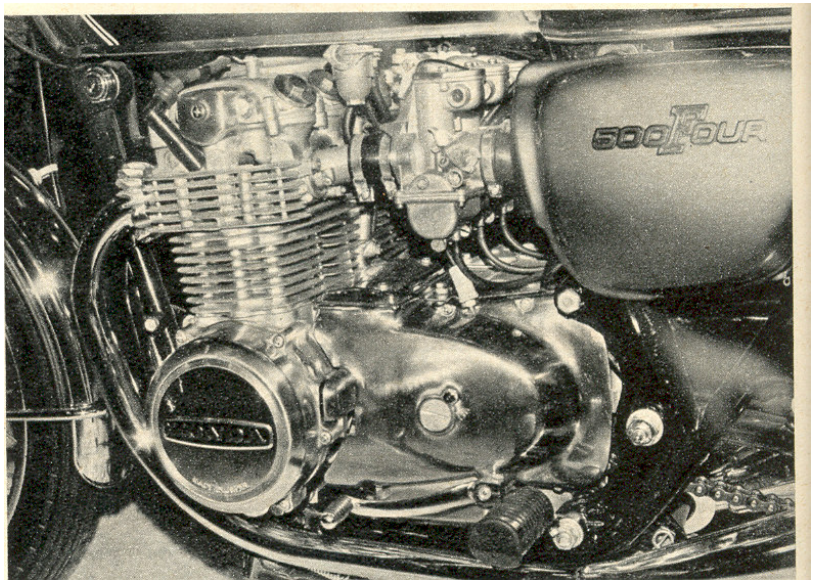
500er Vierzylinder von Honda am Horizont



Anlässlich des 200 Meilen-Rennens in Daytona fanden dort auch an zwei getrennten Plätzen Motorrad-Ausstellungen statt. Und obwohl es sich dabei mehr oder weniger um lokale Schaustellungen handelte, erschien der gewählte Platz und die Tatsache, daß sich dort in Daytona einige Tage lang zusätzlich einige zehntausend engagierte Motorradfahrer aufhalten würden, der Firma Honda interessant genug, um hier ihr neuestes Erzeugnis, die 500er Vierzylindermaschine, zu präsentieren.

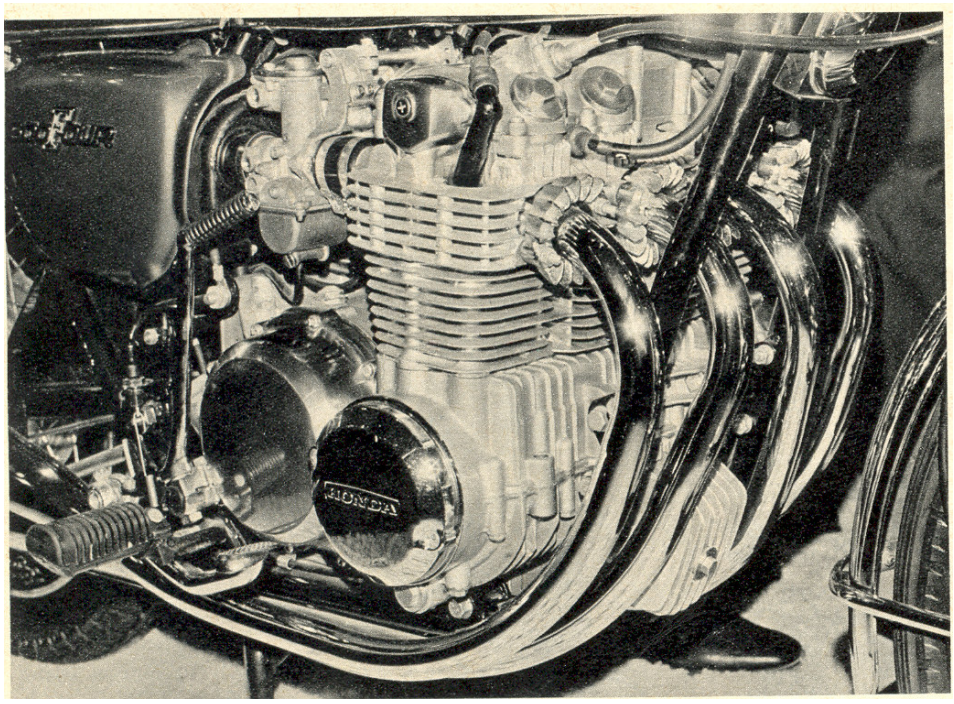
Schon geraume Zeit munkelte man im Kreis der Motorradfahrer davon, daß von Honda neben der 750er noch ein kleineres Vierzylinder-Modell kommen werde. Mancher fragte dann, ob das denn wahrscheinlich sei, nachdem schließlich die 450er Zweizylindermaschine im Programm sei - und für den, der partout vier Zylinder haben möchte, ja doch schließlich die große 750er da sei. Aber Hondas sorgfältige Marktstudien, insbesondere natürlich auf dem amerikanischen, dem hauptsächlichen Absatzmarkt, ergaben eindeutig, daß der Interessentenkreis für die 750er durch eine vierzylindrige 500er keineswegs geschmälert würde, daß wohl aber außerdem durch diese "kleinere Ausgabe" so zahlreiche zusätzliche Käufer angesprochen werden würden, daß sich eine Serie lohnen würde.

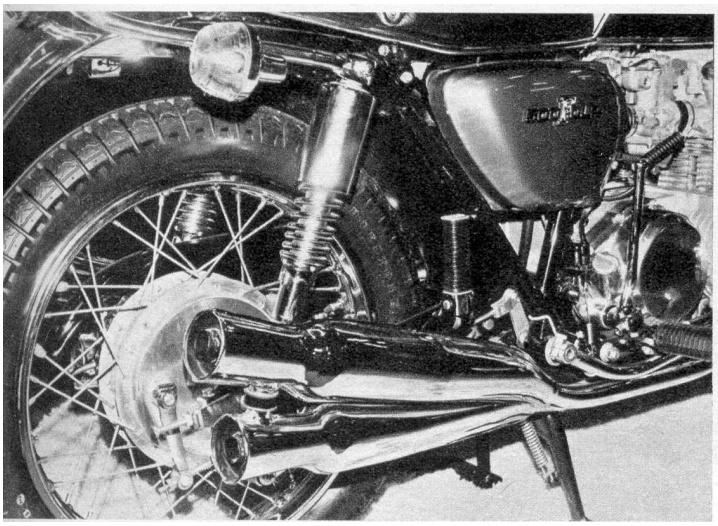
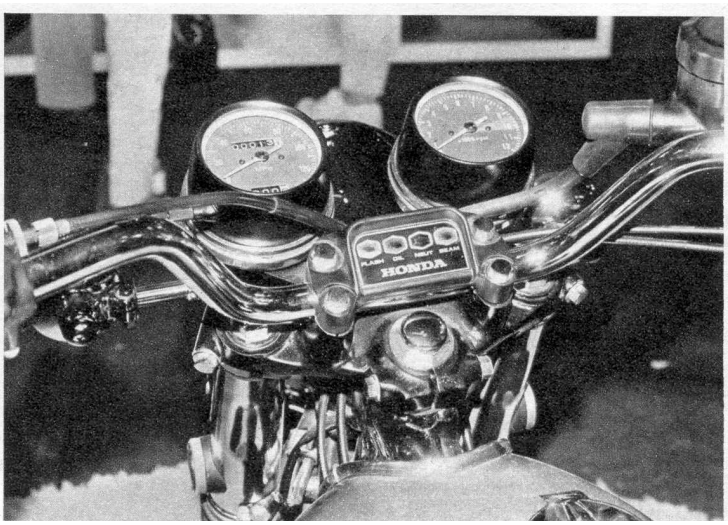
Unsere aus Daytona mitgebrachten Bilder vermitteln zwar einen guten Eindruck von dem, was insgesamt von Honda mit dem 500er Vierzylinder auf die Räder gestellt wurde. Eines freilich kann man allein daraus nicht ersehen, sondern nur dann, wenn man die Maschine im Original vor sich hat: um wie vieles leichter und zierlicher sie wirkt als die ja gewiß elegante 750er. Freilich wird es noch ein Weilchen dauern, bis deutsche Honda-Händler die ersten Maschinen im Laden stehen haben. Das Fahrwerk der 500er wird von einem Doppelschleifenrahmen gebildet, dessen Unterzugrohre hinter dem Triebwerksblock, wo sie die Schwingenlagerung. aufnehmen, in üblicher Weise als federbeinabstützendes, die Sitzbank tragendes Heckteil nach oben geführt sind. Das Vorderrad, 3,25-19 bereift, ist in einer ölgedämpften Teleskopgabel mit Faltenbalgabdichtung der Gleitrohre geführt, das Hinterrad (Bereifung 3,50-19), liegt in einer Langarmschwinge, ölgedämpfte Federbeine übernehmen die Abfederung gegenüber dem Rahmen.

Während im Hinterrad eine Simplex-Innenbackenbremse (vom Fußhebel über Gestänge betätigt) sitzt, weist das Vorderrad eine einseitige, hydraulisch betätigte Scheibenbremse auf.

Der Kraftstofftank (Stahlblech) hat ein Fassungsvermögen von 14 Liter. Die Gesamtlänge der Maschine beträgt 2105 mm, die Lenkerbreite 825 mm, die Bodenfreiheit 165 mm und das Trockengewicht der ansonsten betriebsfertigen Maschine 185 kg. Das sind immerhin 12 kg weniger, als die 750er auf die Waage bringt - im Hinblick auf den weitgehend gleichen Aufwand eine ganze Menge:

Der quer im Rahmen stehende luftgekühlte Vierzylindermotor arbeitet mit einer obenliegenden, von der Kurbelwelle aus kettengetriebenen Nockenwelle, die je zwei Ventile pro Zylinder betätigt, welche im Winkel im Kopf hängen. Die Bohrung beträgt 56 mm, der Hub 50,6 mm - das gibt einen Gesamthubraum des Motors von 498 ccm. Die Leichtmetallzylinder, die mir durchgehenden langen Stiftschrauben auf dem horizontal geteilten Gehäuse gehalten sind, tragen Schleuderguss-Laufbuchsen, Bei einer Verdichtung von 9:1 sollen laut Werksangabe 50



Unsere Bilder lassen einige Interessante Details der neuen 500er Honda-Mehrzyllndermaschine erkennen: auf den Bildern dieser Seite sieht man das horizontal geteilte Motorgehäuse, im Unterteil stark verrippt, die großflächig verrippten Zylinder und die Anordnung des EWerks, des Unterbrechers (je unter Blechdeckel) sowie der Olbadkupplung im Primärtrieb, der zwischen den bei den rechten Zylindern abgenommen wird (Nockenwellenantrleb In Motormitte, wie bekannt). Die Bilder rechts \ vermitteln einen Gesamteindruck der Maschine, man sieht die doppelte Rohrführung des Rahmens in seinem Unter- und Heckteil - Rahmen und Triebwerksblock wirken in ihrem Zusammenbau überaus logisch und harmonisch, auch das neue Modell weist die bestechende Eleganz der Linienführung auf, die alle Honda-Motorrad-Modelle auszeichnet. Schalldämpfer in eigenwilliger Form fraglich, ob sie für Deutschland so bleiben werden; zwischen den großdimensionierten Instrumenten vorm Lenker vier Kontrolllämpchen für Öldruck, Licht. Maschine, Fernlicht und Blinker. Fotos: V. Rauch"

bhp, das entspräche reichlich 48 DIN-PS, bei 9000 U/min als Maximalleistung abgegeben werden, das höchste Drehmoment wird schon bei 7500 U/min mit 4,2 mkg erreicht. Jeder Zylinder besitzt seinen - eigenen Vergaser - es kommen keine Unterdruck, sondern normale, zwangsläufig betätigte Kolbenschiebervergaser zur Verwendung. Die Trockensumpfschmierung arbeitet mit einem Ölvorrat von 3,1 Liter. Die Zündfunken für die serienmäßig verwendeten NGK D7ES-Kerzen liefert eine Batteriezündung herkömmlicher Bauart, die Versorgung der Batterie und der übrigen Stromverbraucher erfolgt durch einen Wechselstromgenerator über Gleichrichterelemente. Nennspannung des Bordnetzes 12 V. Der Batterie hat man nur 12 Ah zugebilligt - obwohl von ihr auch der elektrische Anlasser gespeist werden muß, der sich zusätzlich zum Kickstarter findet. Ober eine im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung erfolgt die Kraftübertragung im Übersetzungsverhältnis 3.246:1 auf die Eingangswelle des fußgeschalteten Fünfganggetriebes, das in den Gängen die Obersetzungen 2,353- 1,636- 1,269- 1,036 und 0,900 aufweist. Die teilabgedeckte Hinterradkette treibt im Obersetzungsverhältnis 2,00:1 das Hinterrad an, das selbstverständlich mit Steckachse ausgerüstet ist.
Als Höchstgeschwindigkeit nennen die Werksunterlagen 180 km/h, als Beschleunigungswert 13,2 Sekunden über die Viertelmeile aus dem Stand. Der ebenfalls den Werksunterlagen entnommene Verbrauchswert von 3 L/100 km sagt nicht viel aus, weil er eine gleichbleibende Geschwindigkeit von 60 km/h zugrunde legt. Und dafür wird sich ja kaum einer diese schöne Maschine kaufen wollen!