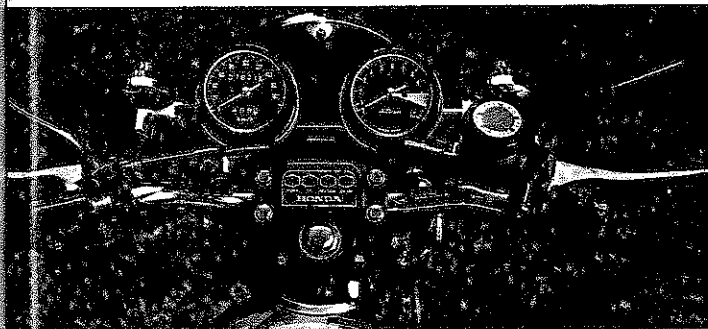
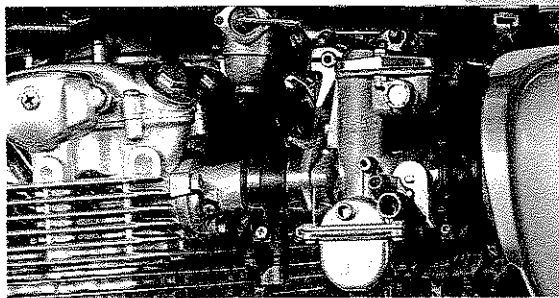
..... MASSIMO CLARKE



DIVERSA

A fianco, la batteria di carburatori Keihin di 22 mm Ø.

Il motore, sopra, aveva lo stesso schema della 750, ma era tutto nuovo con l'olio nella coppa e trasmissione con catena Morse. Sotto, il completo ponte di comando



ancora con il motore due valvole monoalbero a catena, che non ebbe però miglior fortuna. Alla Honda ci si rese conto che i tempi erano cambiati e si approntò la nuova generazione di motori, con la distribuzione a quattro valvole, le 900 Bol d'Or e le CBX 550 e CBX 750, che definitivamente sostituirono le vecchie monoalbero derivate dalla CB 500.

Le Honda 500 Four, come tutte le giapponesi datate, sono oggi ricercate e quotatissime nel mercato del «motoquariato»: oltre a ricordare la giovinezza ai quarantenni di oggi, sono chiaramente usabilissime e si

possono portare ai raduni — sempre più frequenti per le giapponesi con un filo di ruggine — ma anche usarla quotidianamente senza nessun problema.

Oltre che sulle strade, le CB 500 sono tornate anche in pista, nelle gare storiche riservate alle «classiche», ossia alle moto degli anni Settanta, dove, insieme alle Triumph e alle Ducati, sono sempre protagoniste, mentre i ricambi si trovano ancora copiosi sia nei mercati che dai vecchi concessionari.

.....
FOTO GIUSEPPE "ZEP" GORI