

moto sport

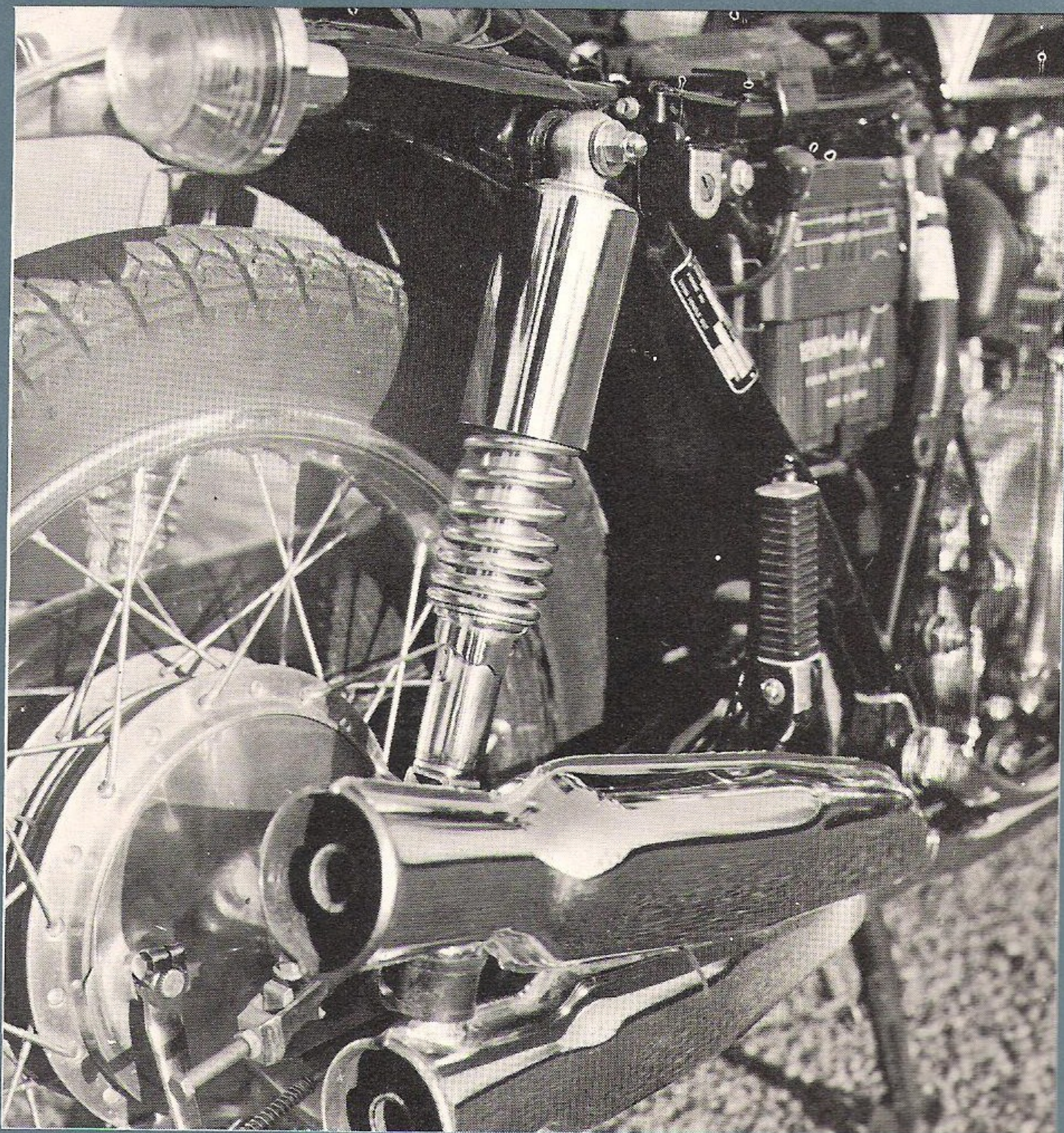
MENSILE DI SPORT E POLITICA MOTOCICLISTICA
ANNO II - N. 1 - GENNAIO 1972 - GR. III/70%

Lire 500



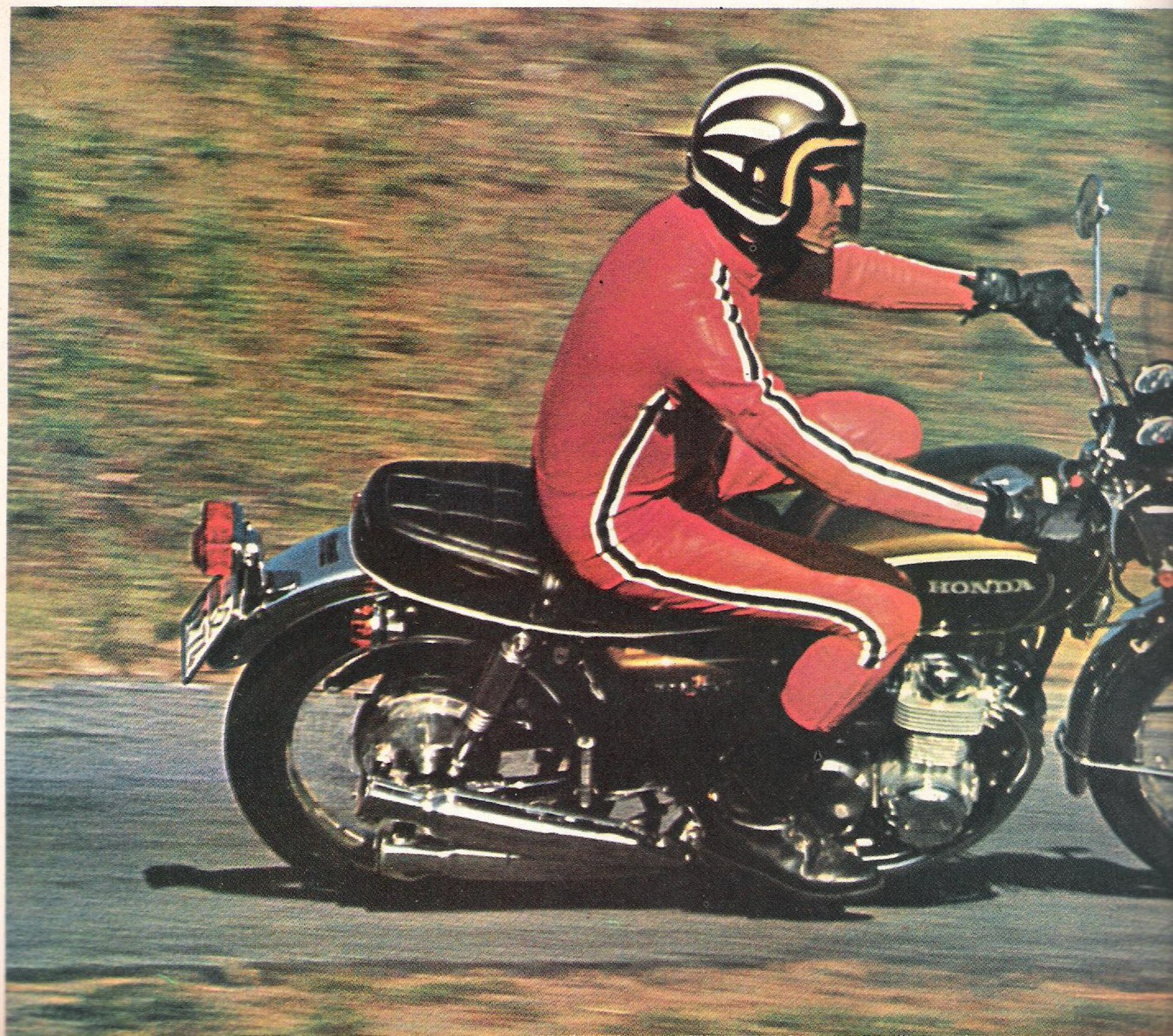
prova

honda 500 four



honda 500 four

A circa due anni dalla presentazione del 750 quattro cilindri, la Honda si è presentata sul mercato con un'altra motocicletta simile al 750, ma di più ridotte dimensioni. Il successo commerciale avuto dalla 750 è stato ed è tutt'ora tale da porre degli interrogativi sul motivo dell'introduzione del modello di minor cilindrata, dato che la differenza di prezzo tra le due macchine non è tale da influenzare una scelta. A tali interrogativi è possibile rispondere anche dopo un breve contatto con la Honda 500: appare infatti chiaro che la casa giapponese ha voluto rivolgersi a





quella clientela che non sa che farsene delle cose in più, ma vuole una motocicletta che risponda effettivamente alle esigenze delle strade e del traffico moderno.

E' infatti innegabile che razionalmente parlando è pressochè impossibile sfruttare a fondo un qualsiasi 750 a meno di portarlo sull'autostrada e per di più nelle ore di traffico meno intenso; non solo, ma i 60 cavalli che oggi si è abituati a richiedere da un 750, comportano un dimensionamento generale che aumenta di riflesso il peso della moto completa.

Tornando ad esaminare la Honda 500 e paragonandola alla sua sorella maggiore, si nota che essa ha tutte le soluzioni costruttive che hanno resa famosa la 750 four, solo, diciamo in copia ridotta.

La linea della moto è senz'altro proporzionata e riuscita; l'unica cosa che non ci ha convinto sono i tubi di scappamento che hanno una forma

alquanto tormentata che male si accorda col resto della motocicletta. Lo standard di finitura è veramente ottimo; la verniciatura è impeccabile come pure le cromature. Molto curati sono i particolari che denotano un approfondito studio sia da un punto di vista estetico che funzionale; così ad esempio le leve della frizione e del freno sono rivestite di materiale plastico trasparente, che, oltre a garantire una migliore presa quando si guida senza guanti, evita di sporcarsi le mani col metallo, impedendo inoltre di trovare le leve stesse freddissime d'inverno. Altra finezza degna di nota è il sistema studiato dalla Honda per risolvere il problema del casco, che non si sa mai dove mettere quando ci si ferma: sollevando la sella, che è munita di serratura, vi sono due ganci a cui appendere i caschi, così che una volta richiusa a chiave la stessa, questi si trovano al sicuro dai malintenzionati.

La strumentazione comprende oltre al tachimetro e contagiri, tutta una serie di spie per l'insufficiente pressione dell'olio, gli abbaglianti inseriti, il folle ed infine per gli indicatori di direzione. A proposito di questi ultimi, essi vengono forniti di serie con la moto, ma un'assurda disposizione del codice della strada li vieta; in verità i tutori dell'ordine sono piuttosto elastici nell'applicazione di questa norma, ma ciò non toglie che chi lascia montati sulla propria moto questi utilissimi accessori lo fa a rischio di vedersi elevare una multa. Ora in un

In alto a sinistra vediamo come la Honda ha risolto il problema del casco che non si sa mai dove mettere in caso di sosta: sollevando la sella, che è munita di serratura, si trovano infatti due ganci a cui appendere i caschi del guidatore e del passeggero. Le altre due foto ci mostrano due belle immagini della 500 quadricilindrica giapponese, da fermo e in movimento

honda 500 four

periodo come il nostro in cui l'argomento sicurezza sembra preoccupare più di ogni altro il nostro legislatore, si vietano poi gli indicatori di direzione sulle moto, che hanno invece il pregio di essere visibili anche di notte, oltre a non costringere il motociclista a pericolose manovre per sporgere il braccio. Riferendoci al motore, dobbiamo dire anche che esso contribuisce a mantenere alto lo standard di finitura della moto per l'accuratezza con cui sono state effettuate le fusioni (si tratta di pressofusioni); inoltre questo è interamente ricoperto da una speciale vernice, in modo da renderne più levigate le superfici, a tutto vantaggio della pulizia dello stesso.

Si tratta di un quattro cilindri in linea, montato trasversalmente nel telaio e fissato allo stesso in quattro punti, così da contribuire anche ad irrigidirne la struttura.

L'alimentazione è assicurata da quattro carburatori Keihin da 22mm. Degno di nota è il sistema di apertura degli stessi, che consiste in un unico cavo che agisce su di un bilanciere montato al centro dell'asta rigida che a sua volta comanda i quattro carburatori; un altro cavo ne comanda la chiusura, aiutato in questo anche da una molla: con questo sistema si evitano quelle frequenti regolazioni dei carburatori richieste da un comando a quattro cavi, i quali come è noto subiscono con l'uso delle deformazioni. La distribuzione è monoalbero a camme in testa, il cui comando è assicurato da una catena singola. Particolare degno di nota è che l'albero a camme lavora direttamente sull'alluminio, senza bisogno di cuscinetti o bronzine. La catena primaria è montata al centro, a fianco di quella per la distribuzione, come del resto anche nel 750; la differenza sta nel genere di catena usata, che qui non è di tipo classico, ma è una specie di cinghia dentata naturalmente in acciaio, del tipo di quelle usate da alcune case automobilistiche per il comando dell'albero a camme. Con questo sistema, oltre ad aumentare



honda 500 f



il rendimento, si ha una maggior silenziosità di funzionamento. La lubrificazione non è a carter come nel 750, ma l'olio (3 litri) è contenuto nella coppa, dato che per questa moto erano meno sentiti quei problemi di ingombro del motore che avevano fatto preferire l'altra soluzione. Il cambio è a cinque rapporti, e il pedale è posto a sinistra, come del resto su tutte le moto giapponesi. La frizione a dischi multipli, è in bagno d'olio. La catena di trasmissione finale è la stessa del 750, ma data la minore potenza erogata dal motore la sua durata dovrebbe senz'altro essere superiore. Il telaio è di disegno identico a quello del 750, cioè a doppia culla, ma con due differenze piuttosto importanti: il forcellone posteriore è in tubi e non scatolato ed il tubo superiore del telaio passa molto al di sopra del motore così da non costringere allo smontaggio dello stesso dal telaio quando, per un motivo o per un altro, si deve togliere la testata. La forcella anteriore telescopica è in tutto simile a quella del 750; sul lato sinistro è montata la pinza del freno a disco anteriore il cui comando è idraulico; il freno posteriore è invece a tamburo ed è il medesimo che è montato sull'Honda 450; gli ammortizzatori posteriori, a molle scoperte, sono regolabili su tre posizioni. Passando ora ad esaminare l'assetto di guida esso è da definirsi senz'altro buono; il manubrio è di giuste dimensioni, costituendo un buon compromesso tra la guida sportiva e quella turistica; l'altezza della sella da terra è molto contenuta (82 cm), così che si può facilmente toccare con i piedi per terra. Unico appunto da fare è sulla posizione delle scritte Honda sul serbatoio, che danno fastidio alle gambe delle persone di statura superiore alla media. Per quanto riguarda la possibilità di trasporto per due persone, essa è piuttosto limitata; infatti il passeggero si trova ad avere le gambe troppo in alto a causa delle pedane a lui destinate che sono montate al di sopra dei silenziatori. Inoltre, ma questo solo in caso si effettuino lunghi viaggi in due,

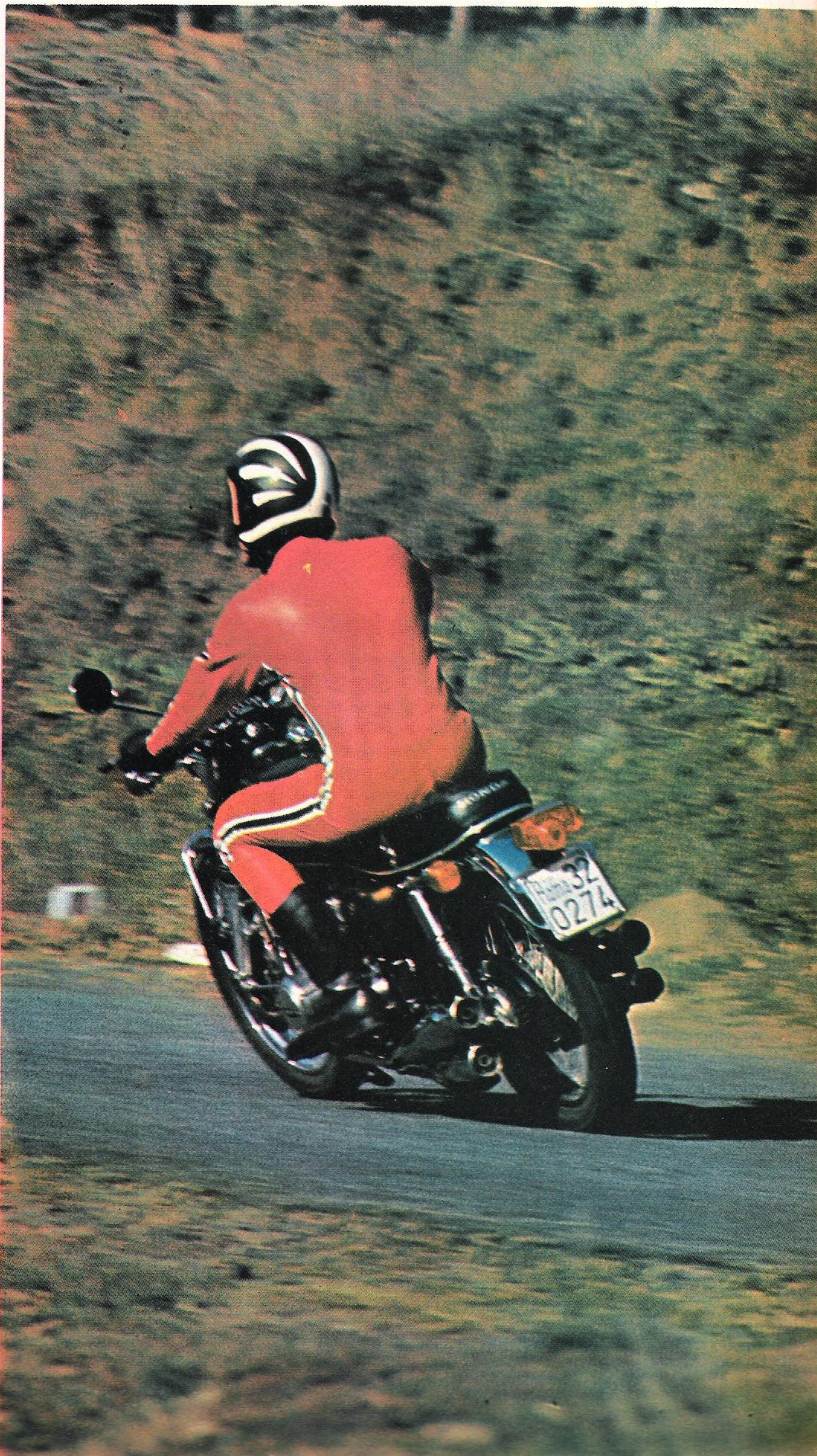
*Honda 500 four, impegnata
corso della nostra prova; la
ta di strada si è mostrata sempre
a in tutte le condizioni; solo
andi sconnessi, a causa degli
ortizzatori posteriori
po morbidi, si ha qualche perdita
derenza della ruota posteriore*

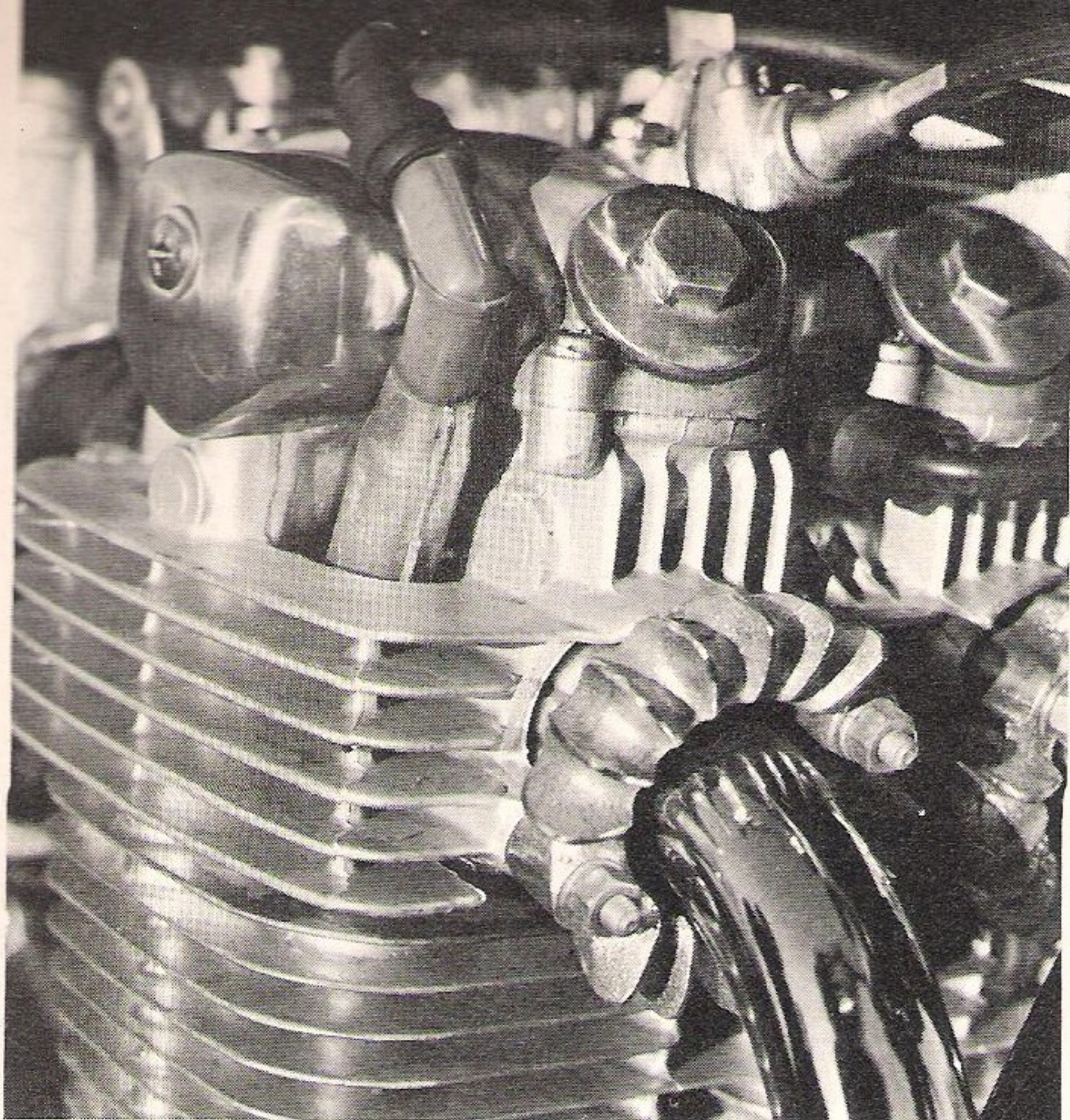
guidatore deve assumere
a posizione troppo raccolta.
tti i comandi sono a portata di mano
di piede, tranne la chiave di
ntatto che è situata
to il canotto dello sterzo in
sizione piuttosto scomoda
raggiungere.

avviamento del motore, che è
ettrico, è istantaneo a caldo;
reddo, invece, bisogna insistere
motorino d'avviamento e con lo
arter inserito; un consiglio
e diamo è di far scaldare sempre
motore prima di partire, specie
la stagione invernale: infatti
motore della Honda 500
nteramente in alluminio, che come
sa, mantiene di meno il calore
petto alla ghisa.

la volta in moto, la cosa che più
apprezza è la quasi totale
enza di rumori meccanici,
a ancor più evidente dalla
enziosità dello scarico; l'unico
nore avvertibile sulla nostra
cchina è un leggero battito
veniente dalle punterie,
ruto al fatto che i bilancieri non
no alcun fermo in senso trasversale;
per quanto ci risulta,
sto piccolo inconveniente
tato eliminato sulle ultime moto
segnate, grazie alla aggiunta
speciali rondelle.

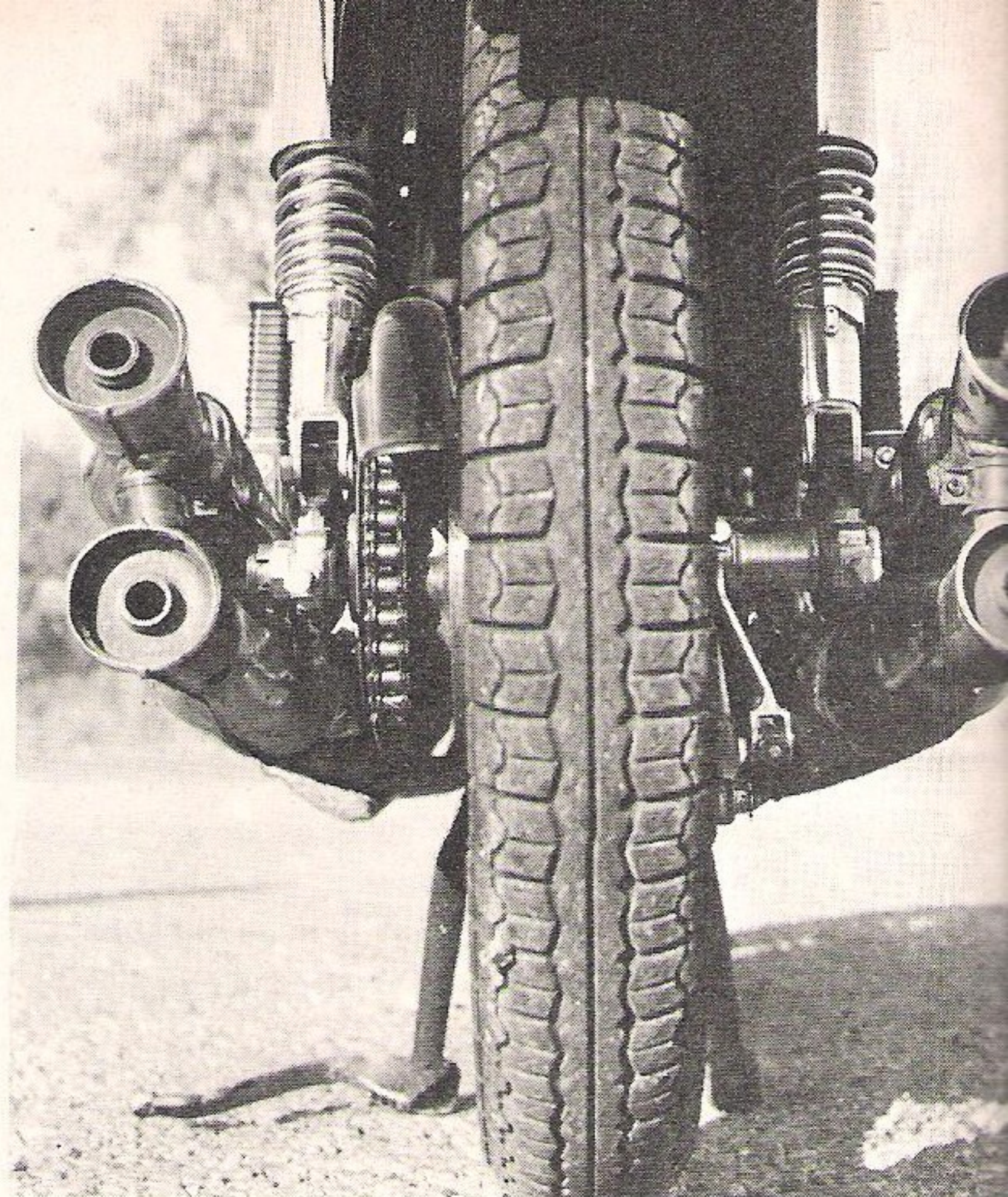
ramente apprezzabile la
neggevolezza della moto alle basse
ocità, aiutata in questo dal peso
tenuto (183 kg) e dal
icentro basso. Il motore, che
ga 50 cv SAE a 9000 giri,
aratterizzato da un funzionamento
to dolce e progressivo, tanto che
mette di riprendere senza
appi da 2000 giri anche nel
porto più alto; certo che così
endo la ripresa non è bruciante
nunque è certamente notevole
un motore di così elevata
enza specifica poter marciare
un così basso numero di giri; per
enere le massime prestazioni è
ece indispensabile una
dotta di guida più sportiva,
un frequente uso del cambio;
coppia massima è infatti
ttosto in alto, e precisamente
500 giri, ma buoni risultati
ottengono già tenendo il motore
5000 giri. Il cambio è piuttosto
enzioso nel funzionamento
è avvertibile da una certa





Sopra: visibili due dei quattro coperchietti per la regolazione delle punterie; il cavo al di sopra della seconda candela, è la presa del contagiri meccanico che, come si vede ha il proprio attacco sull'albero a camme (in testa)

Sotto: uno dei quattro carburatori Keihin da 22 mm; molto interessante il sistema di apertura degli stessi, effettuata come spiegato nel testo, da un unico cavo. Visibile anche vicino ai cilindri il coperchietto cromato che nasconde il motorino di avviamento

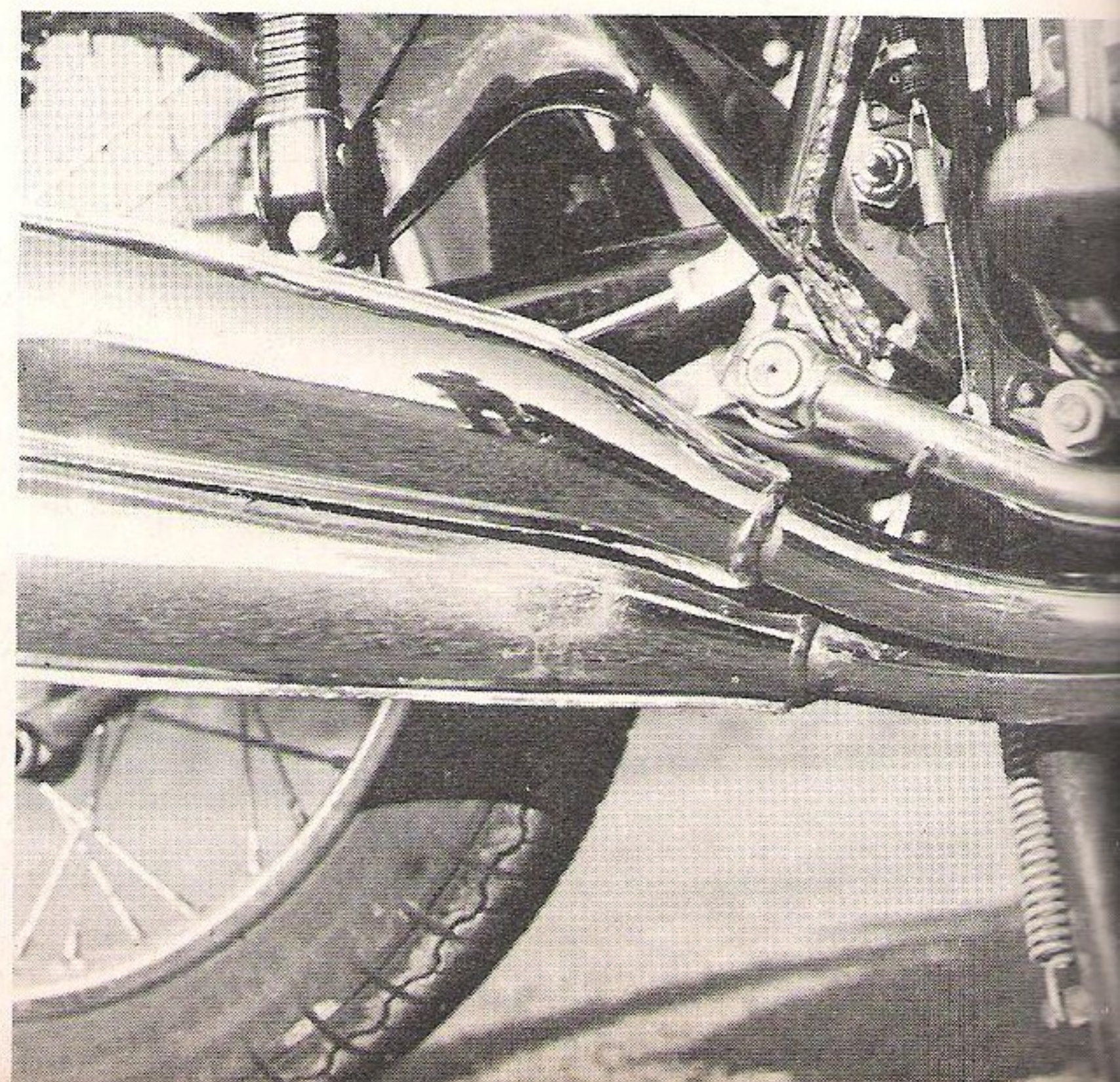
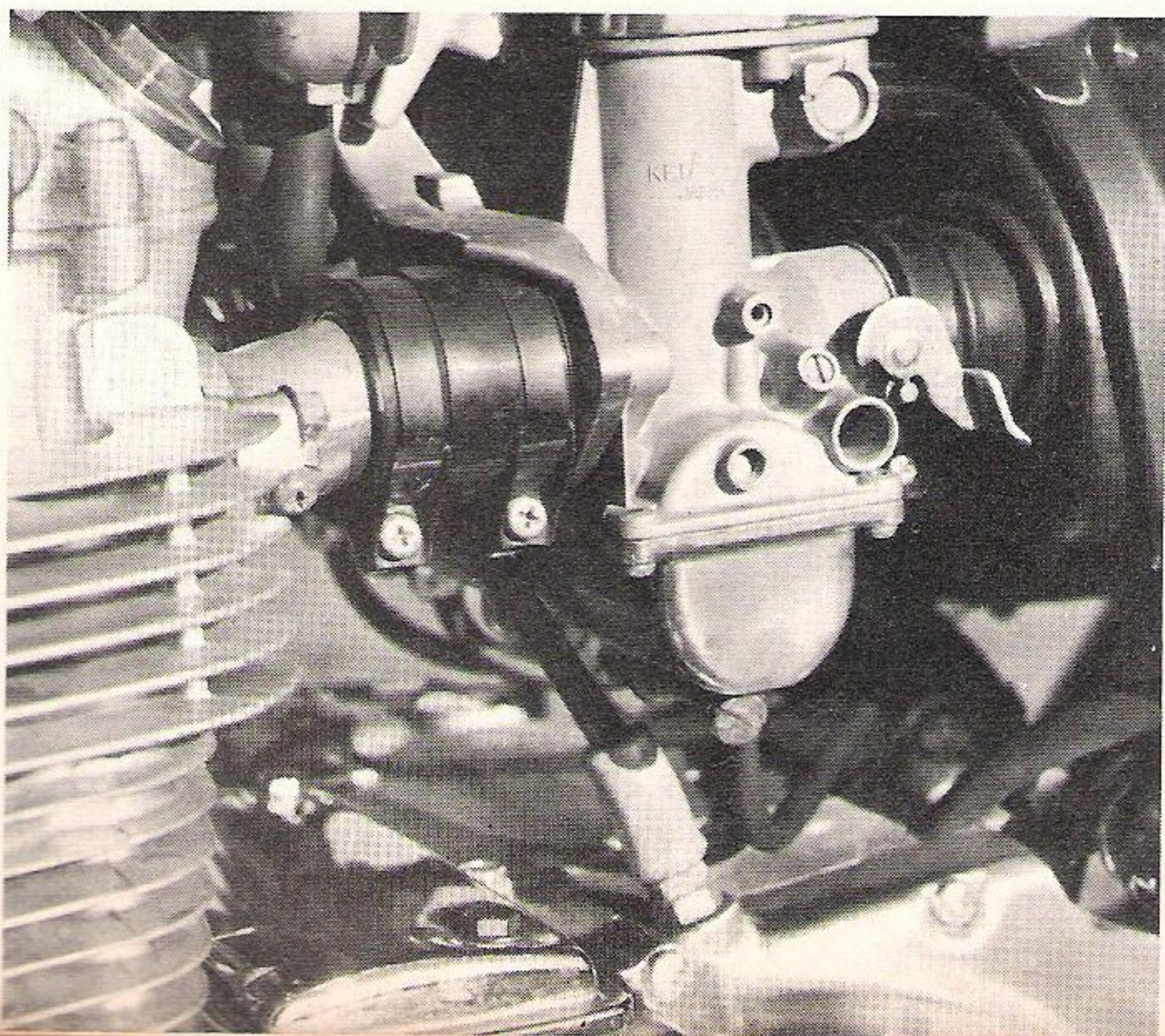


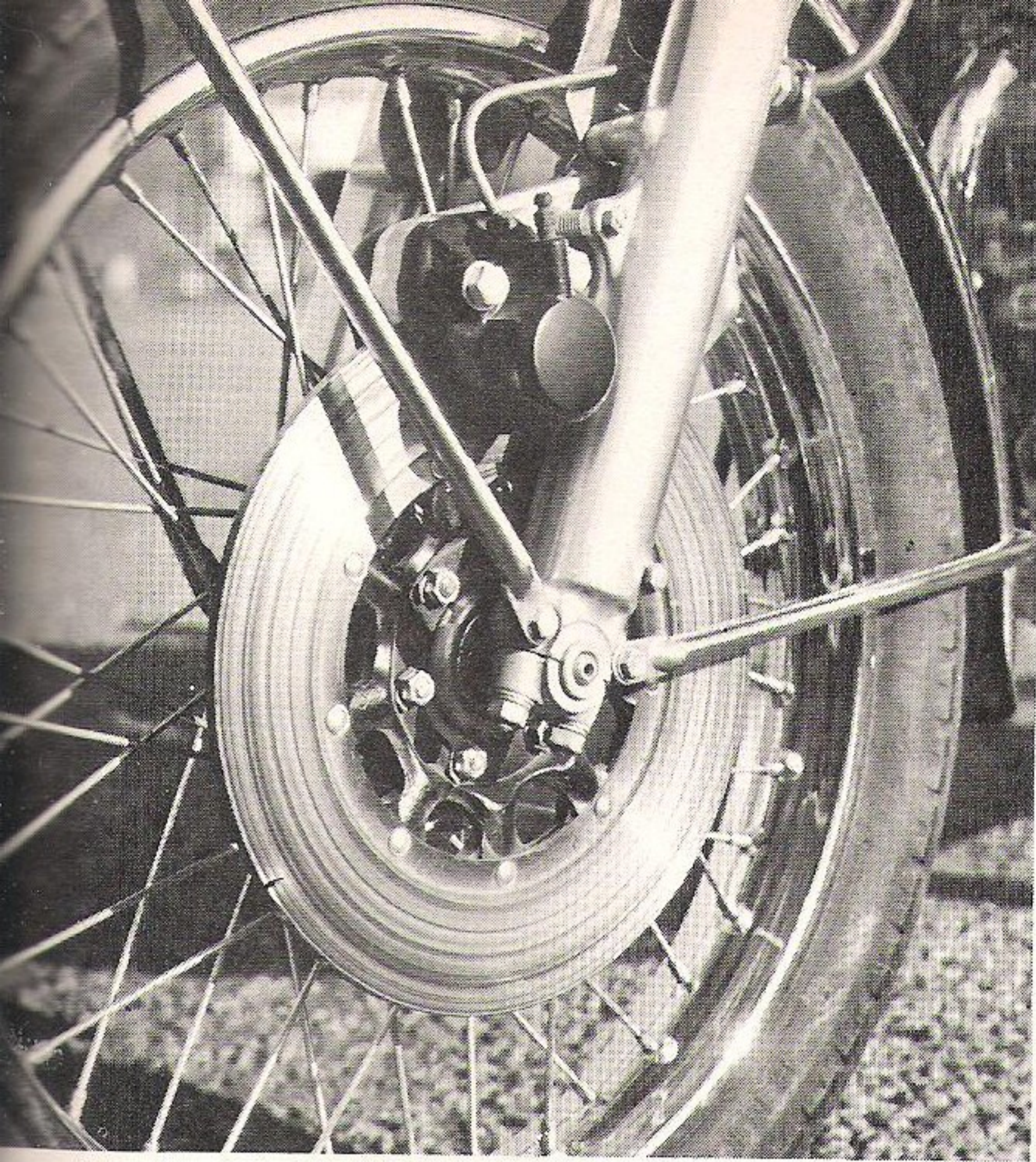
Sopra: vista posteriore della Honda 500; visibili i quattro scarichi, collegati due a due da un tubo di compensazione; gli ammortizzatori posteriori regolabili su tre posizioni e il registro del freno posteriore che è lo stesso montato sull'Honda 450. Sotto: le marmitte dell'Honda 500 (come del resto quelle del 750) sono dotate di uno scarico per l'acqua che si condensa in esse; nella foto si vede appunto lo sporco causato dal scarico di quest'acqua; la marmitta inferiore, come è logico, la scarica per terra

honda 500 four

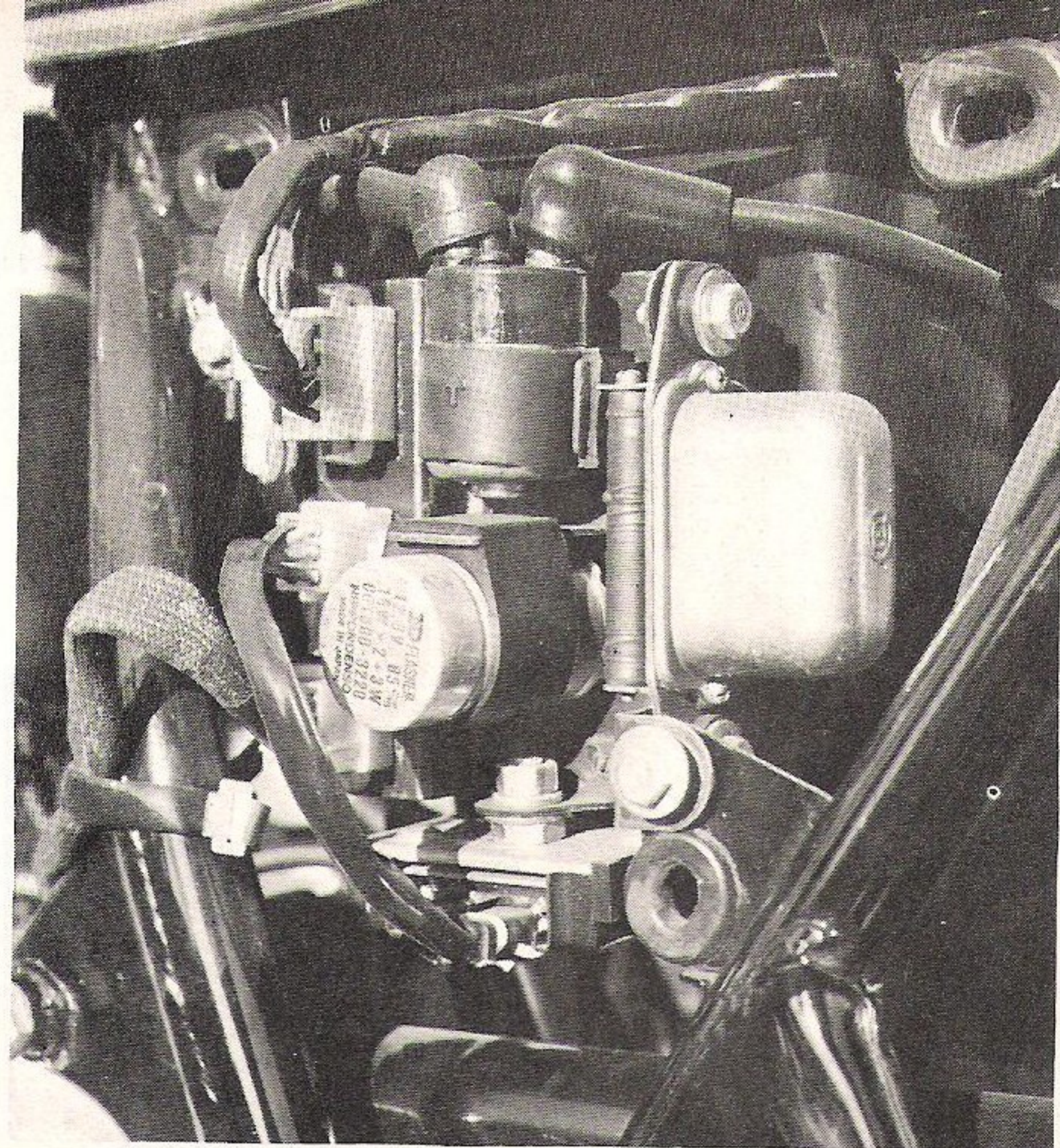
del resto anche quello del 750, è veramente ottimo nelle cambiate veloci ad elevati regimi, mentre invece, quando si va piano deve essere accompagnato a fondo col piede. Nel corso della nostra prova, ci è inoltre capitato che la leva rimanesse o tutta su o tutta giù, a seconda che ci trovassimo in fase di progressione o di scalata; per riportare la leva in posizione di folle è sufficiente dare una leggera pizzicatina alla frizione, ma ciò non toglie che in determinate circostanze questo inconveniente possa creare non pochi fastidi. La frizione è molto

progressiva e dolce nell'innesto, ma non molto resistente allo sforzo, ma a questo proposito va detto che la Honda ha già provveduto ad eliminare l'inconveniente, cambiando il materiale d'attrito dei dischi; a questo punto ci sembra doveroso dire che la nostra è stata una delle prime Honda 500 consegnate in Italia, con la quale abbiamo percorso 3000 km. Per quanto riguarda la frenata, assicurata, come già detto, da un freno a disco anteriore (non è previsto l'attacco per il secondo disco, come avviene per il 750) e da uno a tamburo posteriore, questa risulta





Sopra: il freno anteriore è a disco (270 mm) con comando idraulico; non è previsto l'attacco per il secondo disco. Sotto: il completo cruscotto della Honda 500, che comprende oltre al tachimetro e contagiri, varie spie (a sinistra a destra: spia indicatori di direzione, spia insufficiente pressione olio; spia del folle; spia degli ammortizzanti inseriti)

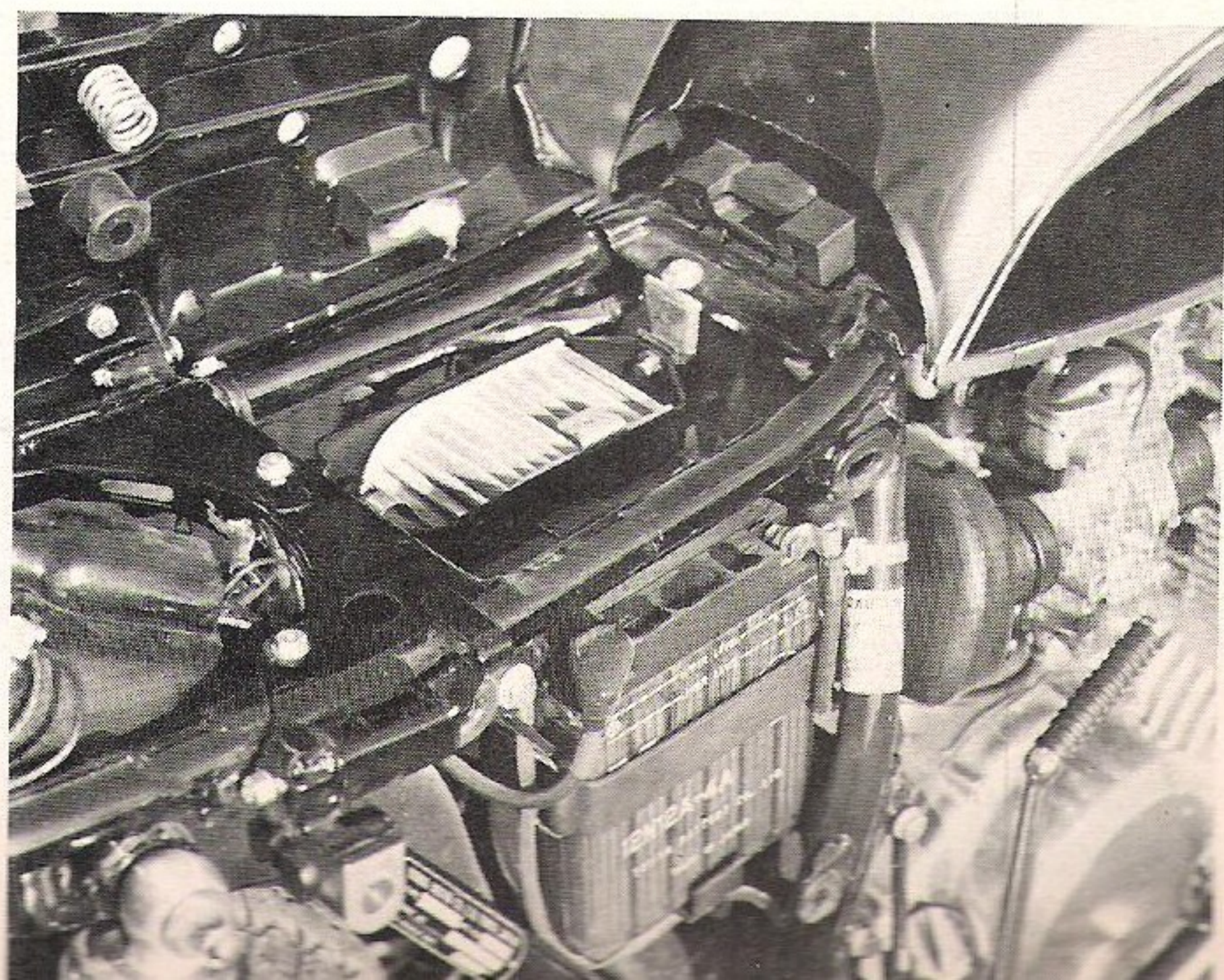
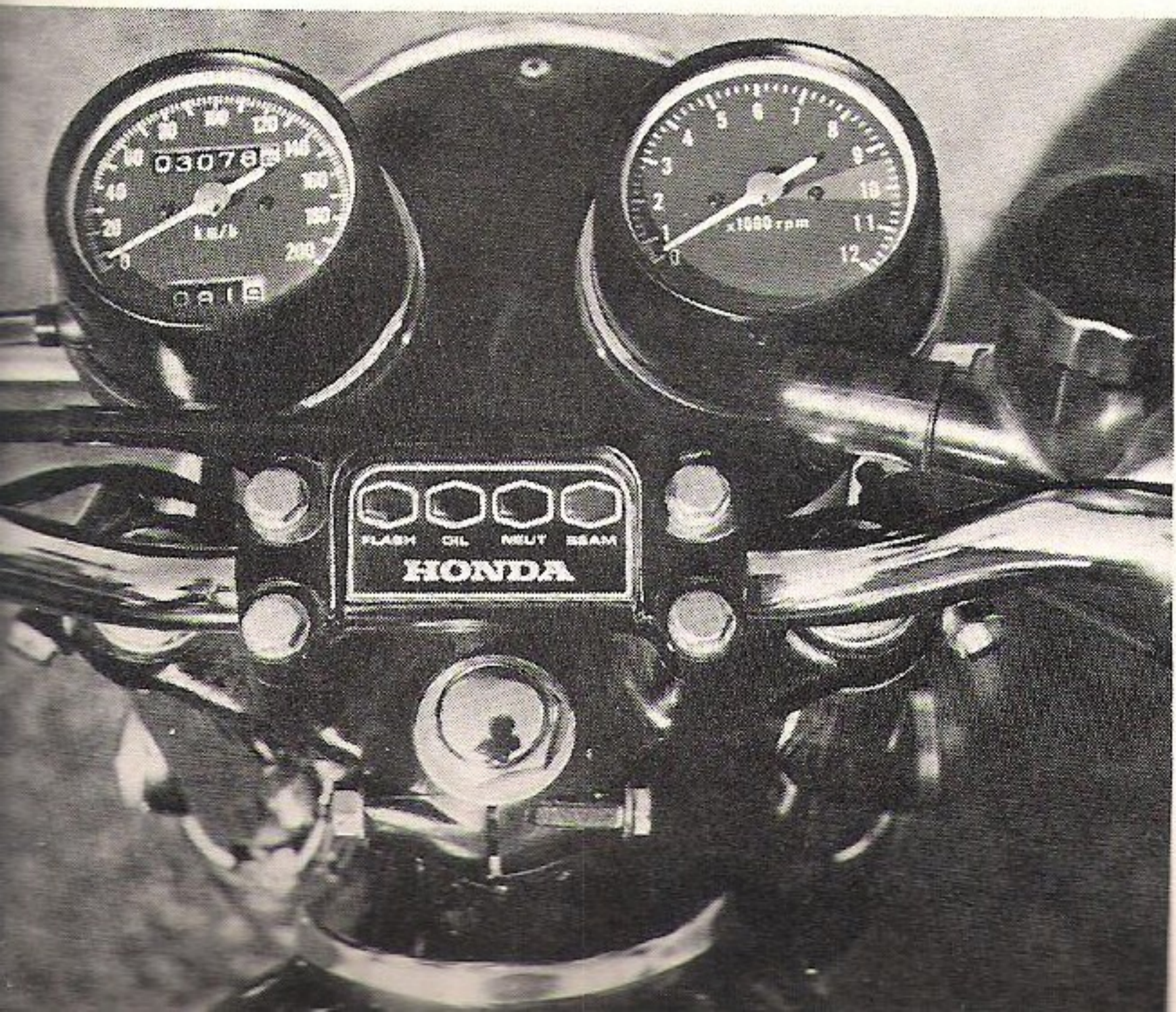


Sopra: togliendo il fianchetto sinistro si accede alle apparecchiature dell'impianto elettrico; sotto: togliendo la borsa dei ferri che trova sistemazione sotto la sella, si accede al filtro dell'aria; asportando il fianchetto destro, si accede invece alla batteria trasparente yuasa, ormai adottata anche da varie case italiane

progressiva e potente in ogni condizione, senza che si verifichino perdite di efficienza dopo un uso prolungato degli stessi. Nelle manovre al limite si nota un leggero saltellamento della ruota posteriore, il che è dovuto agli ammortizzatori posteriori, che sono troppo morbidi. Lo sforzo sulla leva risulta essere leggermente elevato, ma una volta superata l'abitudine, si apprezza questo che a prima vista può sembrare un inconveniente, dato che si riesce a modulare meglio la frenata. Sempre in tema di frenata, consigliamo quando

piove, di azionare frequentemente il freno anteriore, che, data la sua posizione molto esposta, tende a bagnarsi. La tenuta di strada è da considerare buona in ogni condizione; il telaio si comporta egregiamente e non dà fenomeni di anormali flessioni nemmeno nei curvoni veloci; solo su fondi sconnessi il discorso cambia, dato che gli ammortizzatori posteriori, come già rilevato, sono troppo morbidi, dando così luogo a perdite di aderenza del retrotreno. Questo è del resto un difetto comune a quasi tutte le moto giapponesi, i cui costruttori hanno principalmente

di mira le esigenze del motociclista americano, il quale evidentemente preferisce sacrificare un po' di tenuta di strada a tutto vantaggio della comodità della moto. Le possibilità di inclinazione della moto sono già elevate di per se stesse, ma possono essere ulteriormente aumentate modificando leggermente la zampetta del cavalletto centrale, che nelle curve a sinistra può toccare il suolo. Sempre su fondi sconnessi e ad andatura esasperata si sente un po' la mancanza di un ammortizzatore di sterzo; infatti all'uscita delle



curve, quando si è in accelerazione, si avverte qualche reazione sul manubrio; comunque ripetiamo che ciò si verifica solo in un uso esasperato e su fondi particolari, non certo in condizioni normali. Per quanto riguarda le prestazioni, va detto che esse sono di tutto rispetto, specialmente considerando la cilindrata. La velocità massima raggiunta in posizione abbassata e con tuta di pelle, è stata di 180,7 kmh, con il contagiri a 9000 giri; da notare che senza tuta la velocità massima risulta essere di circa dieci kmh inferiore, sempre in posizione abbassata. Lo stesso discorso è da ripetere anche per la velocità massima raggiunta guidando in posizione eretta, che appunto, a seconda dell'abbigliamento, varia dai 160, ai 170. Ma ciò che più interessa su una moto è la velocità di crociera, dato che è quest'ultima che consente di tenere buone medie; sulla Honda 500, questa velocità è piuttosto elevata, infatti si può viaggiare con tutta



Il grosso rigonfiamento tra i tubi di scarico contiene il filtro dell'olio; da notare che questo filtro funziona anche da radiatorino dell'olio, dato che in esso ne circola ben mezzo chilo

tranquillità a 140-150 kmh, senza che il motore ne soffra minimamente. Anche l'accelerazione è buona, e tirando le singole marce a 9200 giri, regime questo che coincide con la zona rossa del contagiri, la classica distanza dei quattrocento metri viene coperta in 14,3 secondi. Il consumo medio è di circa 5 litri per 100 km, valore questo che può essere ancora migliorato con una condotta di guida particolarmente calma. Il comfort di marcia, grazie anche all'assetto di guida, alle sospensioni, ed alla quasi totale assenza di vibrazioni (solo a 6000 giri si ha una fastidiosa vibrazione ad alta

frequenza avvertibile principalmente sulla sella), è più che buono, specialmente per una sola persona. Quindi, volendo esprimere un giudizio complessivo sulla Honda 500 quattro cilindri, non possiamo che essere soddisfatti di questa moto la cui dote principale è il perfetto equilibrio dei suoi elementi. Essa infatti è la realizzazione di un ideale compromesso tra i fattori che normalmente si sommano in una motocicletta, cioè maneggevolezza, velocità, potenza, economia e comfort, pur senza eccellere in nessuno di questi aspetti.
a cura di
Giuseppe Cerulli Irelli

