

LA RIVISTA INTERNAZIONALE PER TUTTI I MOTOCICLISTI

MOTOCICLISMO

PROVE

Honda
"CB" 500



Bultaco
"Matador" e
"Sei Giorni"
250



Aermacchi
"R/C" 125

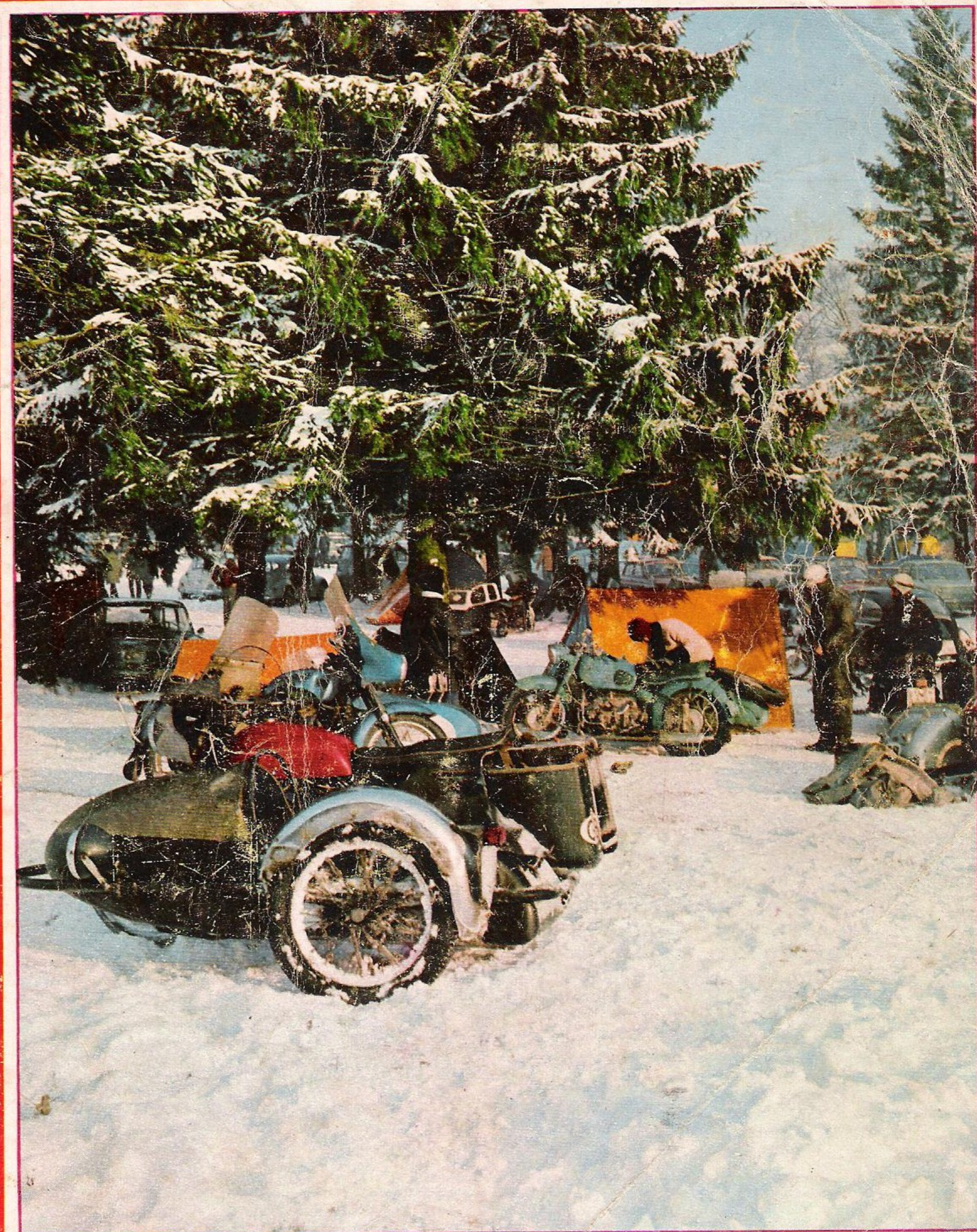
A colori il
salone di Tokio

Il calendario
sportivo
1972

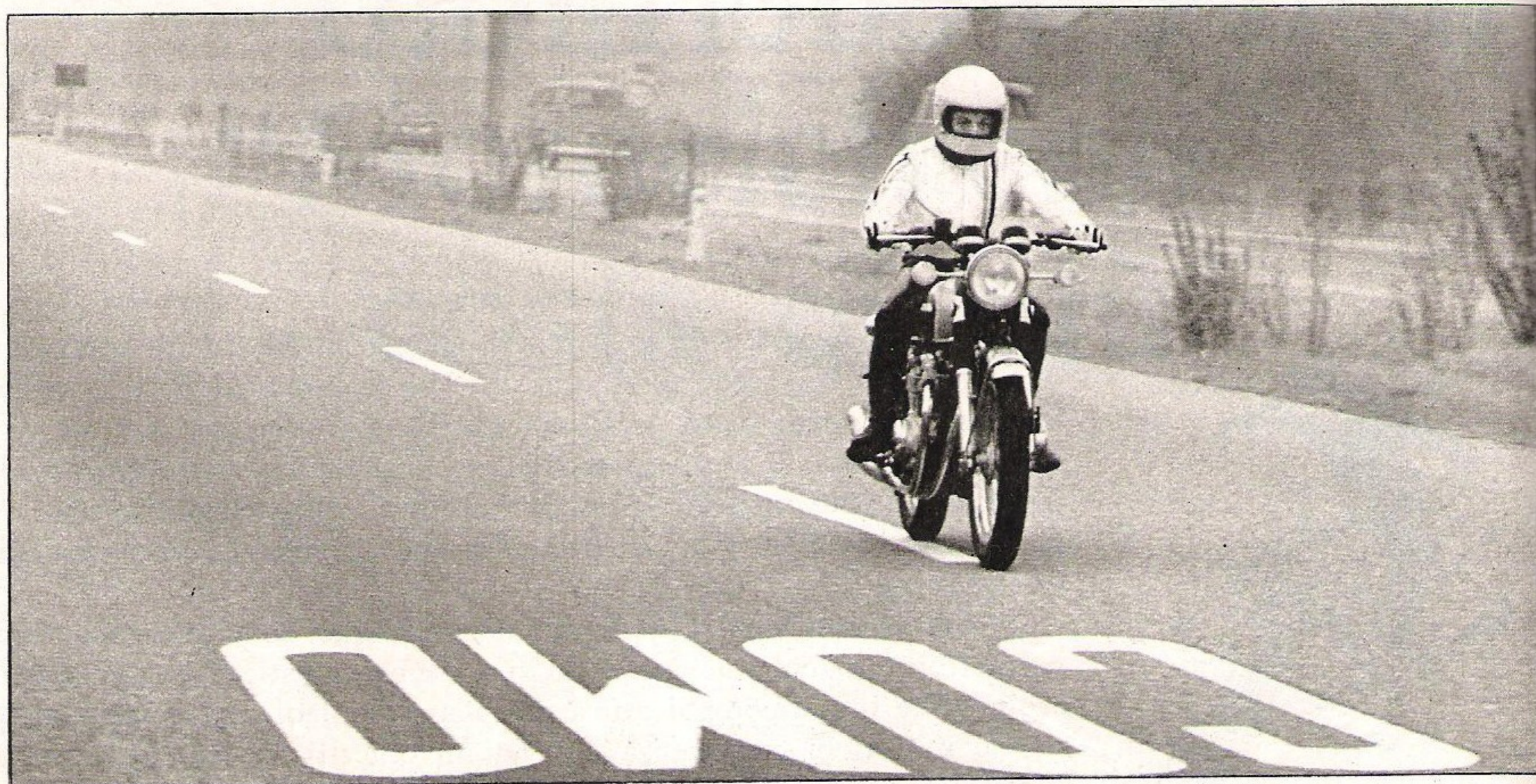
L'equilibratura
dei motori
policilindrici

1

Gennaio 1972
anno 58
lire 500



A COLORI LE "BELLE" DEL MOTOSALONE



HONDA "CB" 500

*E' la più recente espressione
della famosa Casa nipponica nel settore delle pluricilindriche.
Le sue raffinate soluzioni tecniche le conferiscono
ottime doti di guidabilità, di frenata, di comfort e di elevate prestazioni.
Notevole anche la sua linea fluida e compatta.*

Comparsa la scorsa primavera, e inviata subito all'attacco del mercato americano dove si è rapidamente affermata, da poco tempo la Honda 500 quattro cilindri si è resa disponibile anche da noi destando ovviamente grande interesse.

Si tratta infatti di una macchina nuova e non di una « 750 » in miniatura né tantomeno di un tentativo di bissare il successo della « 750 » in una categoria inferiore « sostituendo » la « 450 » che già si vende bene.

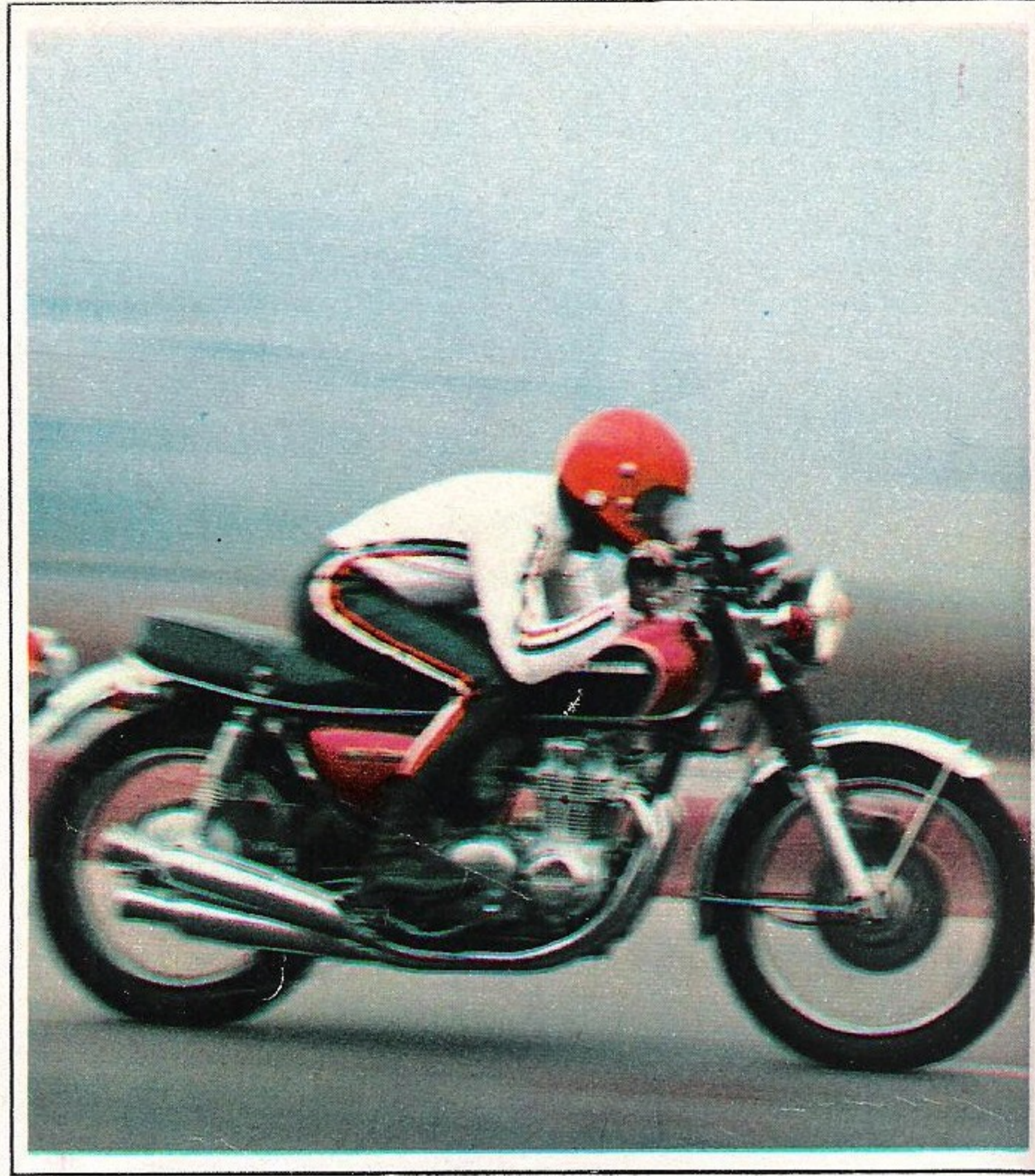
La prima impressione che si prova alla vista della « 500 » è di estre-

ma compattezza; attorno al motore, che per la sua struttura ha ovviamente condizionato tutta l'impostazione generale, la moto è stata « costruita » bene; è massiccia, ma anche per via della finitura perfetta, ogni sua parte contribuisce alla fluidità della linea. Non c'è nulla che stoni, nulla che non sia perfettamente adeguato alle dimensioni e alla classe della macchina. A voler essere severi si potrebbe fare un piccolo appunto riguardo al parafango posteriore: un po' troppo largo (se non è quello della « 750 » poco ci manca) e avvol-

gente. Ma questa « generosità » potrebbe essere dovuta all'esigenza di non creare sproporzioni con il serbatoio certo non striminzito. Per i particolari rimandiamo alle foto, nei quali sono anche ben visibili i vari comandi tanto manuali che a pedale. A questo proposito da notare come la tendenza al « tutto sul manubrio » veda nella Honda una delle sue massime sostenitrici; nella 500 infatti anche l'interruttore generale delle luci è stato sistemato sul manubrio, accanto al pulsante del clacson e al comando delle « frecce ». Le var-

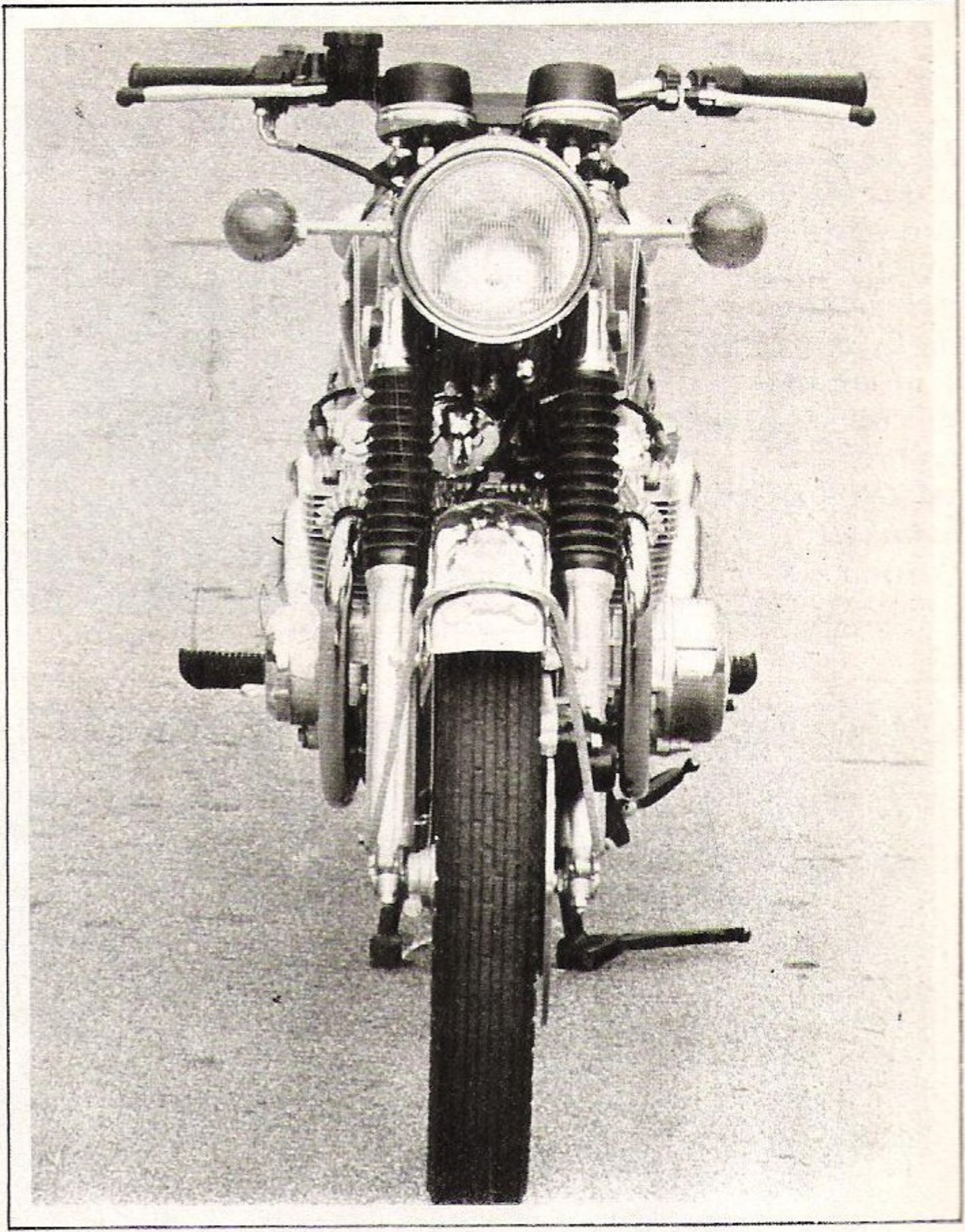
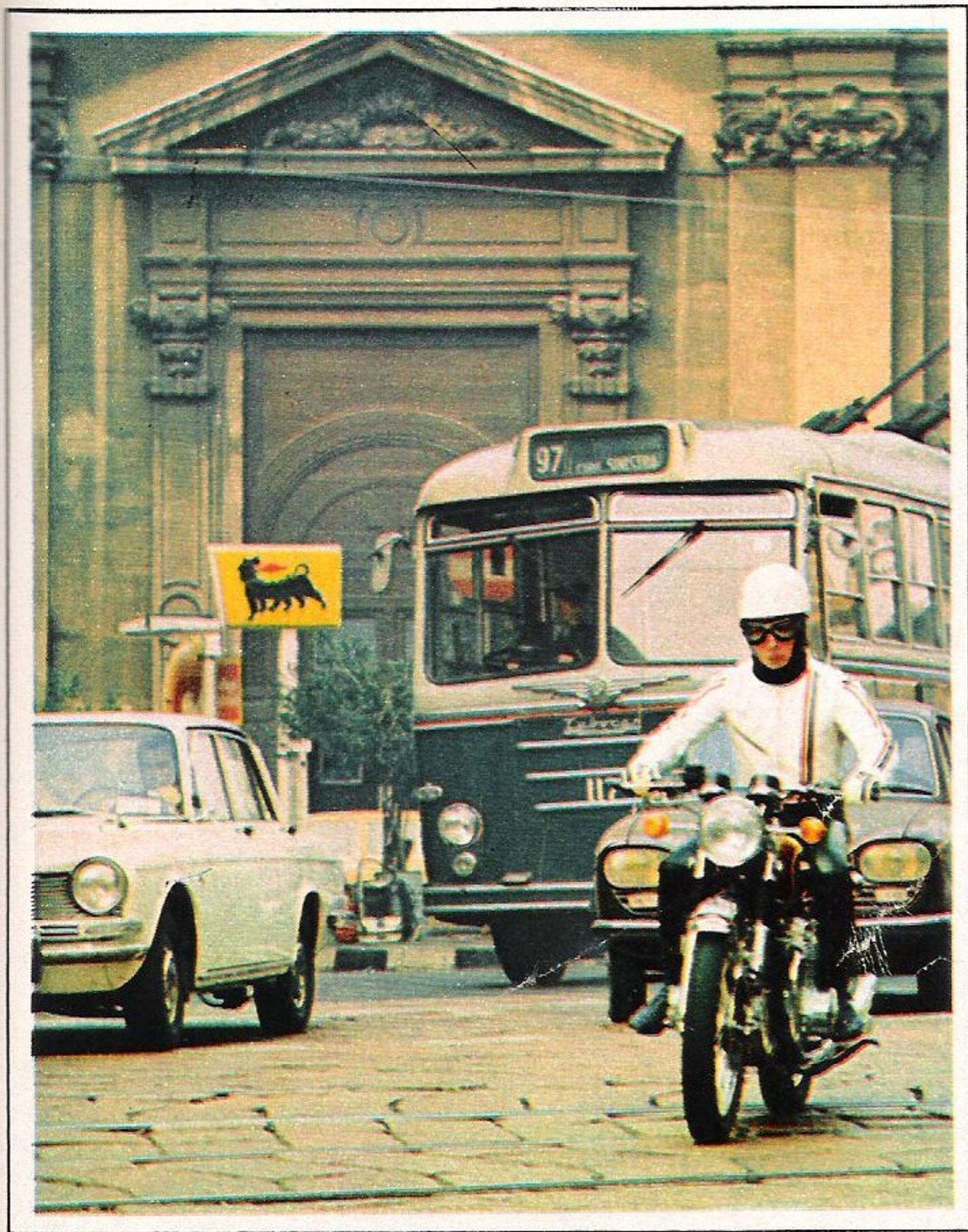


HONDA "CB" 500



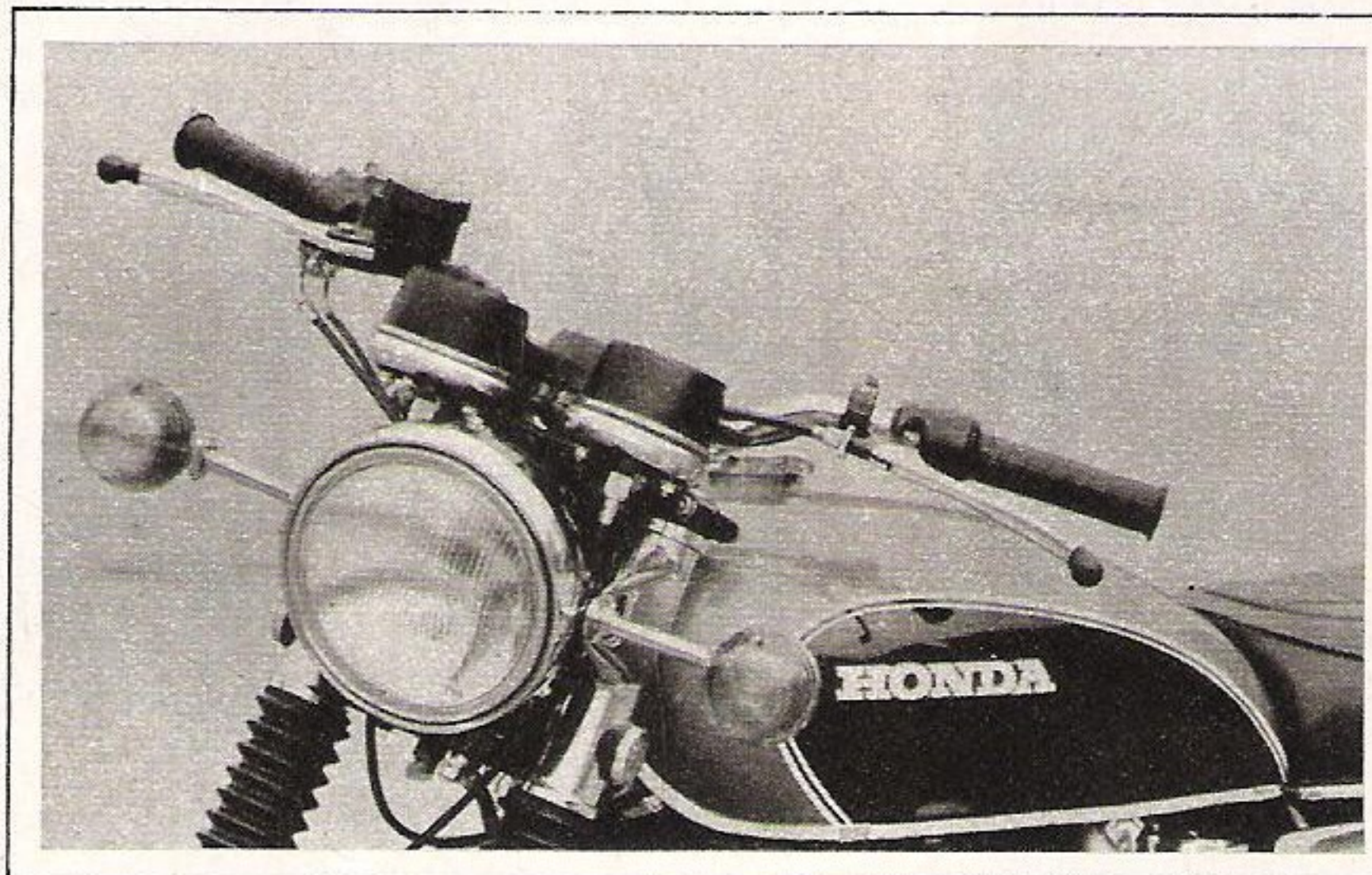
UNA MACCHINA POLIVALENTE

La Honda « CB » 500 si presta bene anche all'uso urbano cui si riferiscono alcune fotocolor di queste pagine. Nelle altre fotocolor, una vista frontale (con gli utili ma proibiti indicatori di direzione in bella vista) e due riprese che illustrano la posizione di guida durante l'impiego veloce della macchina. Il manubrio poco rialzato e la posizione leggermente arretrata delle pedane consentono un buon assetto sportivo che rende sicura la « comunicativa » pilota-macchina mentre le doti di tenuta di strada del mezzo offrono la possibilità di piegare vivacemente.

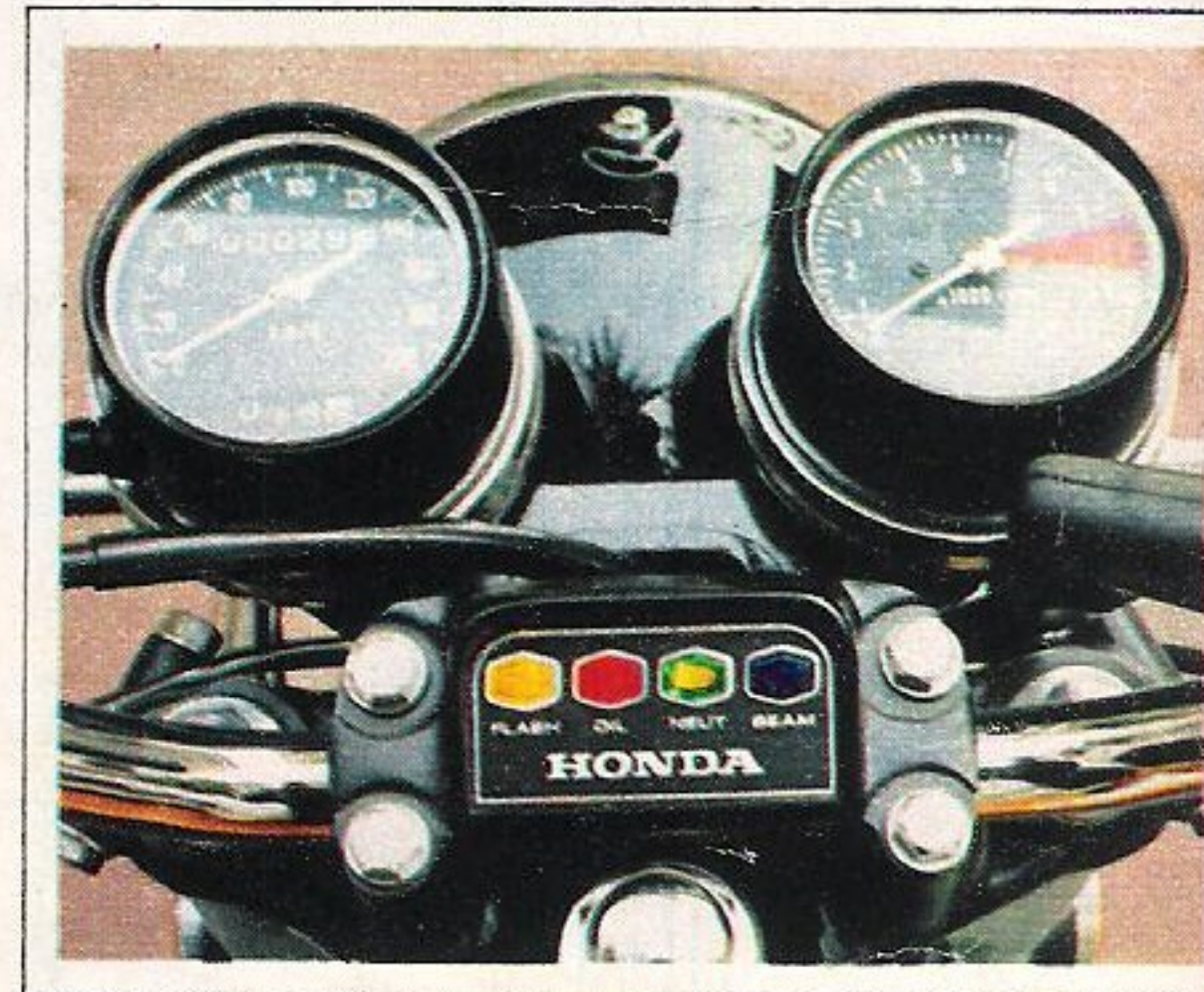
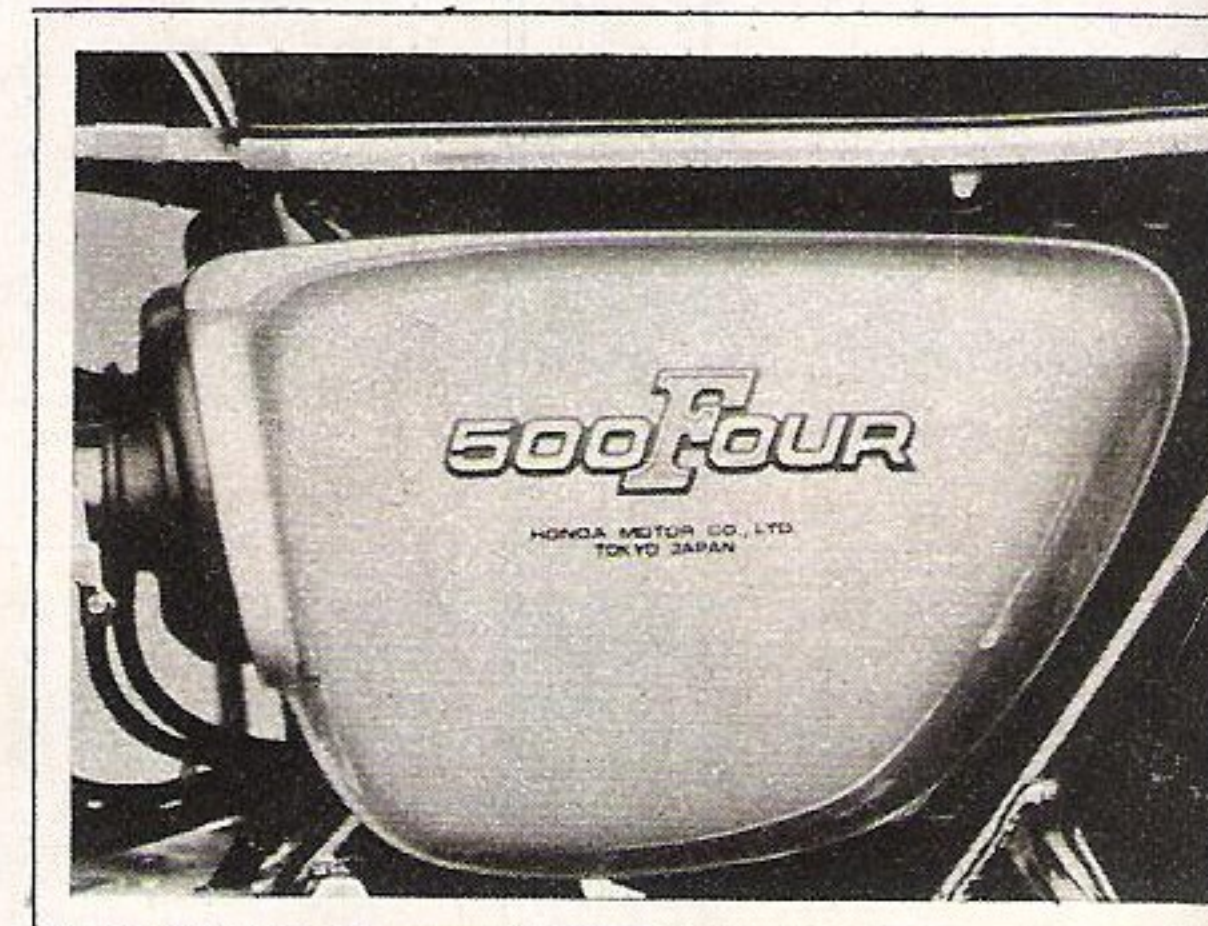


HONDA "CB" 500

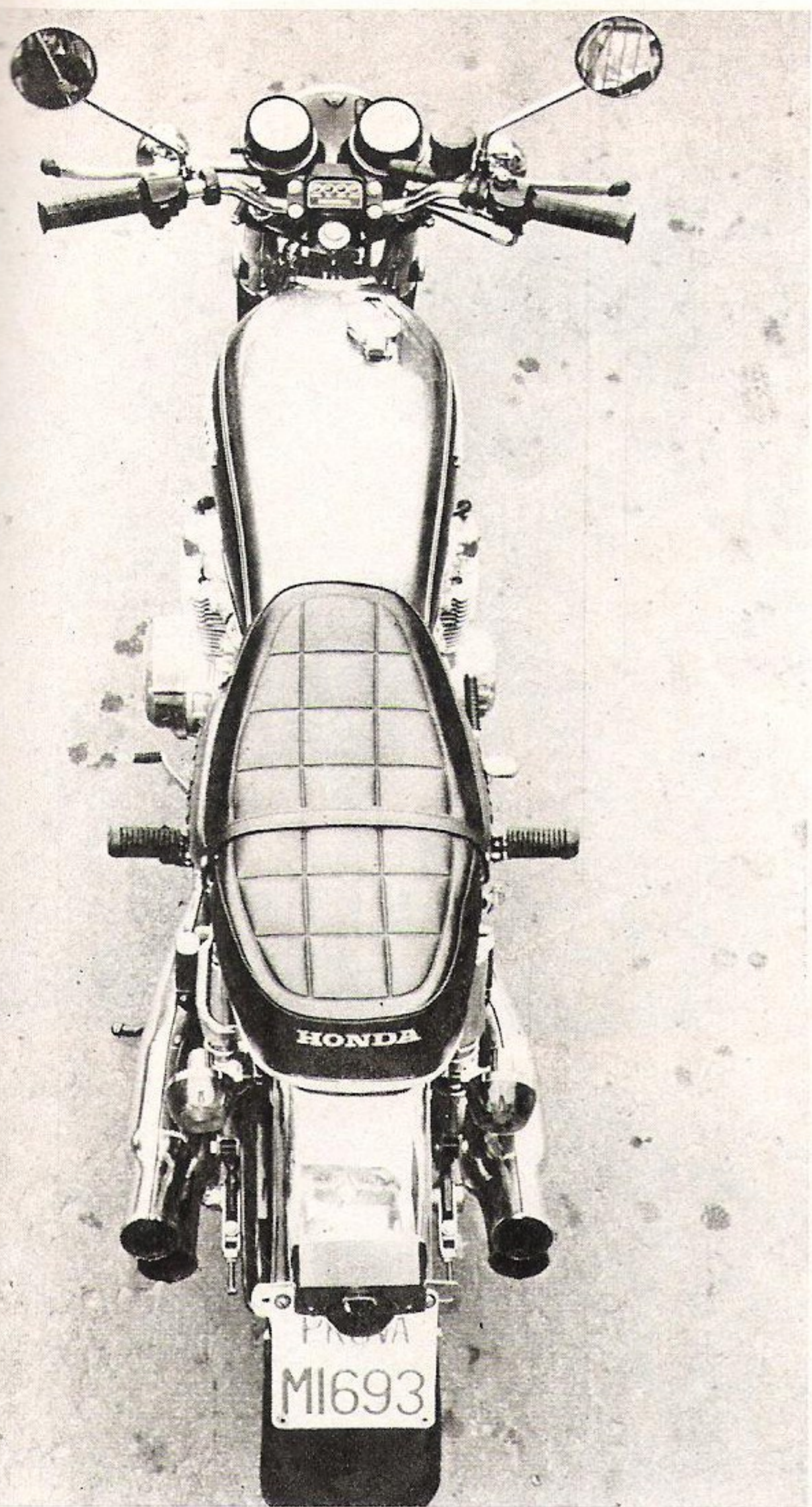
A fianco e sotto:
la «CB» 500
è la più recente
espressione
della Honda
nel settore
delle pluricilindriche
e si avvale
di alcune soluzioni
tecniche
particolarmente
avanzate.
Ottima
anche la linea.



Un'interessante inquadratura da tergo, scattata come si vede nel famoso periodo delle targhe provvisorie di cartone.



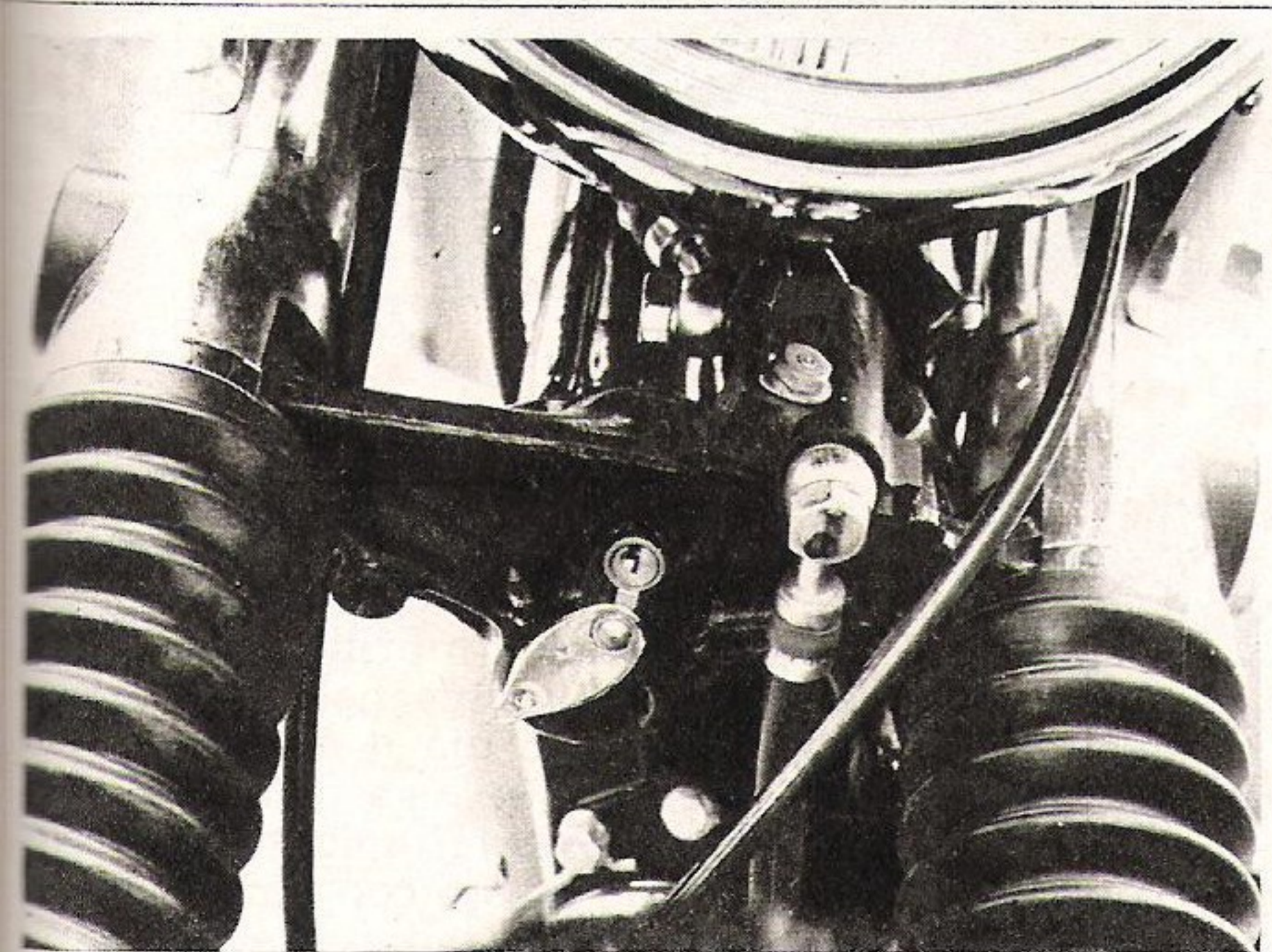
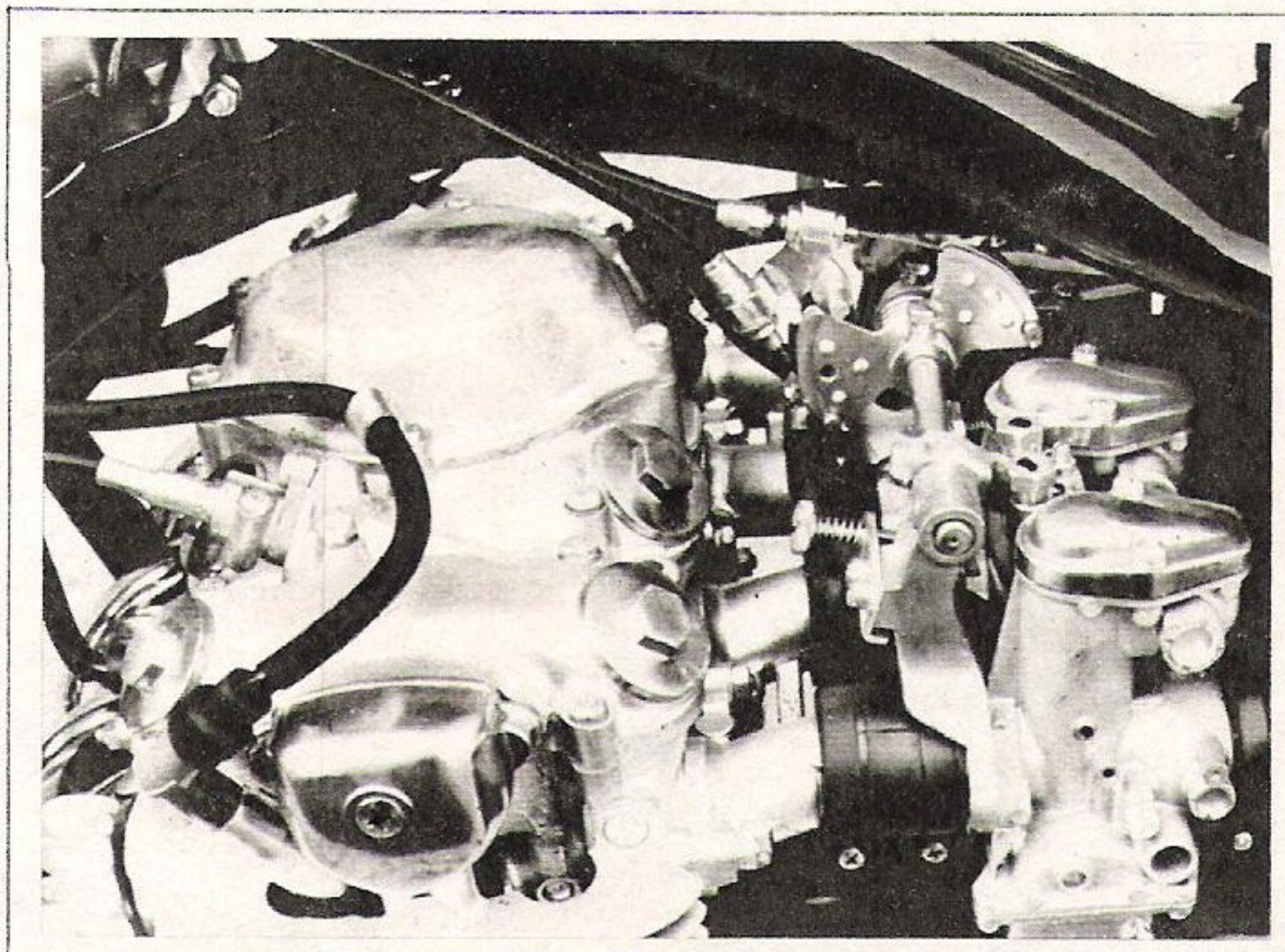
Altri interessanti particolari. Sopra, la «plastica» fiancata che protegge alcuni organi dell'impianto elettrico. Sotto, la bella strumentazione e la serie delle spie. Costa 1.119.000 lire franco importatore.



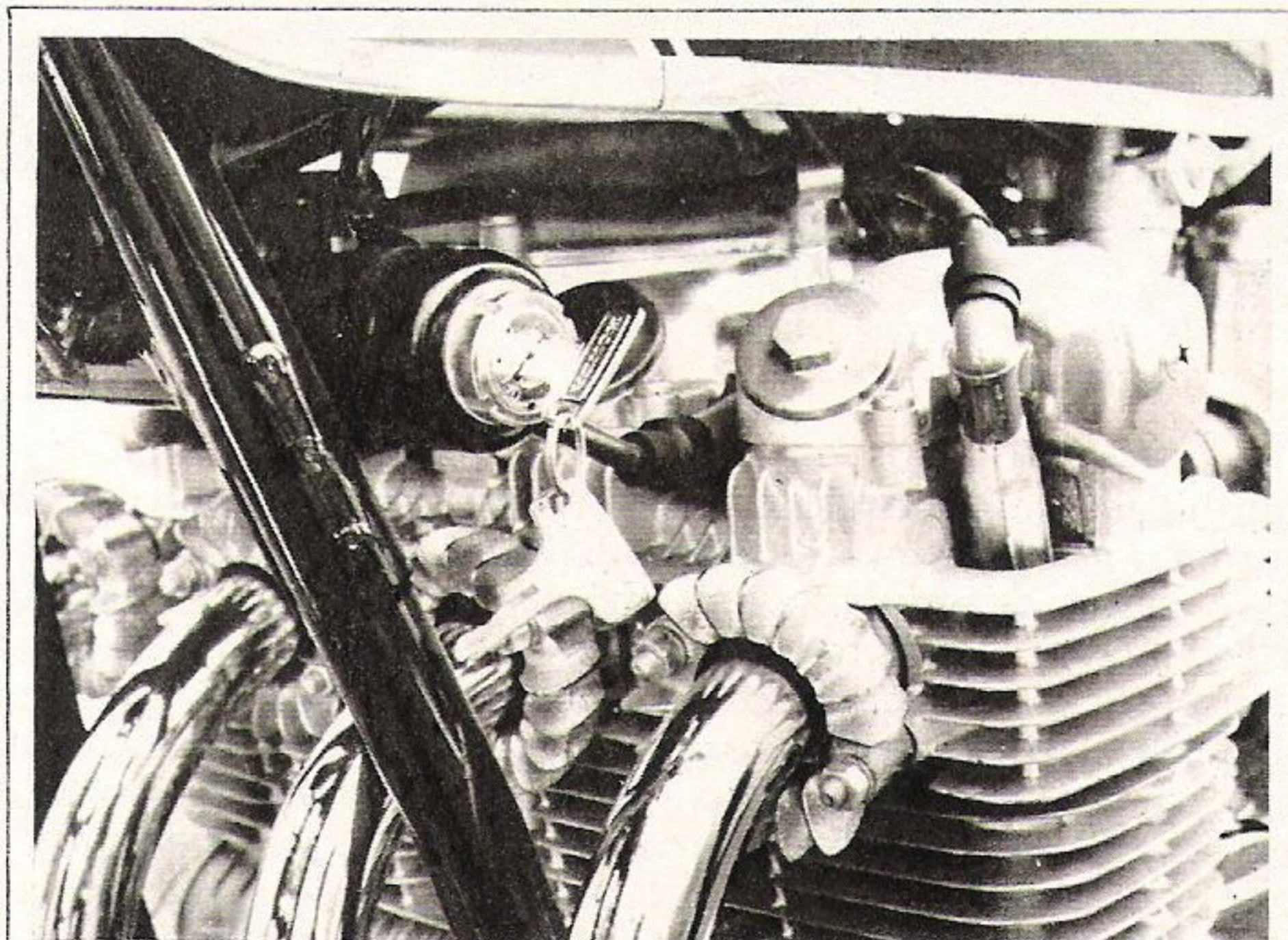
La Honda 500 della nostra prova su strada ci è stata gentilmente messa a disposizione dal « dinamico » Brunero Dini titolare della Autosweden di Firenze, già concessionario Honda, ora concessionario Suzuki e Kawasaki.

La moto vista dall'alto; il parafrango posteriore può essere dotato a richiesta di un paraspruzzi in plastica.

Il pratico sistema a bilancere per comandare positivamente l'apertura e la chiusura dei carburatori.
Comoda la vite per regolare il minimo.

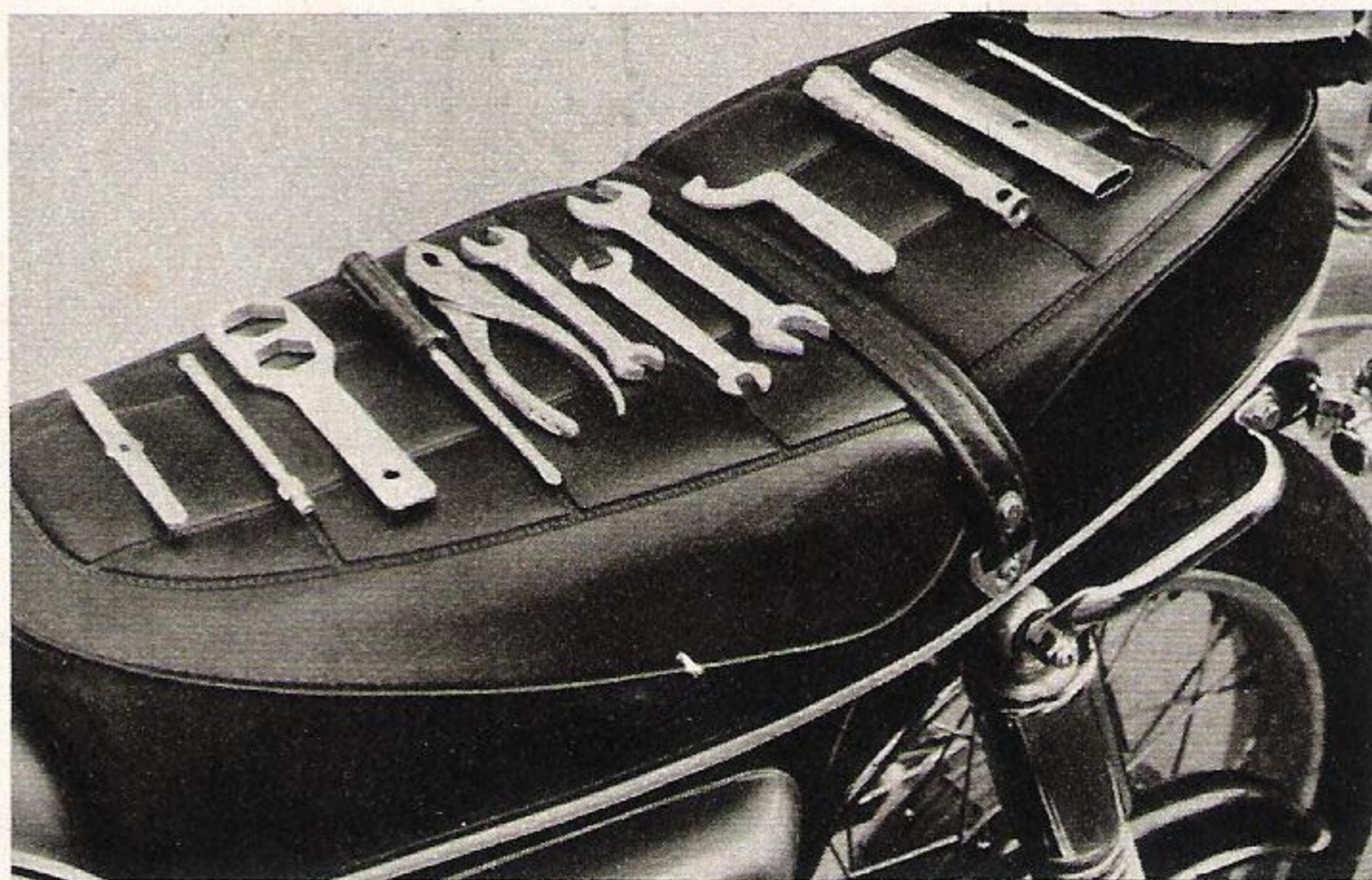
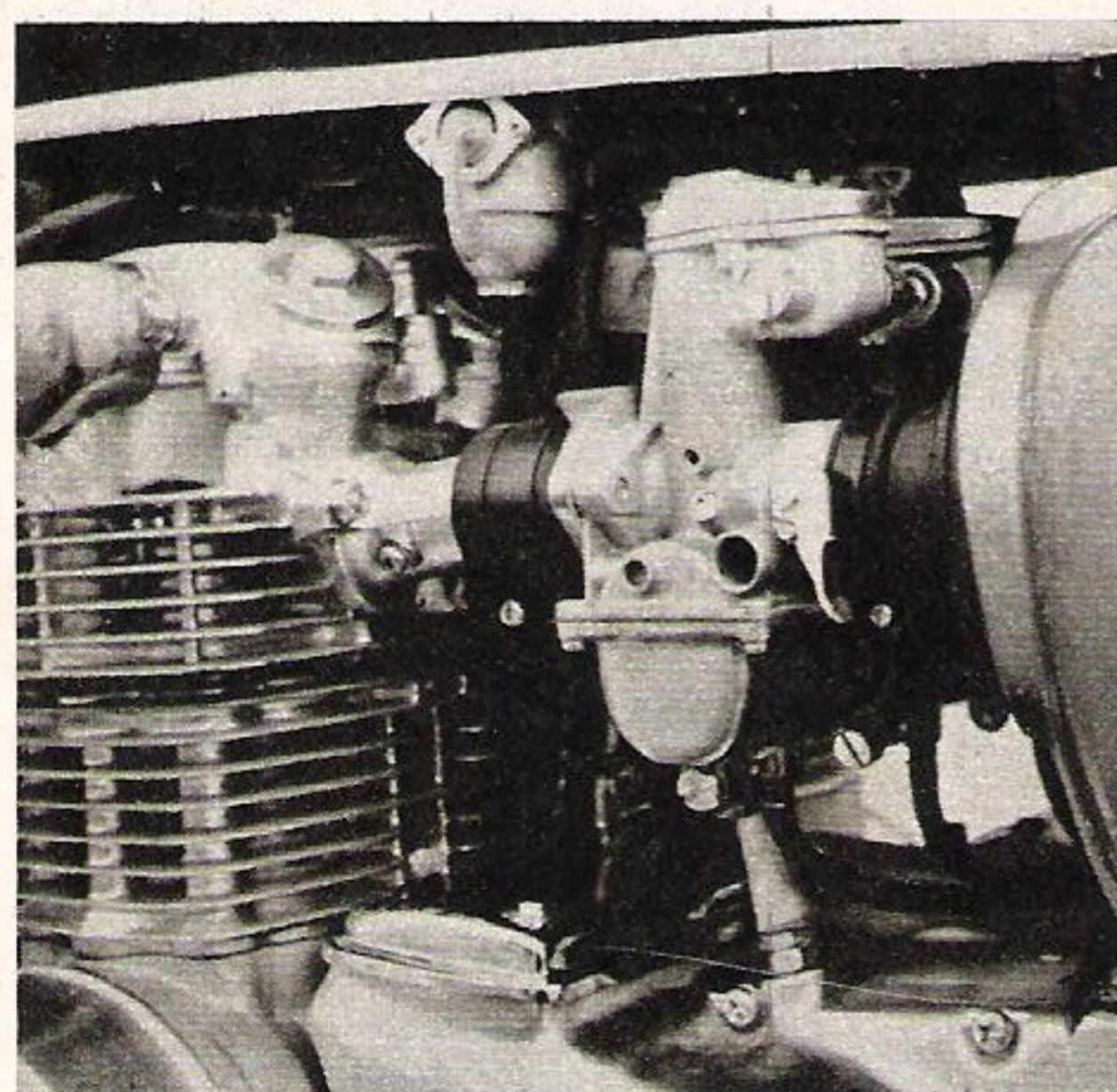
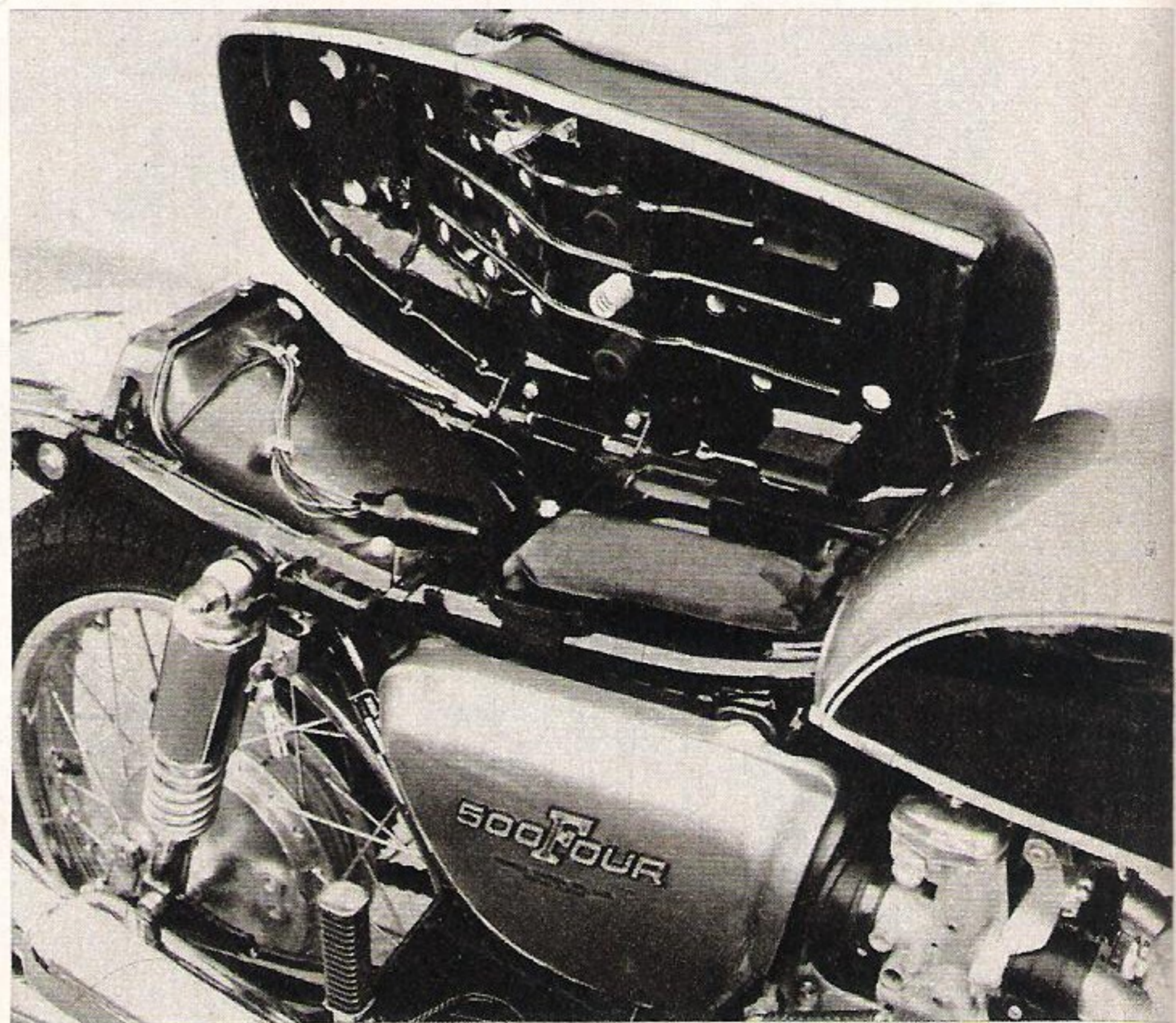
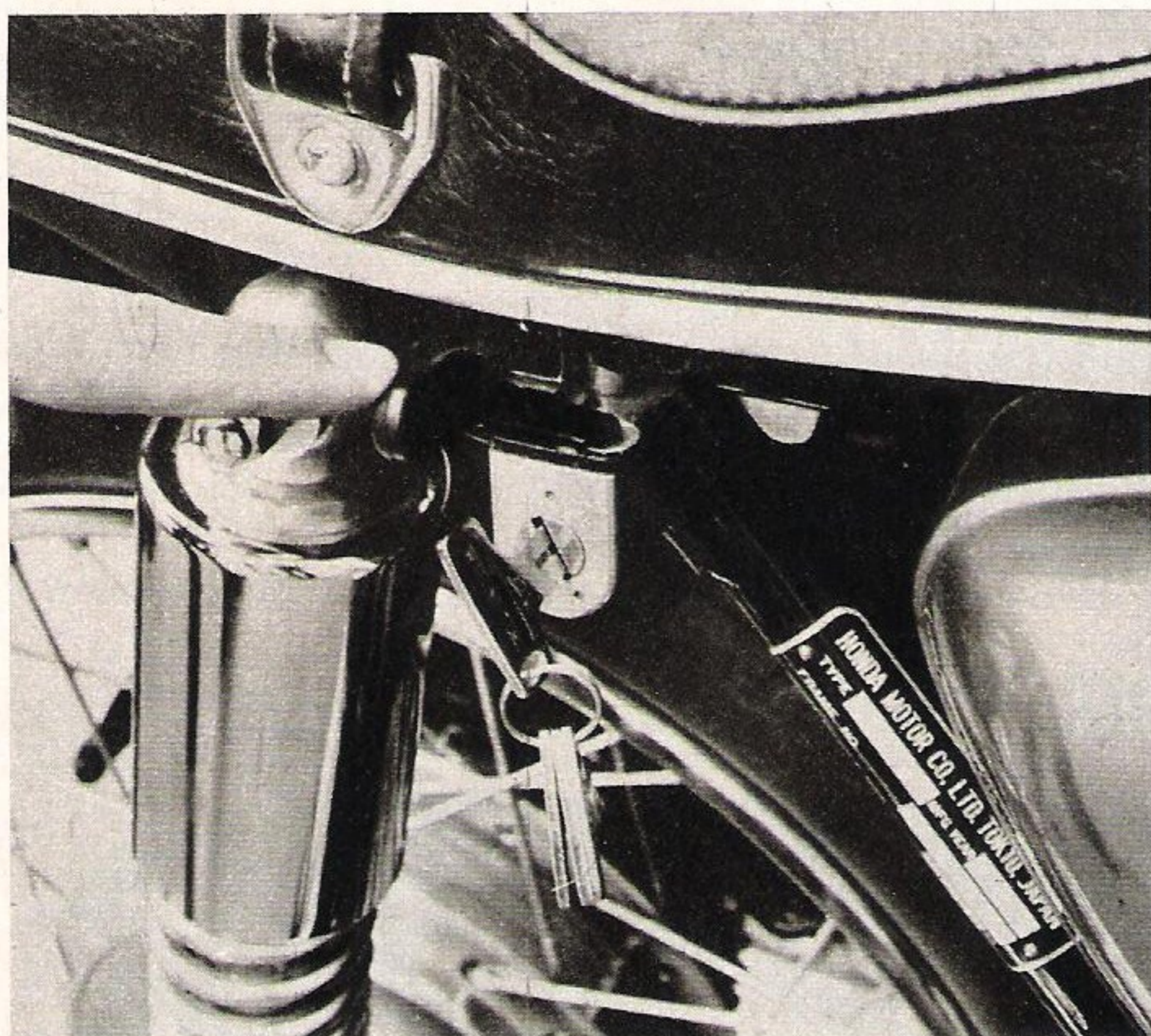


La scomoda posizione dell'antifurto.
Si vede anche la tubazione del comando idraulico del freno a disco anteriore.



L'interruttore generale dell'impianto elettrico è a tre scatti e non si trova in posizione facilmente raggiungibile.

HONDA "CB" 500



La levetta dello starter, facilmente raggiungibile. Si vede anche il rubinetto a tre posizioni.

Abbondante la dotazione attrezzi e ben fatto il libretto di uso manutenzione (che però è scritto in inglese).

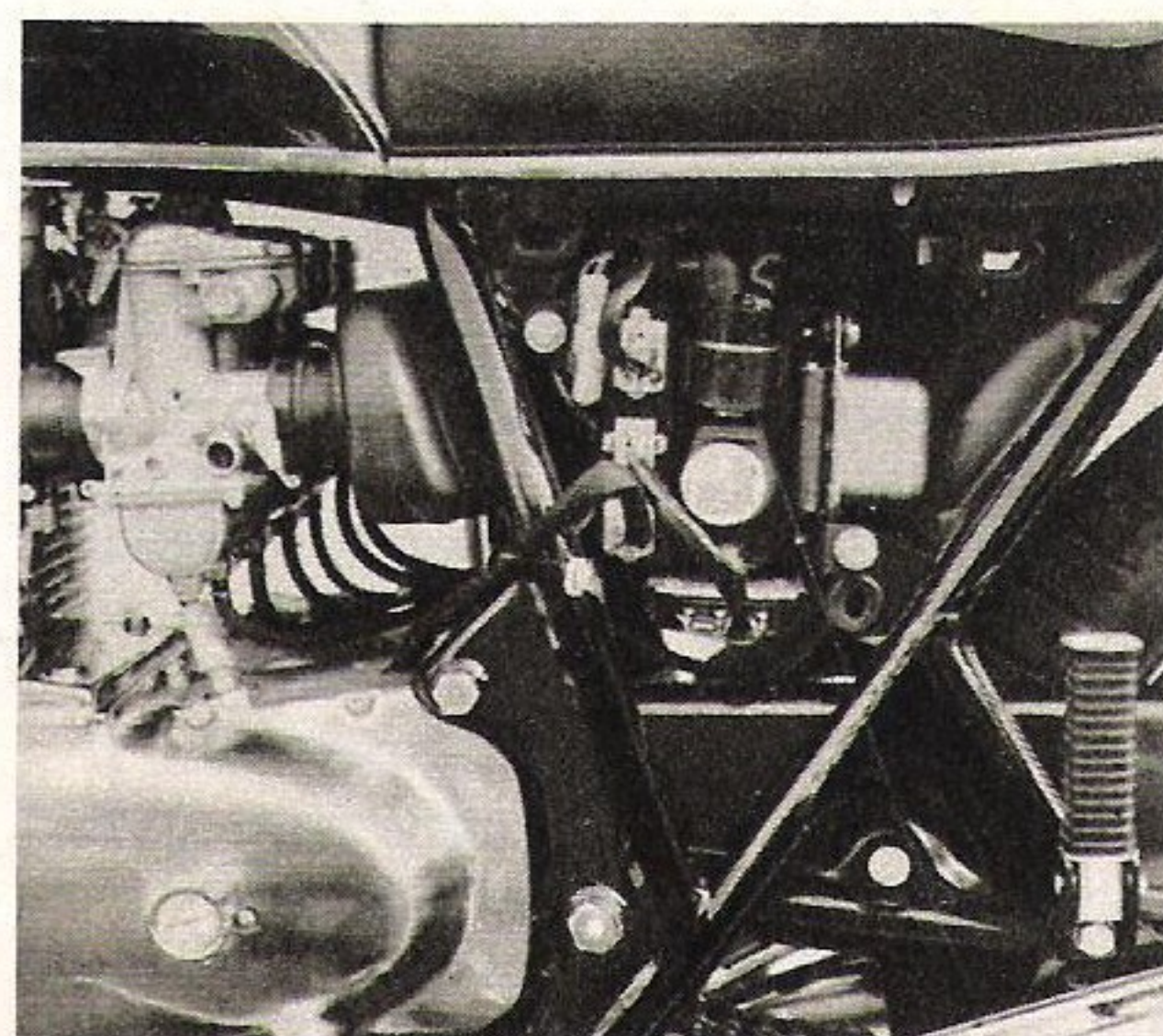
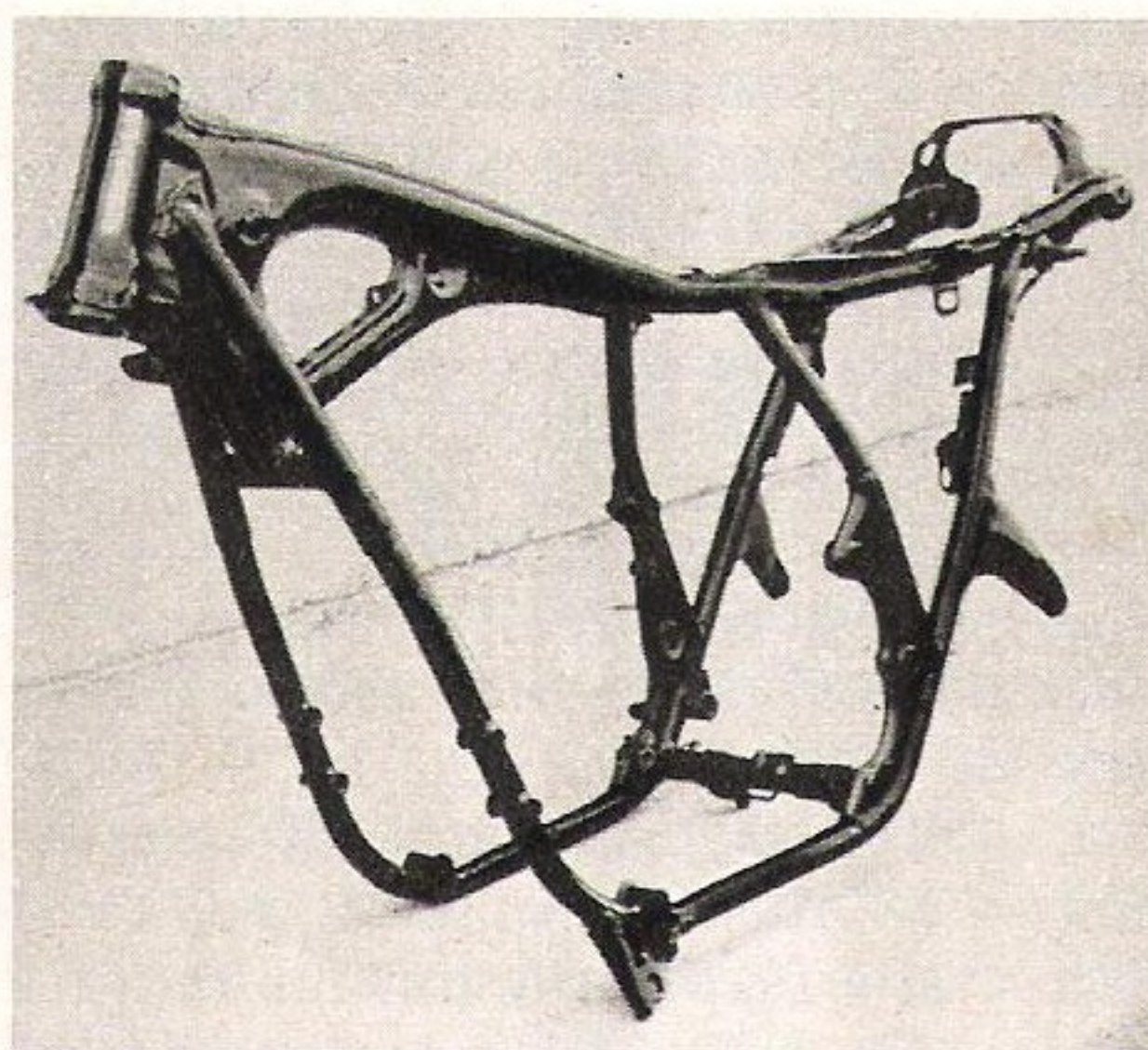
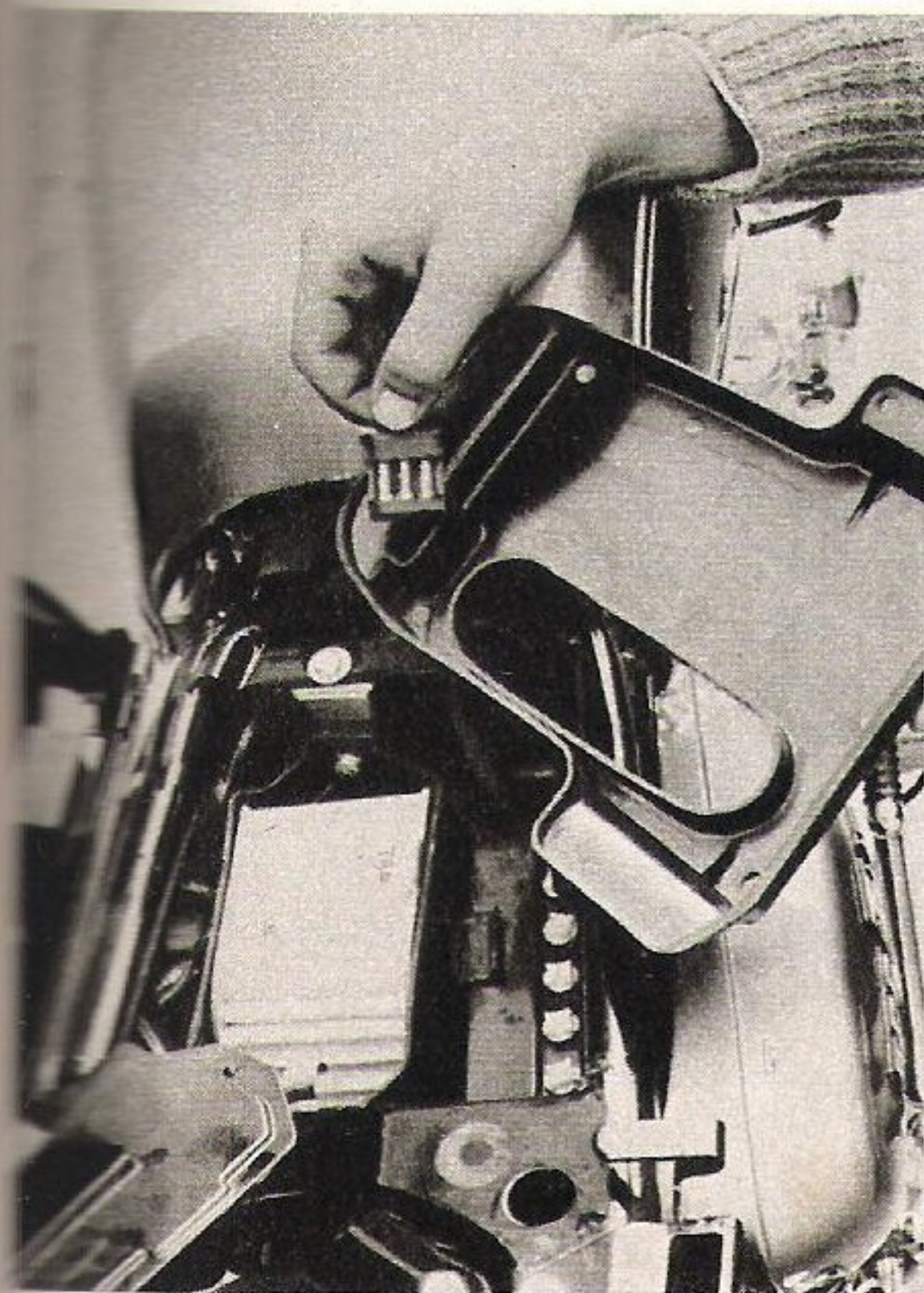
La serratura della sella, sotto la quale si trova un gancio per appendere il casco, che così non può essere asportato. Si vede anche il vassoio sul quale si trova comodamente a portata di mano la borsetta con gli attrezzi.

spie luminose sono state raccolte in un unico cruscottino; il comando del gas è ora a doppio filo e i carburatori vengono così comandati « positivamente » tanto in apertura che in chiusura. Ultima raffinatezza, il lucchetto a scatto della sella è stato dotato di una piccola serratura che si apre con la stessa chiave dell'accensione. Particolari, d'accordo; ma la classe di una macchina si vede anche da questi.

Meccanicamente, l'abbiamo già detto, il motore della « 500 » presenta — cilindrata a parte — grosse dif-

ferenze nei confronti della « 750 ». L'abolizione del serbatoio separato dell'olio ha richiesto ovviamente un carter dal disegno molto più mosso e ricco di alettature; i cilindri, avendo cilindrata unitaria di soli 125 cc, devono dissipare molto meno calore che nel modello maggiore, e per questo le alette di raffreddamento sono più rade; lo stesso dicasi per le teste, delle quali balza all'occhio il nuovo coperchio, visibilmente ridotto nei confronti della « 750 ». L'albero delle camme lavora su quattro supporti ricavati direttamente dalla

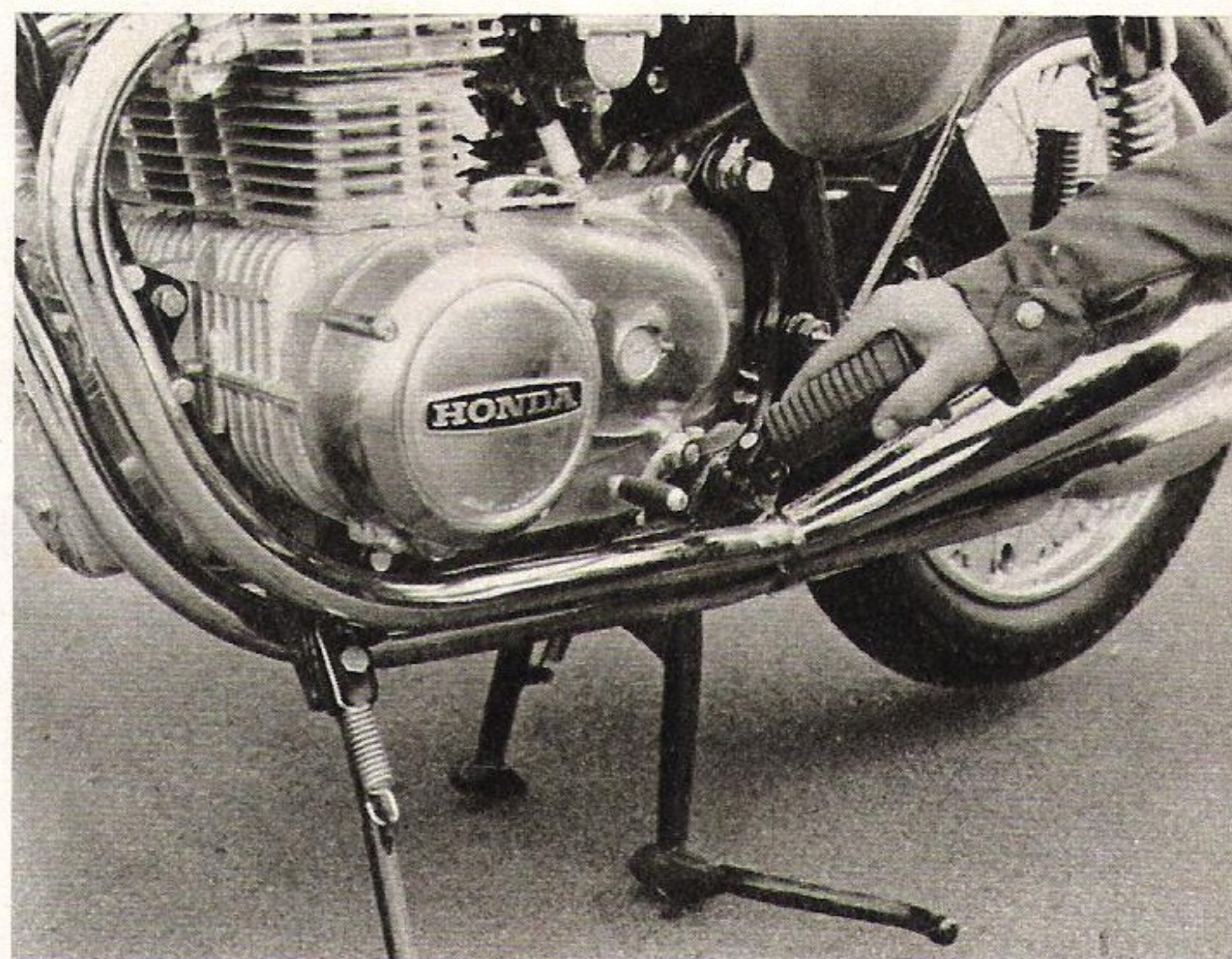
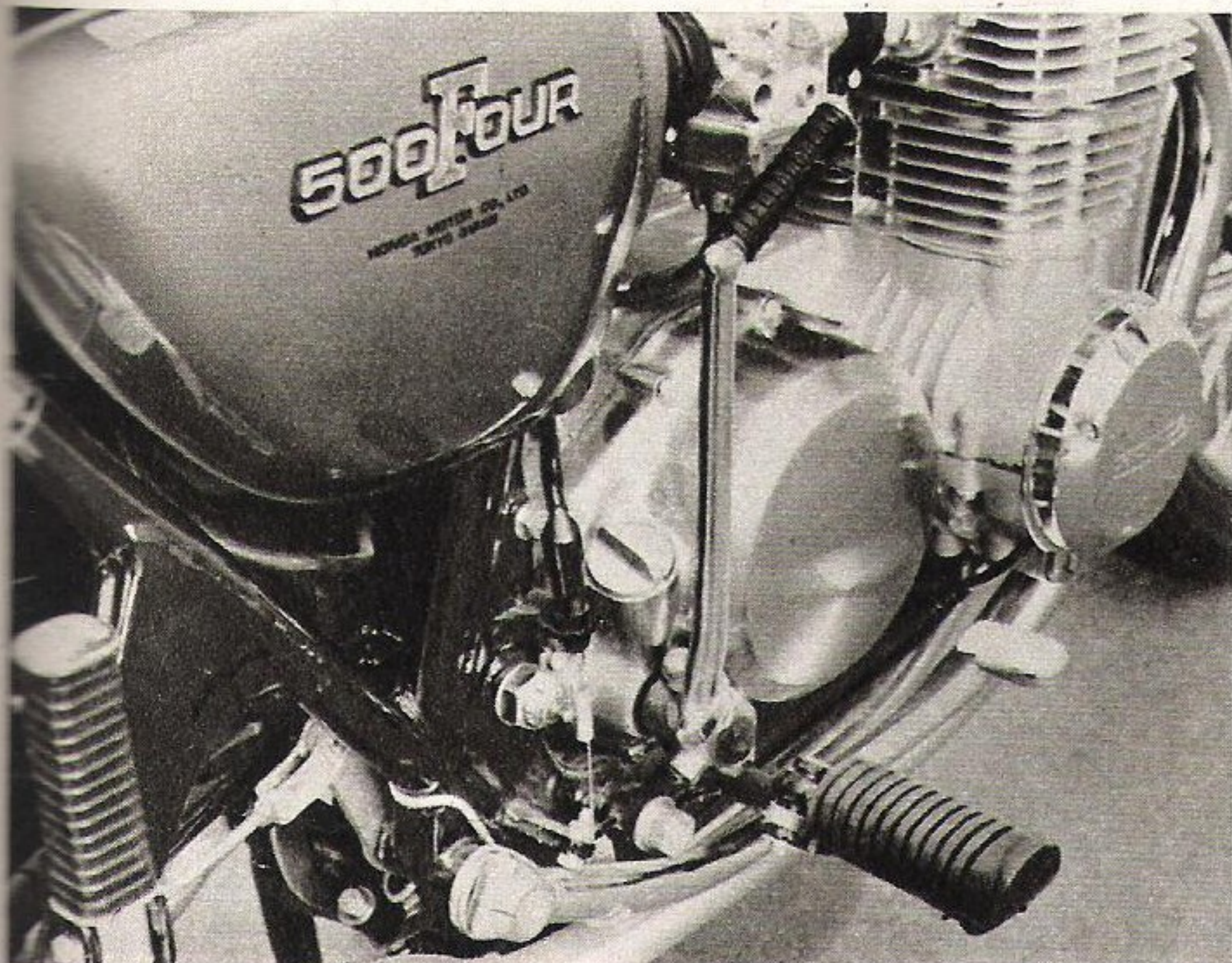
lega leggera della testa, soluzione che potrà lasciare un po' scettici i « conservatori », ma che, a condizione di disporre di una lubrificazione molto abbondante (come nel caso in esame), pare non dia il minimo inconveniente: l'albero a camme, anzi, adattandosi perfettamente nelle sedi d'alluminio lavora con minor attrito. E' pure interessante rilevare come la Honda tenda a costruire motori con valvole sempre meno inclinate tra loro: gli 85° del « 450 », sono diventati 56° nella 750, e 53° nella nuova 500, a tutto vantaggio di una ca-



Il telaio è in tubi da 25,5 mm integrato da elementi in lamiera stampata per aumentarne la rigidità.

Il vassoio di plastica sul quale si trova la borsetta dei ferri.

A sinistra sotto la sella, ben protetti da una fiancata di plastica, sono posti vari organi dell'impianto elettrico.



Ben sistemati i comandi a pedale. Notare le pedane pieghevoli; robusti i cavalletti.

mera di scoppio sempre più compatta. La catena che comanda la distribuzione, sempre centrale, è dotata di un tenditore automatico a lama d'acciaio che ha sostituito quello tradizionale a rotella con molla, dado e controdado.

Il problema della trasmissione primaria (che nella 750 è a catena doppia) è stato risolto con una catena tipo morse a sette elementi che oltre a garantire una robustezza eccezionale, assicura una grande silenziosità di funzionamento.

Fatto questo sommario esame del

motore, è ora di montare in sella. Ed ecco la prima sorpresa: la Honda 500 è una delle pochissime moto stando a cavalcioni della quale anche una persona di media statura riesce a toccare a terra con le piante dei piedi. Pur tenendo il motore abbastanza in alto, i tecnici giapponesi sono riusciti, nonostante l'ingombro della distribuzione in testa, a costruire un telaio compatto non solo in lunghezza (l'interasse è di pochissimo superiore a un metro e 40), ma anche in altezza.

Il frullo del motorino d'avviamen-

HONDA "CB" 500

to è identico a quello della « 750 », il sibilo del motore, appena « prende », pure. Ma a dire il vero l'avviamento non è prontissimo; specie a freddo, bisogna « giocare » per qualche minuto con il parzializzatore dell'aria prima di ottenere un funzionamento regolare. La prima « entra » senza rumore; la frizione innesta dolcemente con uno strappo finale appena percettibile. Le marce si ingranano con facilità; appare subito evidente la regolare spaziatura dei rapporti; non c'è alcun vuoto tra prima e seconda o seconda e terza. Ma se ciò va a vantaggio di un'accelerazione progressiva e potente fin verso

i cento all'ora, richiede poi una buona dose di pazienza per arrivare alla velocità massima; e questo soprattutto per le caratteristiche del motore, di cui diremo tra poco.

I rumori meccanici sono praticamente gli stessi della 750: solo quello dello scarico è un po' più acuto.

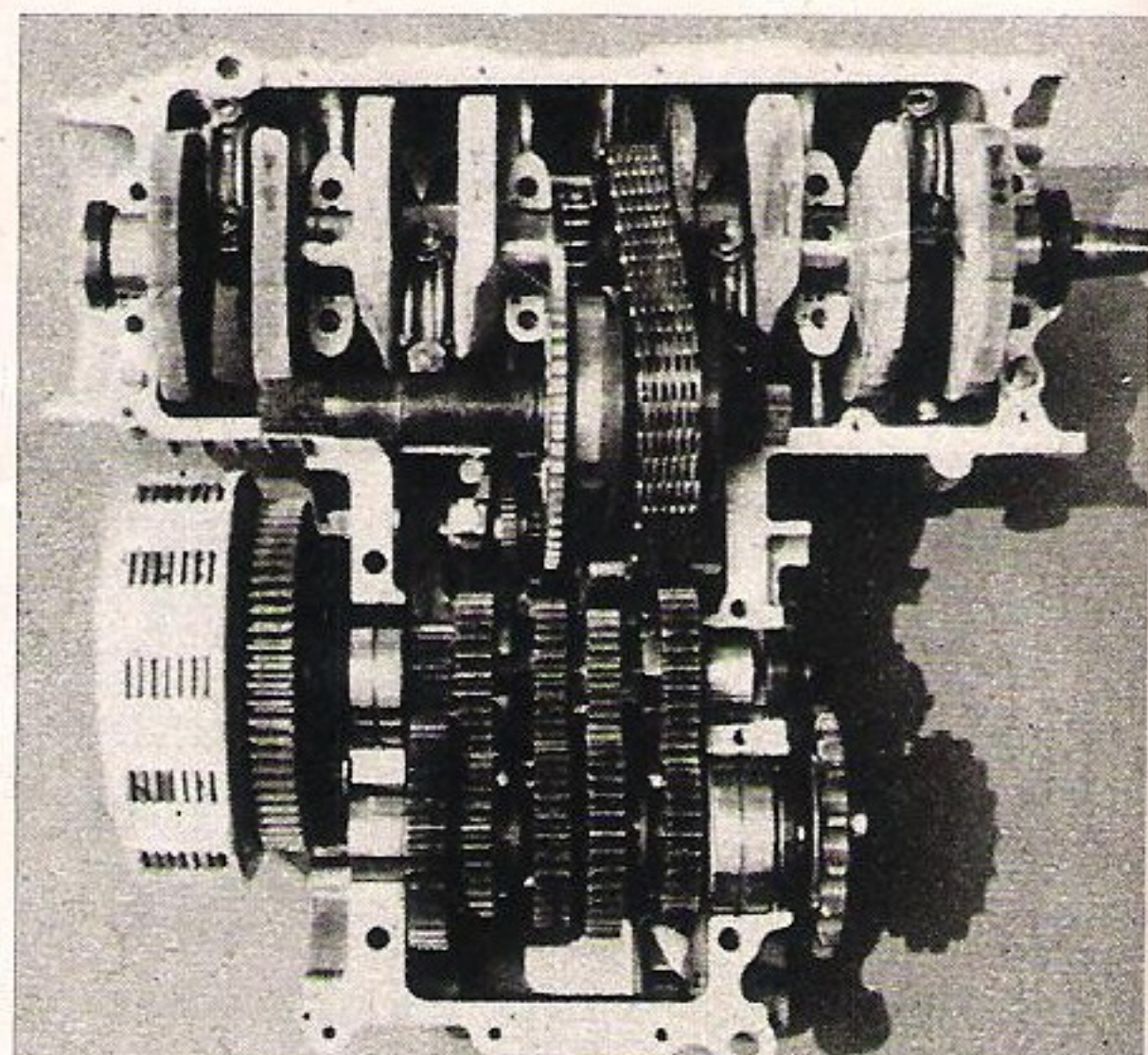
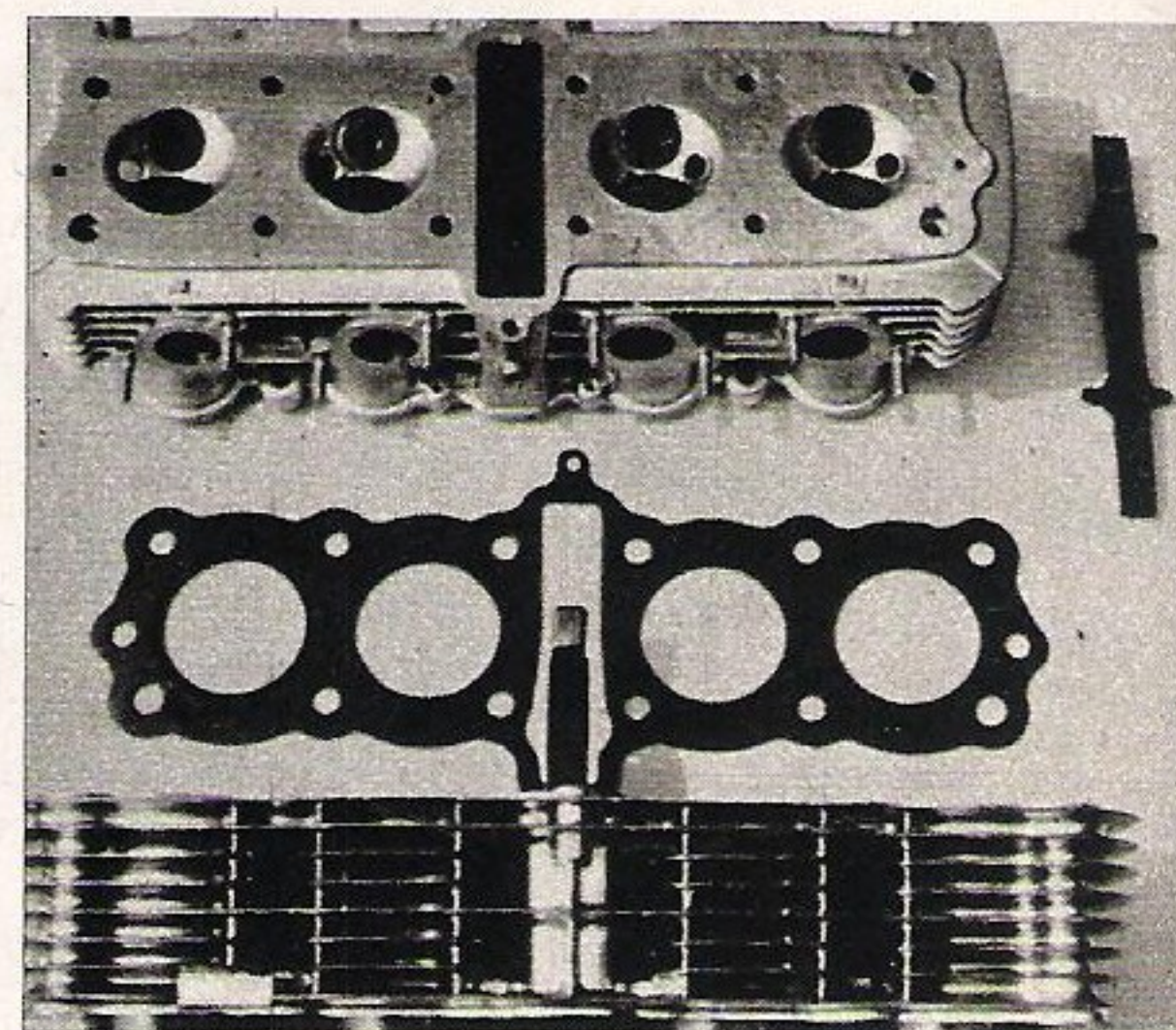
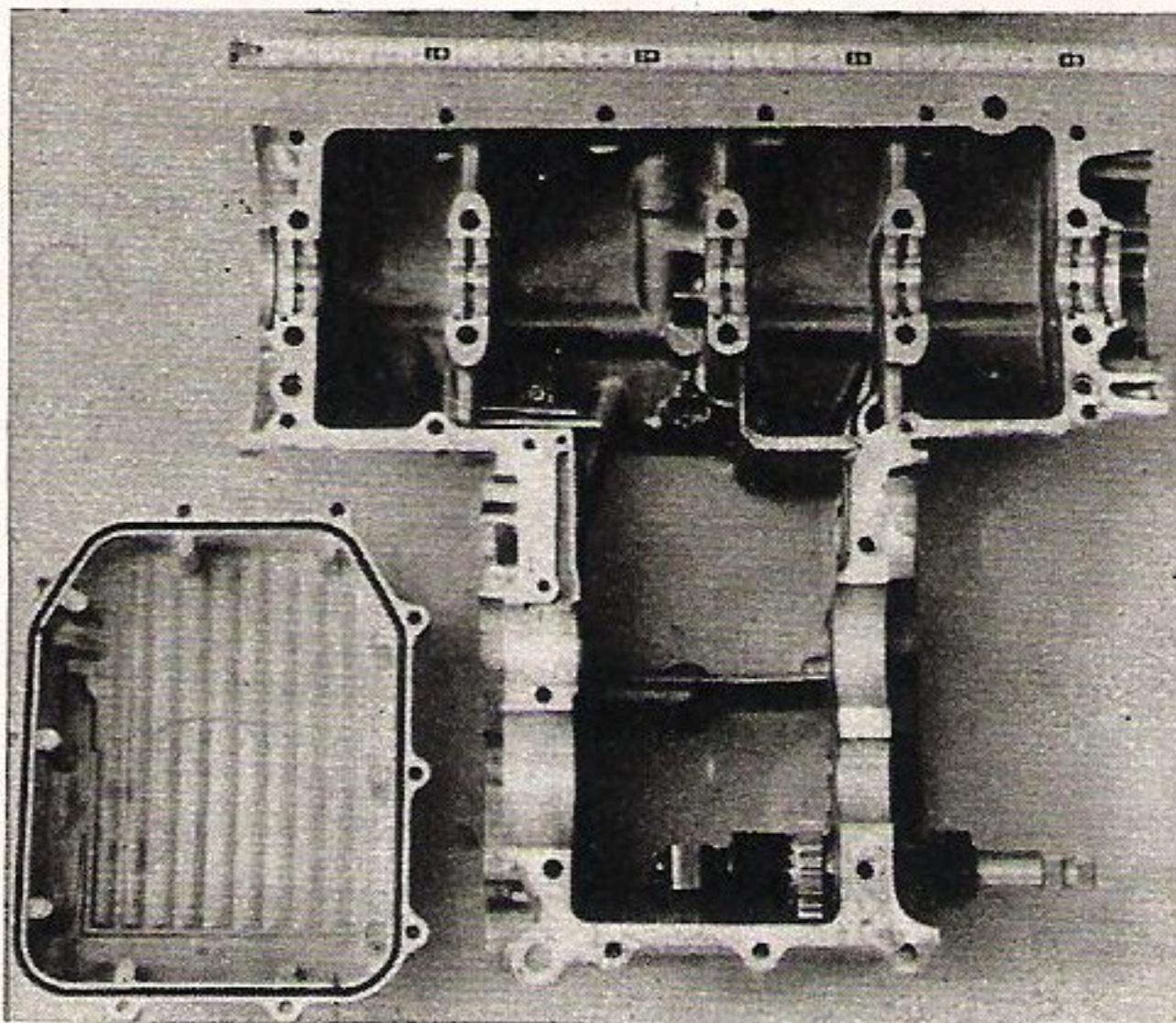
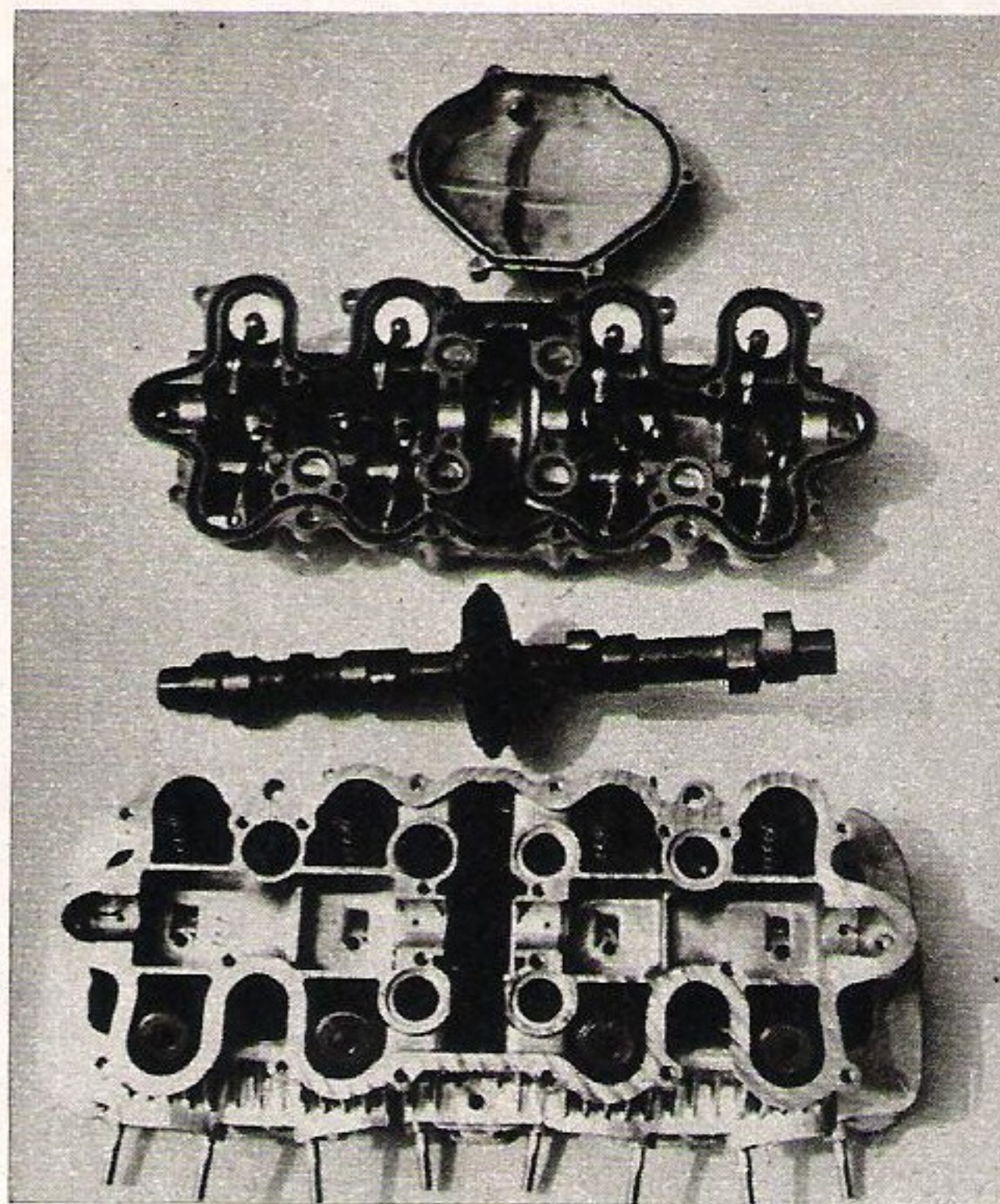
Appena in movimento la « 500 » si dimostra maneggevolissima; non è dura da inclinare, nel traffico cittadino si disimpegna con l'abilità di una « 250 ». Buona parte di questo merito va al telaio quanto mai raccolto e alla forcella la cui inclinazione dai 27° della 750 è stata ridotta a 26°; ciononostante non è stata ri-

dotta l'avancorsa poiché gli steli si trovano ora più avanti rispetto al canotto. Si sono presi, come suol dirsi, due piccioni con una fava: la forcella più « in piedi » assicura maneggevolezza, mentre l'avancorsa di 10,5 cm. permette di stare tranquilli anche andando forte.

Le sospensioni durante questi primi chilometri d'assaggio percorsi prevalentemente a lenta andatura e in città appaiono buone: ottima la forcella; un po' rigidi in scapito del confort di marcia, gli ammortizzatori posteriori; forse verrà il momento di ringraziarli marciando forte.

UN'OCCHIATA DENTRO IL MOTORE

Una serie di foto che mette in evidenza alcuni interessanti particolari, ad esempio l'albero delle camme ruotante direttamente sulla lega leggera della testa e relativo coperchio, le candele a lato delle camere di scoppio (per lasciar maggior spazio alle valvole), il carter tagliato orizzontalmente, la trasmissione primaria a catena tipo Morse, l'albero motore su cinque rapporti (con al centro l'ingranaggio per la trasmissione primaria e la corona dentata per la distribuzione a catena singola), i carburatori concentrici montati elasticamente (con galleggianti in resina « inaffondabile ») e la pompa dell'olio trocoidale.



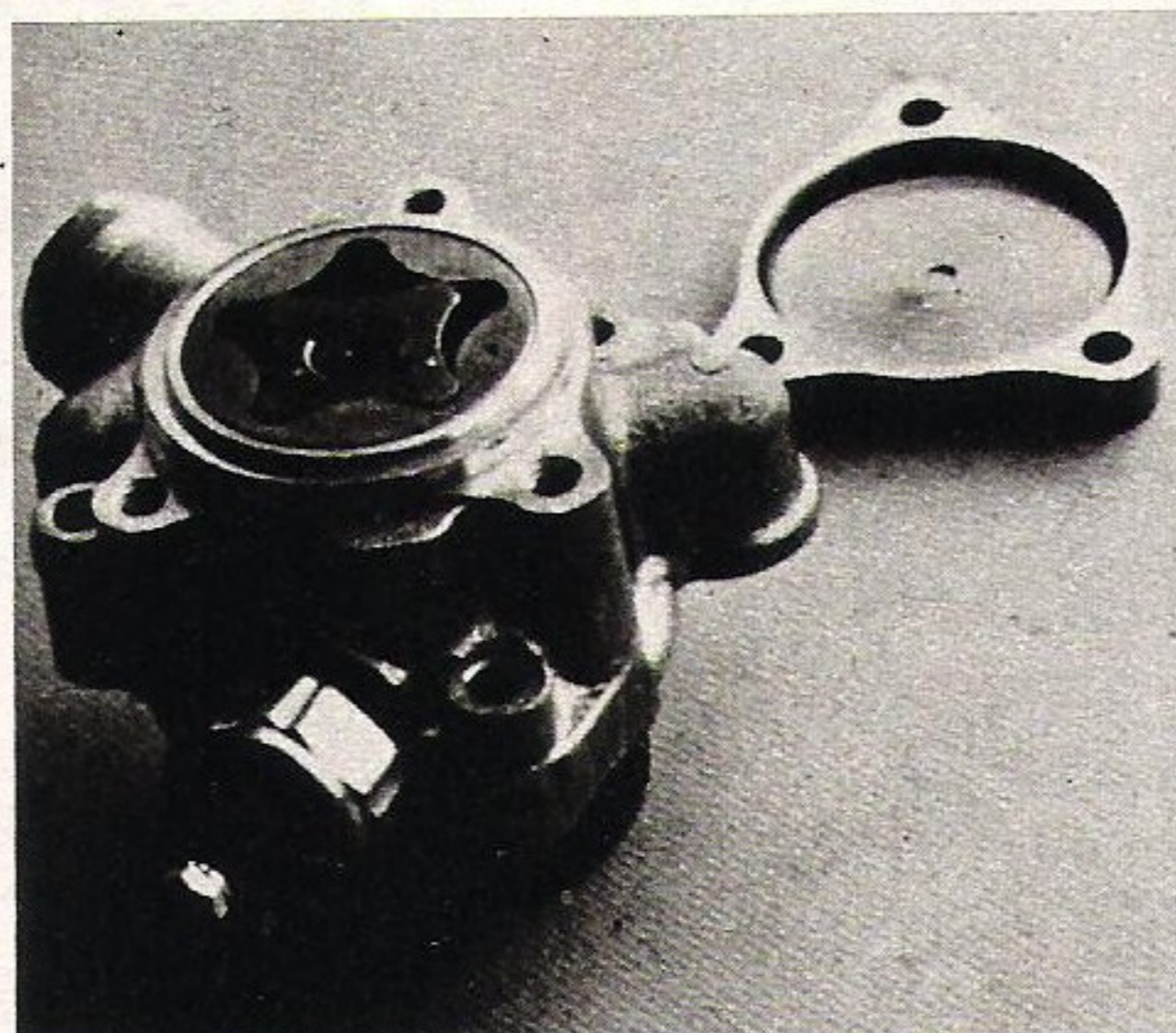
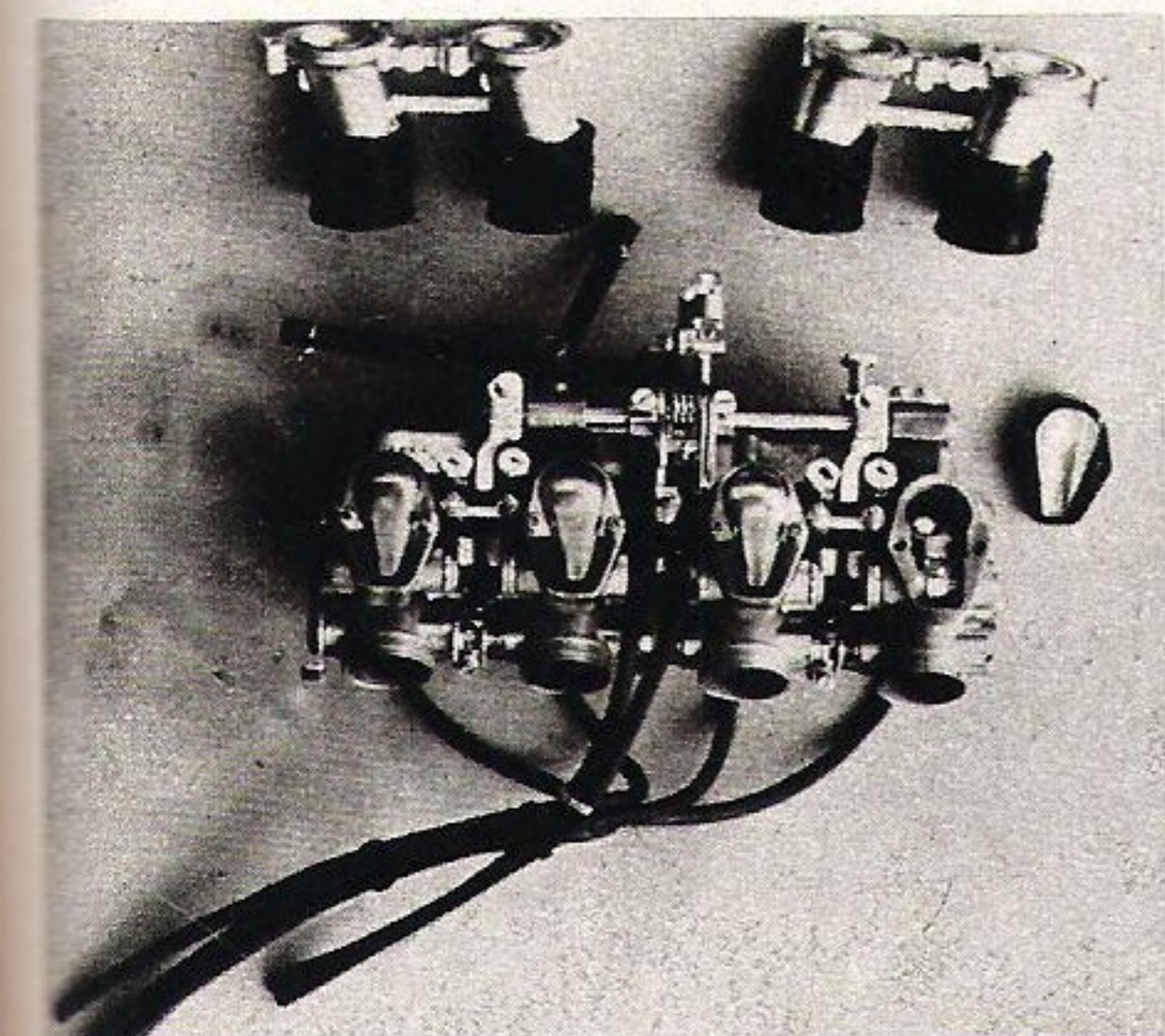
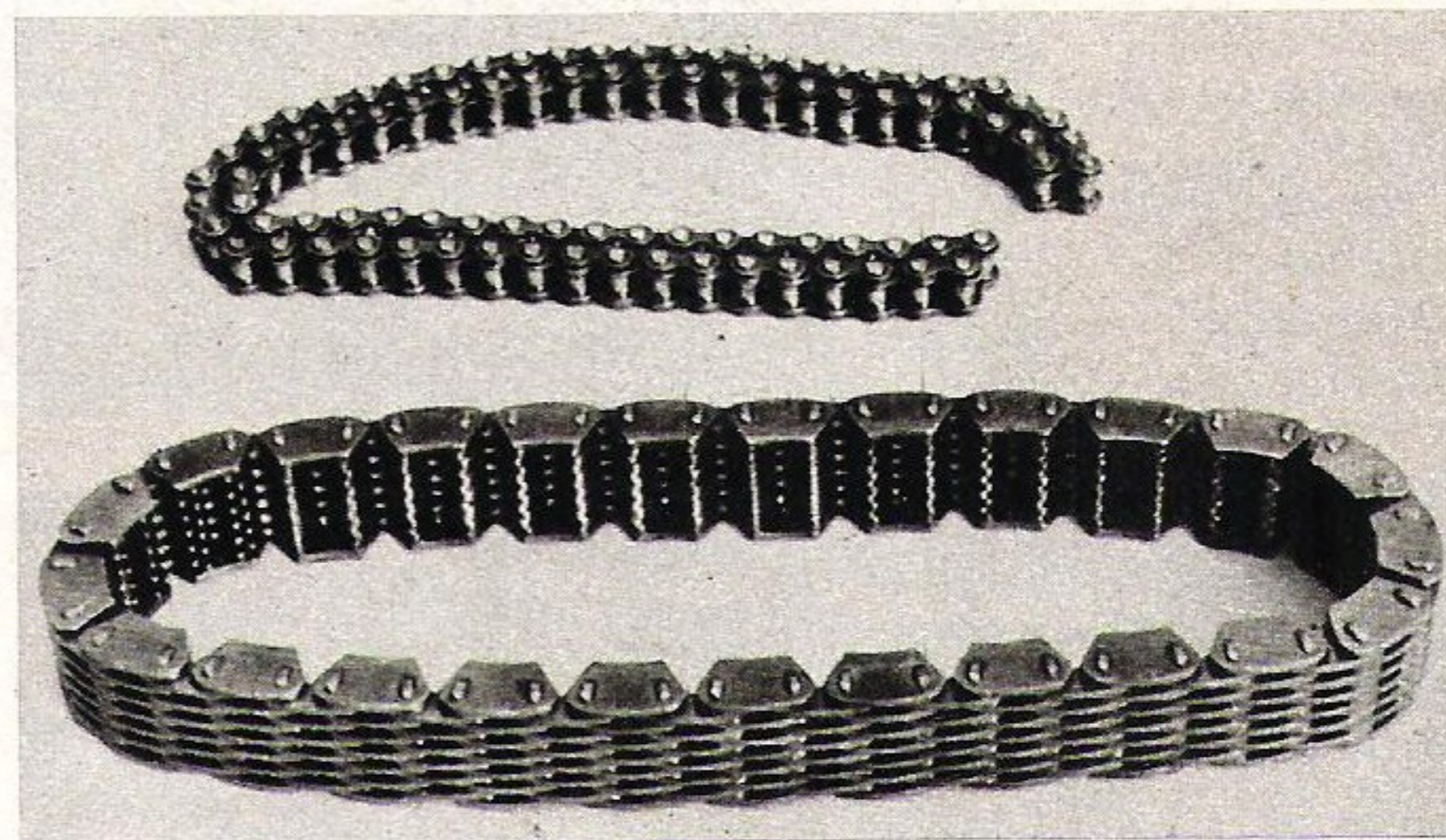
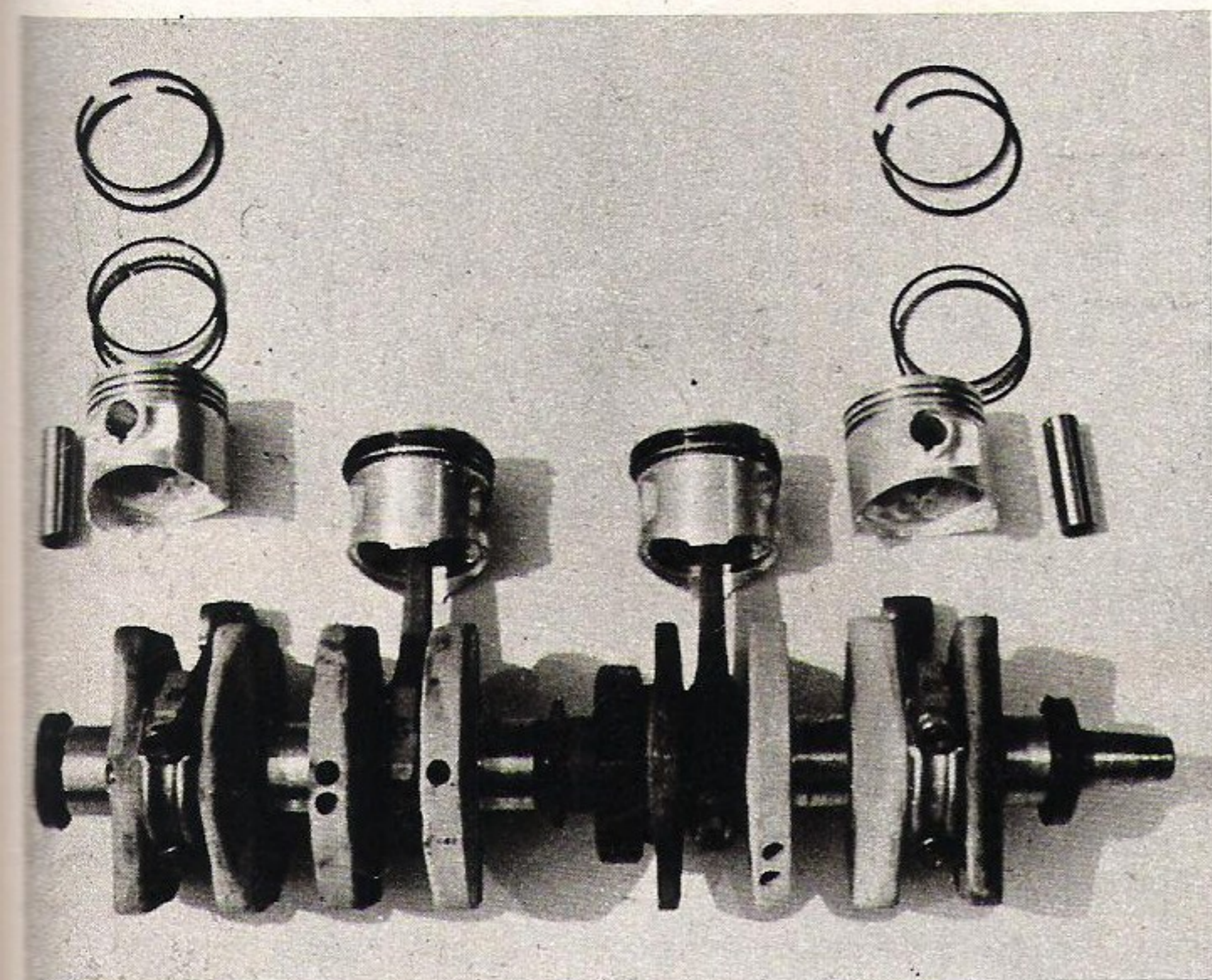
Il freno anteriore è eccezionale, migliore di quello della 750; la Honda lo ha dimensionato per adattarlo alle nuove condizioni d'uso, e francamente non avrebbe potuto fare di meglio; è molto più morbido da azionare che quello sulla 750 e rispetto a quello ha anche il vantaggio di mordere molto forte anche a bassa velocità. Il posteriore è un po' brusco, ma tutto sommato più che all'altezza della situazione.

L'elasticità del motore è ottima, si viaggia in prima con il gas completamente chiuso e si riprende senza esitazioni; in quinta si può scendere

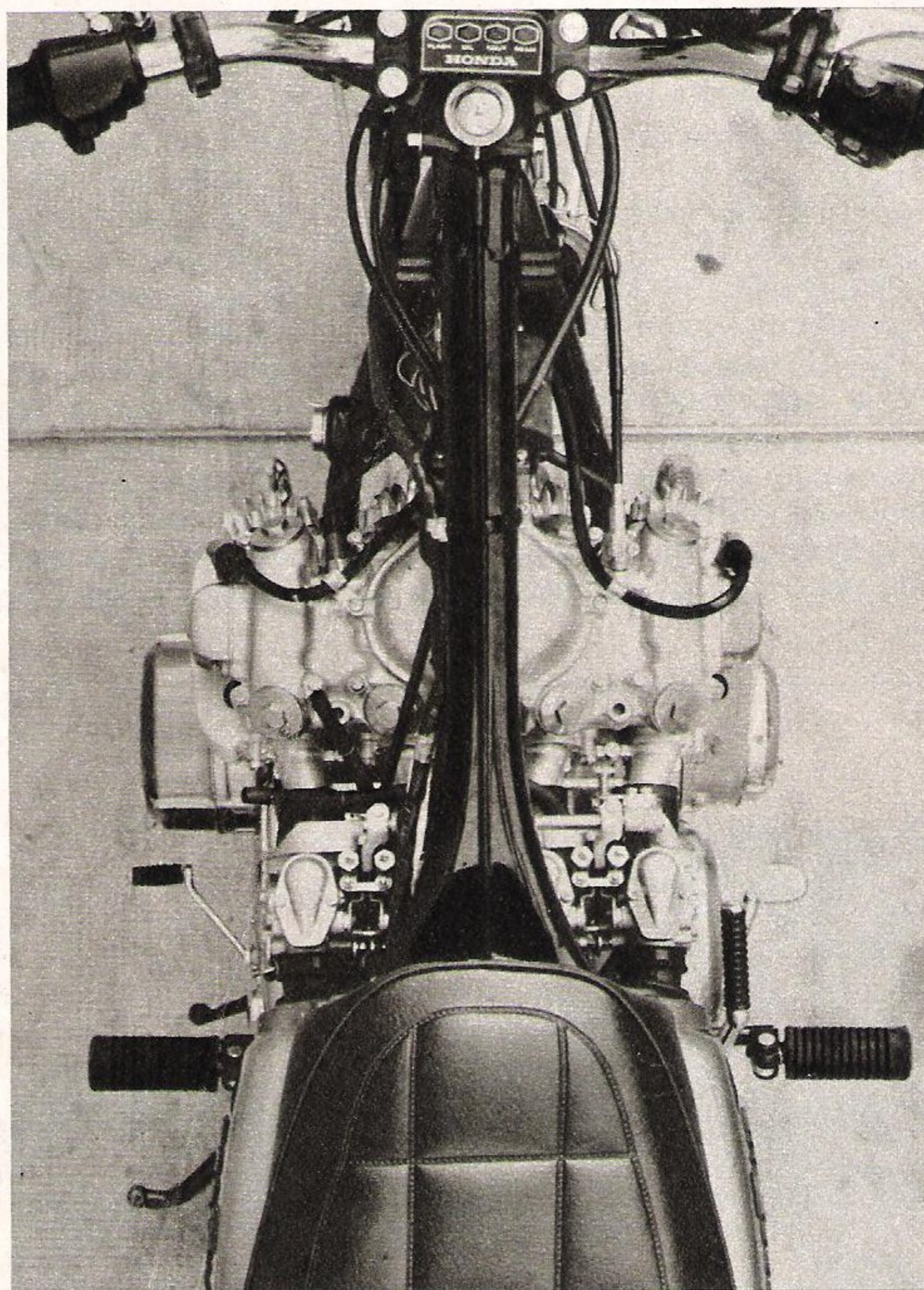
a meno di 40 all'ora senza pericolo di strappi. La progressione è ottima, senza vuoti o incertezze. Ovviamente un motore che gira a quasi 10 mila giri non ha il tiro di un « Falcone », per cui tenendo il contagiri attorno a tre quattro mila il motore è pigro e risponde alle smanettate salendo lentissimamente di giri.

Fuori città, su strade libere e veloci, la musica cambia. Il motore entra in coppia a circa 7500 giri per cui se si vuol schizzare via come palle di schioppo bisogna fare abbondante uso di frizione; sale rapidissimo nelle prime tre marce ma

poi, appunto per la spaziatura troppo regolare tra i vari rapporti, ha bisogno di un certo slancio per raggiungere quote da « zona rossa ». Tutto sommato i rapporti della 500 sono piuttosto lunghi (come nella 450), e questa è un'ottima cosa per coloro che questa macchina intendono usarla sportivamente. Viaggiare in quinta a 9000 vuol dire superare i 180 all'ora, che per una « 500 » che pesa più di duecento chili è un gran bell'andare. Comunque con la macchina come vien fornita di serie, appiattendoci completamente sul serbatoio abbiamo superato gli 8000 gi-



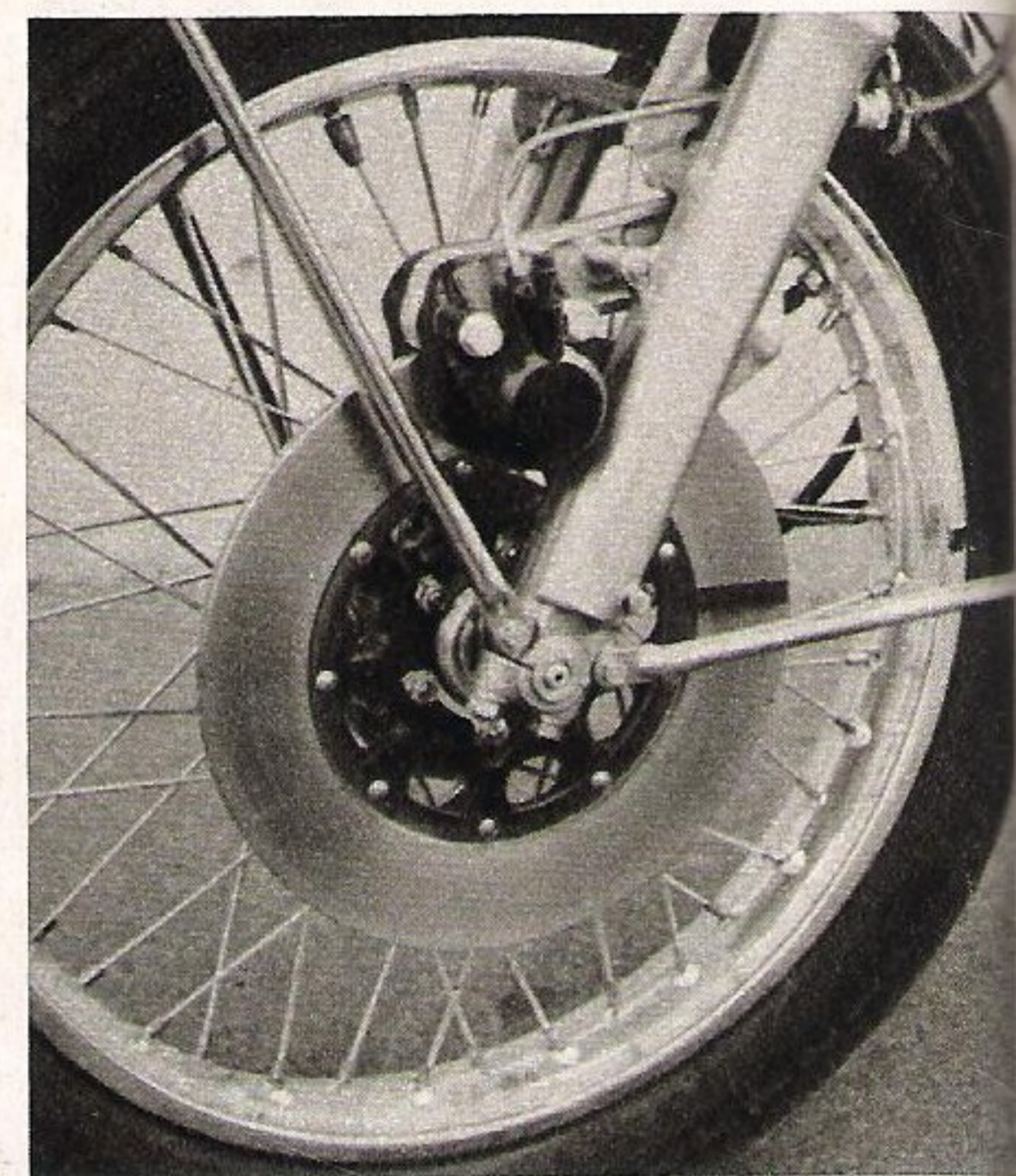
HONDA "CB" 500



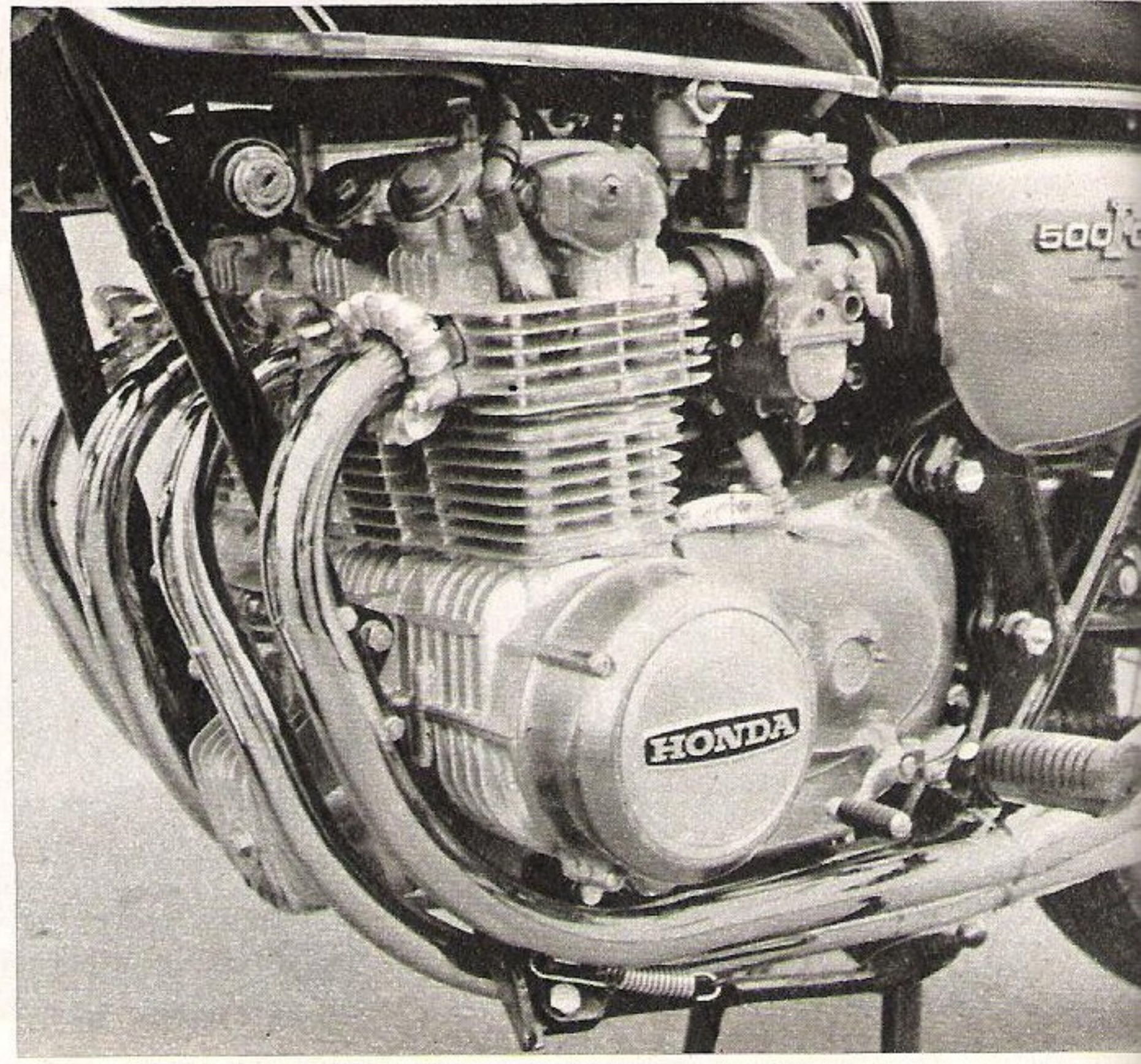
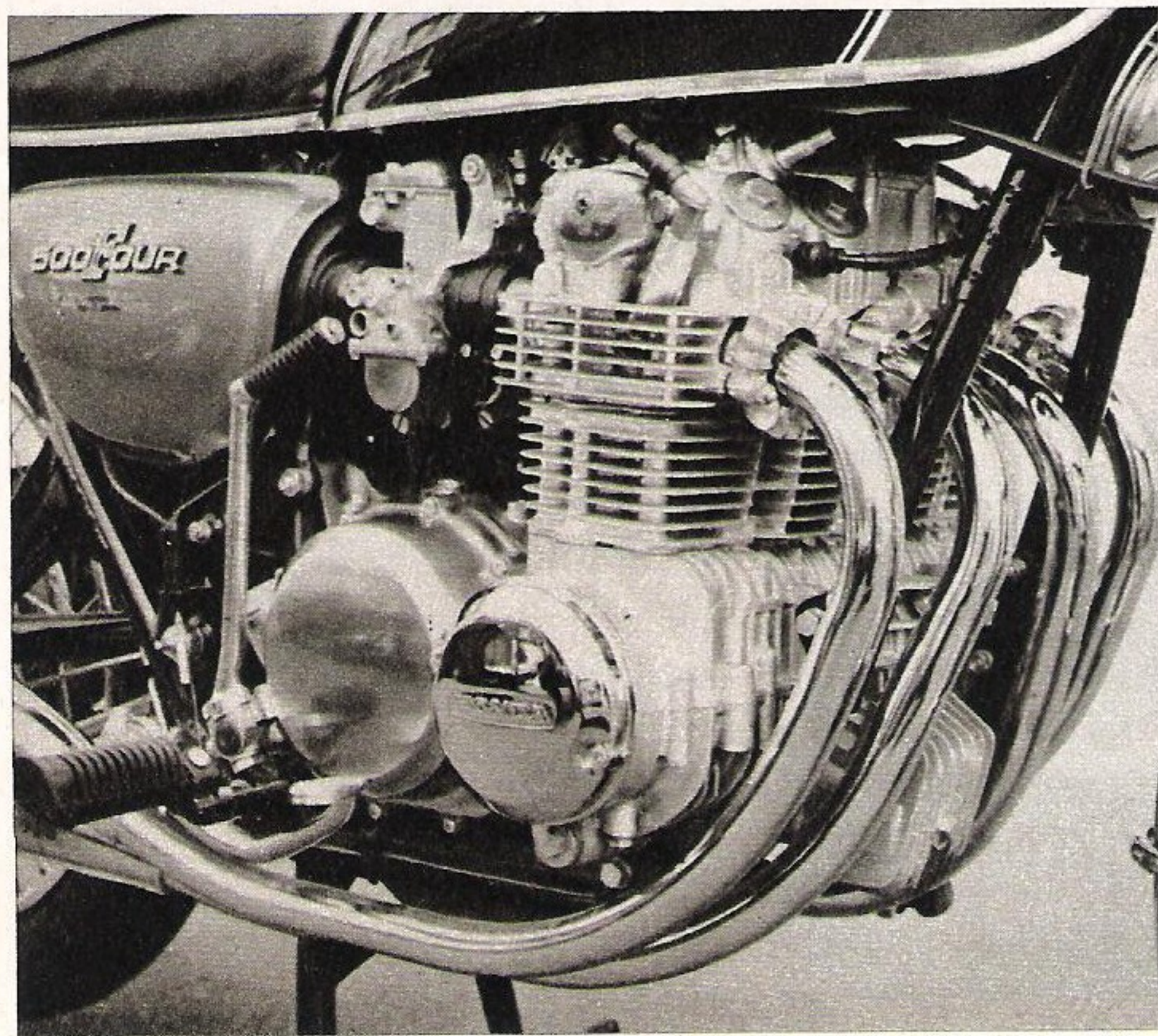
*Tre viste
del motore,
che ne mettono
in rilievo
le compatte
dimensioni.*

ri, qualcosa in più cioè dei 170. Il quarto di miglio viene coperto in 14,7 secondi, (velocità terminale 148,028 Km./h.) e il chilometro, sempre da fermo, in 28 secondi netti. Tempi ottimi, ma, pensiamo, migliorabili adottando un assetto veramente sportivo.

Il manubrio comunque non impedisce di guidare bene la macchina anche sul veloce; consente una posizione raccolta e aderente alla moto; anche quando si debba affrontare un curvone ad oltre 150 all'ora.



*Il freno a disco anteriore
con comando idraulico.*



non favorisce quegli, ondeggiamenti tipici delle macchine, anche stabilissime, ma che obblighino a tener il busto quasi eretto.

Stabilissima, l'Honda 500 permette correzioni in piena curva, non condanna per una chiusura di gas ancora in «piega» o per una pizzicata ai freni. Il telaio è una roccia e le sospensioni posteriori che di primo acchito ci erano parse troppo rigide si fanno perdonare compiendo un servizio meraviglioso nelle «S» veloci, negli avvallamenti dell'asfalto

o quando, specialmente a sinistra, si arriva a strisciare in terra con cavalletti e pedane: anche in questo caso la loro risposta è perfetta.

I freni anche impegnati al massimo non accusano cedimenti: la prima impressione che ci avevano dato, in città, era di essere superiori a quelli della 750: una guida sportiva della 500 lo conferma. La Honda 500 è sicuramente la moto di serie meglio frenata che abbiamo mai provato.

La robustezza, per quanto possia-

mo dirne noi che con questa macchina abbiamo percorso un migliaio di chilometri, è degna di quella della sorella maggiore. Praticamente assente ogni trafilaggio d'olio.

Se dobbiamo fare un appunto a questo motore (ma è poi il caso visto le prestazioni che è in grado di dare?) diciamo che «beve» parecchio. La media è di 13-14 chilometri con un litro di super, ma non è difficile consumare parecchio di più, limitando così l'autonomia.

Adalberto Falletta

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: Quattro tempi, quattro cilindri allineati frontemarcia e inclinati di 4° sulla verticale. Distribuzione bialbero in testa comandata da catena semplice centrale. Alesaggio e corsa: 56x50,6. Cilindrata totale: 498,514 cc. compressione: 9:1; Potenza: 50 CV a 9000 giri.

ACCENSIONE: alternatore, batteria bobina. Doppio ruttore Hitachi piazzato dalla parte destra dell'albero motore; due bobine TEC a doppia uscita; due condensatori Hitachi; ordine di accensione: 1-2-4-3. Candele: tipo NGK D-7 ES; anticipo fisso 5°; anticipo totale 35° (con tolleranza di 1,5°) a partire da 2500 giri.

LUBRIFICAZIONE: a pressione forzata con olio nel carter motore; filtro a cartuccia nella parte anteriore del basamento; quantità olio: 3 litri (SAE 20 W 50 in estate, SAE 10 W 30 in inverno). Carburatori: quattro Keihin 627 B, da 22 mm.; getto massimo 100, minimo 40; vite aria aperta di un giro \pm 1/8 di giro; regime normale di minimo: 1000 giri, filtro a cartuccia a secco.

CAMBIO: in blocco a cinque rapporti con pedale a leva singola sulla sinistra; Rapporti interni 2,353 in prima, 1,636 in seconda, 1,269 in terza 1,036 in quarta e 0,900 in quinta.

TRASMISSIONE PRIMARIA: a catena tipo Morse centrale, rapporto 1,66 (denti: 35/30).

TRASMISSIONE FINALE: a catena sul lato sinistro; rapporto di trasmissione 2 (denti 34/17).

SOSPENSIONI: forcella teleidraulica con 160 cc. olio SAE 10 - 30 in ciascun braccio; forcellone oscillante con ammortizzatori a gas regolabili su tre posizioni.

CERCHI E PNEUMATICI: cerchi in acciaio, pneumatici: 3,25x19 anteriore e 3,50x18 posteriori, pressioni: anteriore 1,8; posteriore 2,0 (con passeggero aumentare di 1/10).

FRENI: anteriore a disco sulla sinistra, diametro 275 mm., spessore 7 mm, comando idraulico con un solo pistone, diametro pastiglie 51 mm, superficie frenante 376 cmq; posteriore: a tamburo centrale in lega leggera a camma semplice, diametro 180 mm.

IMPIANTO ELETTRICO: Alternatore trifase Hitachi da 12V- 500 W a 5000 giri; batteria Yuasa 12 n 12A 4A da 12 V - 12Ah; lampada faro anteriore biluce 12 V 40 -45 W; luce parcheggio 12 V - 3 W; lampada posteriore biluce 12 V 5-21W.

DIMENSIONI: larghezza manubrio 73 cm, angolo di sterzo 40°, altezza massima 98,5 cm, altezza sella 80,5 cm, lunghezza 210,5, interasse 140,4 cm, peso in ordine di marcia: 205 kg.

PRESTAZIONI: velocità nelle singole marce al regime di 9000 giri: Km./h. 59 - 99 - 127,8 - 156,6 - 182,7.

ALIMENTAZIONE: a caduta; supercarburante 98/100 ottani; capacità 14 litri (di cui 2 di riserva).