



HONDA 500 FOUR

par E. Glain avec
le concours de
J.-C. Chemarin

MENS SANA IN CORPORE SANO

La mode rétro, vous connaissez ? A une époque où les motos perdent leurs traditionnelles roues à rayons au profit de plus modernes roues à bâtons en alliage plus ou moins léger, perdent leurs échappements multiples pour regrouper leurs diverses sorties en un ou deux tuyaux d'orgue de taille variable et à la silhouette parfois fort défavorisée par la nature, il peut paraître légèrement rétro de s'afficher avec une moto comme la 500 Four...

Dotée de classiques roues à rayons, des mêmes quatre pots d'échappement que lors de sa sortie en... 1971, la 500 Four Honda ressemble à une belle d'aujourd'hui vêtue d'une robe des années trente, sirotant en galante compagnie un « p'tit kir » dans un bistrot des Halles...

Une silhouette traditionnelle, qui nous a étonné lors de la sortie de sa prestigieuse grande sœur, la 750 Four, mais qui respire toujours la fraîcheur.

Un moteur qui n'a pas perdu un centimètre-cube d'intérêt par rapport à ce qui se fait « de nos jours ». Mais surtout un ensemble parfaitement homogène, propre, agréable à l'œil et à l'usage, sain de corps et d'esprit.

Voilà ce qu'est la 500 Four qui, avec sa remise au goût moderne par certains changements, retrouve une seconde jeunesse méritée. Une génération de pilotes l'a découverte, en 1971, une autre le fait maintenant, 6 ans plus tard. Belle carrière pour une moto !

Présentation : 16/20

J'avoue avoir été particulièrement sensible au charme discret mais efficace se dégageant de notre moto d'essai.

Toute de noir vêtue, rehaussée de la gaieté des filets blancs et or qui émaillent le réservoir, de la chaleur des chromes qui, sans être trop abondants, participent agréablement à l'éclat général, cette moto m'a séduite. Dans la sobriété et la qualité de sa présentation, elle me fait penser à un objet d'art, à un exercice de style, au coup de pinceau d'un maître de l'école hollandaise. N'en rajoutons pas, car vous me taxeriez de parti-pris. Mais je ne puis m'empêcher de ranger cette 500 Four, dans la couleur que vous pouvez voir ici (car les autres ne sont pas toutes aussi heureuses), parmi les motos les plus réussies visuellement.

Le célèbre bloc moteur quatre cylindres, scintillant de toutes ses ailettes, s'inscrit comme une tâche claire parfaitement équilibrée.

De plus, un effort de modernisation accompli par Honda, dont nous verrons les différents points par ailleurs, permet à cette moto de rivaliser avec les toutes dernières productions.



Finition : 15/20

C'est devenu une banalité de vanter la qualité de présentation et de finition des motos japonaises. La 500 Four, malgré le décalage entre la date de sa tère mise en service et les dernières trouvailles des fabricants, s'inscrit dans une honnête moyenne. La qualité de la peinture et des chromes s'avère, à l'usage, peu sensible à l'outrage du temps.

Même après de nombreux kilomètres, la moto n'est pas d'une saleté excessive. Un coup de lavo-jet et vous retrouverez votre fidèle coursier aussi neuf qu'au premier jour. La peinture ne se ternit pas et les chromes paraissent défier la rouille.

Des détails comme les soufflets de fourche, les tétines en caoutchouc en bout des leviers d'embrayage et de frein, le tube de fourche droit désormais équipé d'une patte d'ancrage pour un éventuel double disque, contribuent à la qualité de finition de la 500 Four.

Equipement général : 13/20

Bien sûr, il y a mieux aujourd'hui. Nous ne trouvons pas sur cette 500 Four, d'indicateur de rapport engagé, ni de clignotants à rappel automatique et autres équipements qui ont désormais dépassé le stade du gadget.

Toutefois, la 500 Four comporte tout ce qu'un motocycliste peut espérer trouver sur sa moto. Une selle fermant à clef, un attache-casque, des commandes (nouvelles) bien placées, une béquille latérale et centrale, un démarreur électrique. La recette est désormais classique mais correspond à une exigence minimum, largement satisfaite dans le cas de cette 500 Four.

Remarquons que compte-tours et compteur de vitesse sont maintenant ceux de la 750, plus larges et plus lisibles et que les clignotants disposent d'un répétiteur sonore.

Equipement sécurité

Mano pression d'huile	10	0
Rétroviseurs	5 ou 10	5
Clignotants	10	10
Appel de phare	10	10
Mise à la masse	10	10
Eclairage	0 à 10	6
Réservoir Lockheed verrouillable	10	0
Commandes	0 à 10	8
Passage code/phare automatique	10	10
Antivol sonore	5	0
Contacteur embrayage ou béquille	10	0
Freinage intégral	10	0
TOTAL		59

Aspects pratiques : 13/20

De bonnes choses et de moins bonnes sur cette demi-litre. Le positif concerne principalement la facilité d'utilisation des principaux équipements : tout-au-guidon, essence, remplissage d'huile et changement du filtre, béquillage (central et latéral), accessibilité aux bougies, à la batterie et aux principaux fusibles. En revanche, le robinet d'essence, placé sous le réservoir à gauche, ne tombe pas immédiatement sous la main. Mais la 500 Four présente tout de même beaucoup d'aspects positifs. Citons encore la vis de réglage du ralenti, facilement accessible et qui permet de régler ce dernier en fonction des conditions atmosphériques, la vis de réglage de la garde d'embrayage située sur le carter gauche, ainsi que l'accès aux vis platinees.

Par contre, si vous voulez commencer à mécaniquer, vous ne disposerez, entre le cache-culbuteur et l'épine dorsale du cadre, que de très peu de place. Il vous faudra des doigts de fée...

Equipement sécurité : 13/20

Au chapitre des témoins, le tableau est presque complet : point mort, pression d'huile, répétiteur de clignotants et plein phare. Il manque l'affichage digital du rapport engagé, mais passons. Dans l'ensemble, les commandes sont intelligemment distribuées au guidon, le coupe-circuit tombant parfaitement sous le pouce droit en cas d'urgence. Le freinage mérite une mention restrictive à l'avant dû à la présence d'un seul disque d'une efficacité discutable. Mais nous reparlerons de ceci plus loin.

Quant à l'éclairage, sans pouvoir être comparé à quelques autres nettement supérieurs, il remplit passablement son rôle.

Les clignotants sont puissants et bien visibles, ainsi que le feu arrière. Enfin, je déplorerais tout de même l'absence d'un second rétroviseur.

Mise en route : 16/20

La bonne volonté de ce moteur quatre cy-

lindres à simple ACT est étonnante dès qu'il s'agit de démarrer, par n'importe quel temps. Le starter situé en arrière du carburateur gauche, n'est à utiliser que pendant quelques secondes. La moto chauffe assez vite lorsqu'il règne une température clémente, mais se fait tirer les tours dès que le froid glace ses petites soupapes ! Vous pourrez alors recourir à la vis de réglage du ralenti située à droite de la rampe des carburateurs et doser selon vos besoins.

Le kick, placé à droite du bloc moteur, est long et bien démultiplié. Il ne sert quasiment jamais mais, si le besoin s'en fait sentir, s'avère très souple d'emploi.

Avant d'être parfaitement chaud, le moteur de cette 500 est assez désagréable. Il a du mal à conserver un rythme égal de ralenti et doit être surveillé en permanence. Mais ceci disparaît très rapidement et vous pouvez alors prendre la route en toute quiétude.



Aspects pratiques

Béquille latérale	0 à 5	3
Béquille centrale	0 à 5	4
Poignée de levage	0 à 5	4
Verrouillage selle	0 à 5	4
Démarrateur	0 à 5	4
Kick	0 à 5	4
Antivol	0 à 5	4
Réserve essence	0 à 5	4
Capacité coffre	0 à 5	0
Remplissage huile (carter)	0 à 5	3
Démontage roue AR	0 à 10	5
Démontage roue AV	0 à 10	7
Tension chaîne	0 à 10	8
Accès batterie	0 à 5	4
Trousse outils	0 à 5	4
Accès bougies	0 à 10	7
Accès allumage	0 à 10	7
Accès carburateurs	0 à 10	6
Accès embrayage	0 à 5	4
Contact démarreur	0 à 5	2
Accès pompe à huile	0 à 5	3
Cle de contact	0 à 5	2
Filtre à huile	0 à 5	4
Filtre à air	0 à 5	3
Visserie	0 à 5	3
TOTAL		103

Bruit/Nuisances : 16/20

La moto propre par excellence ! Le silence fait deux roues ! Ou presque...

Le niveau sonore est ridiculement bas, et c'est tant mieux. L'échappement quatre pots rappelle de bons souvenirs comparé au bruit des actuels quatre-en-un des modèles 400, 550 et 750 Four. Simple feulement à bas régime, il devient rugissement si l'aiguille du compte-tours flirte avec la zone rouge. Mais, à un régime moyen d'utilisation de 5.000/6.000 tours, le bruit émis par cette 500 Four est civilisé, discret et plaisant. De plus, aucun bruit mécanique ne vient troubler la tranquillité du pilote, sauf peut-être celui de la chaîne primaire de transmission lorsqu'elle est détendue. Quant aux nuisances, elles n'existent pas à mon avis. D'une propreté mécanique totale, sans l'ombre d'un suintement d'huile ou d'essence, la 500 Four peut se piloter en smoking blanc. Même si vous ne portez pas l'habit, vous serez certainement sensibles à cet atout qui vous permettra de circuler en ville habillé normalement

sans arriver au bureau, chez vous ou chez votre petite amie ruisselant de liquides en tous genres et souillé de graisse.

Position de conduite : 15/20

Voilà certainement le point le plus délicat dans le choix d'une moto. Selon que vous êtes petit ou grand, gros ou mince, kamikaze ou prudent, vous préférerez telle position en selle à telle autre. Pour ma part, n'appartenant qu'accessoirement à la catégorie des frotte-partout, je suis plus attiré par les motos légères à manier, basse de selle, souples de direction et de commande, d'un confort moyen et avec une position de conduite bien assise.

C'est le cas de la 500 Four. D'une largeur moteur inférieure à la 750, vous disposez d'une place plus importante au niveau des repose-pieds et conduisez avec les jambes moins écartées. Le réservoir, étroit et plus court que celui de la 750, vous permet d'être un peu plus sur l'avant de la moto si vous le désirez.

Dans cette position assise, bien au creux de la selle, vous aurez les bras légèrement fléchis sur le guidon. Les commandes tombent bien sous les mains et ne nécessitent aucun déplacement, ce qui est appréciable lorsque vous roulez vite. Au pied, le sélecteur et la pédale de frein ne sont ni trop longs ni trop courts et se trouvent lorsque vous les cherchez. N'est-ce pas tout ce qu'on leur demande ?

Ces différents points, alliés à une excellente maniabilité, font de la 500 Honda Four, un régal, sur la route comme en ville. Mais n'anticipons pas...

Maniabilité : 16/20

La moto est basse et, si vous prenez contact avec elle dans les embouteillages, vous jugerez immédiatement de son étonnante maniabilité.

Sans être un vélo, car cette moto pèse tout de même 190 kg, la 500 Four vous permet de rouler très décontracté. Légère



de direction, elle n'engage pas du tout dans les courbes de faible rayon et vous autorise un peu de slalom avec l'habitude. Les évolutions à basse vitesse sont favorisées par une très grande souplesse du moteur et par la douceur des différentes commandes, embrayage et sélecteur compris.

A plus grande vitesse, certains petits défauts pointent le bout de leur sale nez, nous allons les énumérer plus loin. Quant aux différentes opérations de béquillage, elles s'effectuent sans difficultés. La béquille latérale s'attrape aisément mais n'est peut-être pas tout à fait assez inclinée vers l'avant, ce qui nécessite un terrain très plat. Si la route est légèrement en pente, il vous faudra redoubler de prudence car la moto se déséquilibre très facilement.

Confort : 14/20

Rien d'exceptionnel mais honnête. Les amortisseurs assurent une souplesse satisfaisante. La selle, longue, pas très large et d'un rembourrage qui n'a rien d'excessif, supporte votre auguste fessier sans égards particuliers mais sans rudesse. La fourche avant de notre moto d'essai avait des réactions trop sèches pour être honnête, mais ceci était probablement dû à un mauvais dosage de l'huile et n'est certainement pas un défaut rédhibitoire.

Sur route, les inégalités sont ressenties sans trop de gêne. Seules les grosses bos-

ses ont tendance à faire guider un peu la moto. Mais les chocs sont dans l'ensemble correctement amortis et ne sont pas à l'origine d'un inconfort notable. De plus, le moteur, totalement absent de vibrations, sauf peut-être dans les montées en régime et les décélérations brutales entre 5.000 et 6.000 tours, ne transmet à la moto et à son pilote aucun mouvement désagréable.

Puissance : 14/20

Pas trop violente, cette 500 Honda. Avec ses 50 chevaux à 9.000 tours/minute, elle se situe pourtant dans un créneau favorable. En fait, il existe deux façons de juger cette moto. Selon qu'on l'utilise à 6.000 tours maximum ou que l'on fait monter l'aiguille à 9.000 tours, la moto apparaît sous deux jours totalement différents.

En utilisation touristique, malgré tout de même les 100 chevaux/litre, si vous passez les intermédiaires vers 5.000 tours, vous n'avez pas du tout l'impression de piloter un foudre de guerre. La moto vous donnera l'impression d'être un bon toutou, docile et endurant, sans plus.

Par contre, si vous prend l'envie de taquiner la poignée des gaz et d'atteindre la zone rouge qui se situe à 9.500 tours/minute, vous serez surpris de constater qu'il ne s'agit plus du tout de la même moto ! La 500 Four devient alors rageuse,

fougueuse et perd totalement sa bonhomie « citadine ».

Les chiffres que nous avons obtenus à Monthéry sont d'ailleurs là pour prouver nos dires, et je ne pense pas que Jean-Claude Chemarin, qui a fait ces essais chronométrés, nous contredise ! Sur la route, cette puissance, alliée à une certaine souplesse, vous permet d'abattre du kilomètre à l'allure que vous choisirez : cinquième à 5.500 tours, ou bien quatrième à 9.000 !

Souplesse : 16/20

La réputation des quatre cylindres Honda au chapitre de la souplesse n'est plus à faire. Pourtant, avec un couple maximum de 4,2 kg/m à régime assez élevé de 7.500 tr/mn, peut-on vraiment parler de souplesse ?

Pas exactement, mais le moteur de cette 500 Four se prête fort bien aux difficultés de la circulation en ville. Sur les quatre premiers rapports on peut laisser le régime moteur descendre pratiquement au ralenti (disons entre 1.500 et 2.000 tours), puis réaccélérer progressivement sans avoir à toucher à l'embrayage.

En cinquième, vous pouvez obtenir un résultat semblable, ce qui prouve l'excellent caractère de ce quatre cylindres. La montée en régime reste son aspect le plus séduisant. Songez que si vous redémarrez en cinquième quasiment à l'arrêt,

Equipement électrique

Alternateur : 12 V, 0,2 kW à 5 000 tr/mn.
Batterie : 12 V, 12 Ah.
Jeux aux rupteurs : 0,40 mm.
Phare : 12 V, 40/50 W.

la moto vous mènera en quelques secondes sans changer de vitesse à plus de 150 km/h et environ 9.500 tours/minute ! Une inertie très faible, des montées en régime impressionnantes, voilà ce qui frappe principalement sur cette 500 Four.

Transmissions : 15/20

Intelligente à divers titres. Prenons en premier la chaîne d'arbre à came. Contrairement au système qui équipe la 750, la chaîne de la 500 Four est contrôlée en tension par un long patin réglable de l'extérieur. La chaîne se détend relativement peu et un entretien régulier suffit à en assurer le bon fonctionnement. La chaîne de transmission primaire, d'un type très spécial (voir photo), assistée par l'amortisseur de couple monté sur le pignon d'entraînement de l'arbre primaire, assure

une transmission très douce et ne nécessitant pas de soins particuliers. Il va de soi que les réglages d'allumage, de carburateur et les vidanges doivent être faits régulièrement, au risque, dans le cas contraire, de limiter la durée de vie de cette chaîne qui, prenant du jeu à l'attaque, ne serait plus en mesure d'effectuer son travail correctement et ferait un bruit très désagréable. Enfin, la chaîne secondaire, dont la tension est très facilement réglable, est protégée par un demi-carter supérieur qui évite les projections d'huile.

L'embrayage est agréable, souple et parfaitement accessible. La garde se règle soit sur la poignée au guidon, soit par l'intermédiaire de la vis de réglage sur le carter gauche. La commande est dans l'ensemble douce et ne colle pas, sauf peut-être légèrement à froid.

Etagement : 14/20

Pourcentage de chaque rapport choisi pour cette 500 Four semble lui convenir parfaitement.

Jean-Claude Chemarin et la 500 Four à Montlhéry

	500 CBK (1971)	500 CBK2 (1977)
Maxi assis	162,078 km/h	154,960 km/h
Maxi couché	175,069 km/h	171,150 km/h
0/100 m	—	6"12
0/200 m	—	9"62
0/300 m	—	12"44
0/400 m	14"2	15"13

Montlhéry, vent de 4 m/s. Les essais de cette moto ont été faits par Jean-Claude Chemarin, champion d'Europe d'endurance. Voici les chiffres qu'il a relevés sur l'anneau. Maxi assis : 154,960 km/h à 8 200 tr/mn. Maxi couché : 171,150 km/h à 9 000 tr/mn. Reprises sur 400 mètres en 5" : 50 à 90 km/h : 7"10 ; 50 à 110 km/h : 14"37 ; 50 à 130 km/h : 21"83. Maxi sur intermédiaires, entrée de zone rouge (9 200 tr/mn) : 1" : 65 à 70 km/h ; 2" : 100 km/h ; 3" : 135 km/h ; 4" : 170 km/h (à 9 500 tr/mn). Etalonnage compteur : 120 = 112,147 km/h ; 140 = 129,938 km/h ; 160 = 147,486 km/h.

Ne parlons pas d'une conduite « père tranquille » à 4.000/5.000 tours, cas dans lequel la cinquième vous paraît certainement beaucoup trop longue, mais d'un pilotage plus énergique en montant les intermédiaires à plus de 6.000 tours et en accrochant le régime maxi.

Avec une première à 38 %, ni trop longue, ni trop courte, la 500 Four enlève allègrement ses 190 kg toute nue.

Les autres rapports ne comportent pas de trou entre eux : seconde à 55 %, troisième à 70,9 %, quatrième à 86,8 %. L'homogénéité de cet étagement explique que les chutes de régimes soient très faibles. Seul le passage de 4^e en 5^e nécessite une sollicitation plus grande de la poignée des gaz si vous ne voulez pas voir la moto s'asseoir tristement en côte ou sur un faux plat. Pourtant, avec ses 86,8 %, cette vitesse est correctement séparée de la dernière.

Sélection : 13/20

Sans être une merveille, la sélection de cette 500 Four se situe dans une honnête moyenne.

Elle a pourtant un comportement étonnant par moments. La douceur de l'embrayage et la course très courte du sélecteur devaient être un gage de bon fonctionnement et de précision. Toutefois, si les rapports passent en souplesse, on tombe parfois sur un surprenant faux point mort, et le voyant vert de ce dernier s'allume quelque fois n'importe quand alors que vous avez un rapport engagé. La précision de la sélection manque donc, à mon avis, d'un peu de rigueur, sans pour autant qu'il s'agisse là d'une tare rédhibitoire.

L'avis de J.-C. Chemarin

Nous avons confié le soin des essais chronométrés au champion d'Europe d'endurance. A cette occasion, après avoir poussé la moto dans ses derniers retranchements, Jean-Claude nous a donné son avis d'essayeur : « Je trouve que cette 500 est un très bon moyen cylindré, homogène et brillante si son pilote sait se montrer sportif. Je ne lui reprocherai que quelques petites faiblesses de suspension, avant comme arrière. » Pour le reste, j'ai apprécié sa maniabilité, sa très grande souplesse. C'est une moto que je conseillerais aux pilotes sages. »

Démultiplication : 15/20

Rien à dire ce côté en défaveur de la 500 Four. En utilisation touriste comme sportive, elle emmène bien son rapport. La moto ne donne jamais l'impression de tirer trop long et si, dans certaines conditions difficiles, il vous faut rentrer une vitesse pour redonner de la vigueur aux quatre cylindres, il n'y a là rien d'anormal bien au contraire. Dès l'obstacle passé, les tours remontent allègrement et vous rattrapez la vitesse supérieure jusqu'à la zone rouge, et bien rouge ! Il n'est pas impossible du tout d'accrocher au compteur un bon 10.000 tours, soit quelques 500 tours au delà du début de zone.

La démultiplication de la 500 Four est donc bien adaptée à la ville, avec une première assez courte et les deux-trois pas trop séparées les unes des autres. Sur la route, avec une cinquième longue sans excès et une quatrième assez près d'elle, elle permet des reprises efficaces, car la différence de régime raisonnable n'est pas une gêne.

Performances : 14/20

Nous avons bénéficié du concours de Jean-Claude Chemarin, champion d'Europe d'endurance, pour effectuer les essais chronométrés de cette moto sur l'autodrome de Montlhéry. La vitesse maxi couché obtenue (171,150 km/h) est légèrement inférieure à celle obtenue avec le premier modèle en 1971 (175,069 km/h).

La différence entre les deux motos peut paraître importante d'autant qu'il s'agit en fait du même modèle, mais il y a un pourquoi à ceci ! Le modèle 71 disposait d'un échappement dont les normes étaient plus « souples » qu'actuellement, d'où quelques kilomètres en plus, et n'était pas équipé du système de recyclage des gaz désormais obligatoire.

Comme beaucoup d'autres motos, notam-

Très bonne accessibilité aux bougies, mais plus discutable pour les carburateurs !

Equipement général

Montre	2	0
Compte-tours	5	5
Totalisateur journalier	5	5
Témoin pression d'huile	5	5
Témoin de charge	5	0
Voltmètre	5	0
Phare à iode ou pas	5 ou 10	5
Appel de phare	5	5
Voyant point mort	2	2
Voyants clignotants	2	2
Klaxon ville/route	5 ou 10	5
Boîte à gants verrouillable	5	0
Béquille latérale	5	5
Béquille centrale	2	2
Réservoir essence verrouillable	0 ou 5	0
Antivol	5	5
Démarrateur	10	10
Kick	5	5
Attache-casque	5	0
Protège-carter/cylindre	10	0
Robinet essence automatique	5	0
Repose-pieds passager	5	5
Suspendus ou pas	0 - 10	10
Répétiteur sonore clignotants	5	5
Affichage digital	5	0
Warning	5	0
Rétroviseurs	5 ou 10	5
TOTAL		86

Réglages

Carburant : Gicleur principal : 100. Gicleur d'air : 150. Gicleur de ralenti : 40. Boisseau : 2.5. Vis d'air : 1 tour - 1.8. Allumage : Avance « plein retard » : 5° ; « pleine avance » : 3°. Ecartement des contacts : 0.3 - 0.4 mm. Bougies NGK D7ES ou Denso X 22 ES. Distribution : Jeu des basculeurs : 0.05 mm (admission), 0.08 (échappement).

ment les Kawasaki, la 500 Four a donc perdu de sa fougue. Elle reste néanmoins l'une des plus puissantes de sa cylindrée, même si, en position assise, elle tire un peu long en 5^e, ce qui empêche d'accrocher le régime maxi de 9 000 tr/mn.

Accélérations : 13/20

Là, évidemment, c'est un peu moins bon. Les résultats y gagneraient si le moteur respirait mieux. Mais la législation est ainsi faite et le constructeur, qui dispose d'un excellent produit, doit s'y conformer. Les accélérations sont tout de même bonnes : 15"13 aux 400 m, 6"12 aux 100 m. Mais ces chiffres ne sont obtenus qu'en pilotant style Grand-Prix : aiguille du comp-

te-tours à 10 000 tours et Chemarin au guidon !

Si vous conduisez plus touriste, la moto perd environ 1 seconde. Mais la vocation de cette 500 Four n'est pas d'être une bête de circuits.

Tenue de route : 15/20

La rigidité du cadre tubulaire double berceau n'est jamais mise en défaut. Avec une géométrie bien étudiée et des amortisseurs souples sans être mous, la partie-cycle absorbe sans rechigner toutes les inégalités du terrain procurant à la 500 Four une tenue de route fort sécurisante. Avec un centre de gravité placé bas, une direction légère et qui n'engage pas dans les virages de court rayon, la moto dispose d'une tenue de route et d'une maniabilité exceptionnelles en ville et sur les petites routes.

Dans les enchaînements plus rapides, l'équipement pneumatique d'origine ne vous fait pas mourir d'envie d'utiliser les repose-pieds jusqu'à la corde !



Le montage d'un double disque à l'avant est désormais possible.

L'arrière a un peu tendance à se dérober, mais ceci est facilement modifiable en montant un bon jeu de pneus « civilisés ». La fourche avant, un peu molle sur notre moto d'essais, transmettait les chocs avec vigueur, ce qui nuisait bien évidemment à la sûreté de la tenue de route. Et si, nous avons trouvé à cette moto une tendance au guidonnage lors de passages sur une bosse, ceci pouvait être imputé à un mauvais accord des suspensions.

Freinage : 15/20

Sur l'ancien modèle K1, l'adaptation d'un second frein à disque à l'avant n'était pas prévue, le fourreau de fourche droit n'étant pas équipé d'une patte d'ancrage. Ce n'est plus le cas sur cette K2, ce qui vous permettra de modifier la puissance de freinage de la moto. Car elle est tout de même un peu faible sur l'avant. Le disque de 260 mm de diamètre à commande hydraulique n'assure pas un freinage exceptionnel sans pour autant pouvoir être critiquable. Il est progressif mais pas surpuissant et son petit frère à droite serait le bienvenu. Toutefois, n'exagérons rien : il convient parfaitement pour une utilisation touriste normale.

Le frein arrière à tambour de 180 mm de diamètre est plutôt lui, trop puissant ! Ce qui prouve qu'un bon tambour n'est tout de même pas idiot ! Il bloque facilement et il faut se méfier dès que l'asphalte est humide. Mais il intervient en auxiliaire très efficace du frein avant.

L'ensemble, en tenant compte de l'important frein moteur qui concourt à raccourcir encore la distance d'arrêt, forme un tout homogène qui, hormis la restriction du double disque mérite notre respect.

Consommation : 16/20

De petits changements sur les carburateurs, concernant principalement l'alliage utilisé pour certaines vis de réglage (notamment la vis d'air qui est désormais en laiton), n'ont pas modifié la consommation de cette demi-litre qui reste très raisonnable. Entre les différentes utilisations que nous avons faites de cette moto : ville, route et Montlhéry, nous avons observé une moyenne de 7 litres de super aux 100 km, ce qui, compte tenu des régimes frôlant les 10.000 tours que nous avons parfois pris, reste très raisonnable. De plus, la capacité du réservoir d'essence (14 l dont 4 litres de réserve), vous assure une autonomie de 200 km avant de vous mettre à la recherche d'une pompe. Les 4 litres de réserve vous assurant plus de 50 km de route, vous êtes sauvés sur autoroute, ce qui portera votre autonomie à environ 230/240 km étant donné la distance entre les stations. Sur route, il vous faudra être plus prévoyant !

Aptitude en duo : 15/20

Ma passagère a bien aimé le confort de la selle, la souplesse des amortisseurs arrière et l'absence de « pente » de son siège qui lui a évité d'être écrasée, bien agréablement toutefois, contre son pilote... Merci pour elle. Ayant une grande confiance en son jugement, connaissant bien la délicatesse sensible de son auguste fessier, je suis tenté d'accorder à la 500 Four une assez bonne note !

Eclairage : 14/20

Voilà encore une chose à remplacer d'emblée sur votre moto, comme d'ailleurs malheureusement sur la plupart ! Avec un phare de 12 V - 40/50 W, vous ne verrez pas comme en plein jour et une bonne optique à iode ne sera pas superflue. Signalons toutefois qu'il s'agit du phare de la 750, ce qui est déjà bon signe. Les clignotants ont été changés et assurent parfaitement leur rôle.

Qualité-prix : 14/20

Ce n'est malheureusement pas son meilleur argument, bien qu'il n'y ait pas trop de différence par rapport à ce qui se fait de « plus cher ». En haut de l'échelle, la Yamaha 500 XS qui coûte désormais 12.900 F. Puis notre Honda 500 K2 : 12.756 F. Viennent ensuite la Ducati 500 B à 10.520 F, la 500 T Honda à 10.000 F et la 500 Suzuki GT à 9.120 F. La 500 K2 n'est donc pas particulièrement bon marché sans être la plus chère. Mais ses performances, son économie d'utilisation et d'entretien, sa fiabilité et ses performances plaident en sa faveur. Indépendamment bien sûr de sa belle petite gueule...

BILAN FINAL

Pour :

- Propreté générale.
- Esthétique intéressante.
- Moteur puissant et souple.
- Economie et autonomie.
- Facilité d'entretien.

Contre :

- Prix d'achat un peu élevé.
- Freinage perfectible.
- Equipement pneumatique à revoir.
- Eclairage trop modeste.

Note M.R. **15,2**

Honda est depuis 8 ans le champion du 4 cylindres, 4 temps.



Tableau de bord complet : clé de contact au guidon, ouvrant aussi la trappe à essence, avertisseurs sonore et lumineux.

Demarreur électrique.

Reservoir d'essence : 17 litres. L'autonomie d'une grande routière.

La commande par palonnier des carburateurs facilite l'accélération.

Selle longue et confortable pour deux.

Accroche-casques verrouillable.

Garantie 1 an, pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité (car certains font plus de 50.000 km par an...).

Frein AV à disque. Douceur, progressivité, efficacité, endurance, sécurité.

Fiabilité du moteur. Un don de naissance. Et encore accrue, sans cesse, depuis 8 ans.

Graissage automatique de la chaîne.

Amortisseurs hydrauliques. 5 positions de réglage.

Échappement 4 pots : un bruit agréablement feutré.

La preuve : la 750 K6.

Tout a commencé en 1969 avec la naissance de la "4 pattes" Honda: la 750. Une machine si magistralement réussie que même aujourd'hui son moteur 4 cylindres 4 temps tourne facilement la tête des motards épris de perfection.

Néanmoins depuis 8 ans, à force d'expérience, de travail et d'imagination, Honda trouve le moyen d'améliorer toujours un peu plus ses 4 cylindres 4 temps. La 750 K 6, par exemple, mérite que vous lisiez en détail les légendes de la photo ci-dessus.

HONDA
CHAMPION D'EUROPE D'ENDURANCE
Honda-France, 20, rue Pierre-Curie, 93170 Bagnolet, Tél. 360.01.00
HONDA. FRANCE. préfère TOTAL.

Moto revue

la plus forte vente de la presse moto



chaque jeudi

cette semaine

n° 2315
64^e année
28 avril
1977



Notre couverture est une fois de plus réservée à l'actualité sportive, avec l'étonnante seconde place de Christian Sarron à Jarama, en FIM 750, derrière... Steve Baker. Il est des cas où ce n'est pas un déshonneur d'être battu ! Hubert Rigal termine troisième, ce qui permet à deux Français de monter sur le podium. C'était aussi la première sortie des Honda d'endurance, pour la saison 77, à Zandvoort, Léon-Chemarin ont remporté facilement cette course « d'entraînement » qui précède le coup d'envoi officiel du Championnat d'Europe d'Endurance, aux 1 000 Km du Mugello, le 5 juin. Pour notre essai hebdomadaire, nous avons choisi une moto qui date de... 1971 : la 500 Four Honda. Malgré son âge, cette moto, qui n'a subi que de petits changements, reste l'une des plus séduisantes de sa cylindrée. Bonne lecture, à la semaine prochaine.

Sommaire

couverture	
Christian Sarron, 2 ^e à Jarama derrière... Baker	(Photo Philippe Michel)
poster	
Philippe Coulon à San Carlos (photos Philippe Michel et Gérard Rocroy)	
les rubriques de Moto Revue	
Moto Mag (Michel Drouhiole)	35 à 37
Cote de l'occasion	81
sport	
Championnat d'Europe d'Enduro à Brioude (Alain Kuligowski, photos Danielle Peyre)	11 à 13
Grand Trophy à Mettet (M. Walter)	14 et 15
Championnat de France 500 cross à Blénod (Eric Breton)	17 à 19
Fim 750 à Jarama (Philippe Michel)	69 à 72
Championnat de France 125 cm ³ à Pau (Jean-Claude Bargetzi)	74 et 75
600 km de Zandvoort (Eric Glain)	76 et 77
essais	
Honda 500 Four (Eric Glain)	22 à 29
présentation	
La 380 CZ Pokimotor (Livio de Nadaï)	30 et 31
Musée à l'italienne (M. Verrini)	32 et 34
prise de contact	
125 Ossa Phantom Enduro et 125 Fantic Caballero RC (Alain Kuligowski)	55 à 59
tourisme	
Deuxième Rallye des Anglaises aux Settons (J.-L. Bihoreau)	60
Raid « Obélix en Egypte » : de la Concorde à Louxor (J.-L. Bihoreau)	61 à 64
informations	
Vitesse - Cross - Trial - Enduro - Clubs Régionales	5, 7 et 9
Dernière heure	78 et 79
	16

Télex : Motorvu 211678 F

Directeur de la publication : Patrick Casasnovas
Président du Comité de rédaction : Serge Pozzoli
Rédacteur en chef : Bruno Nardini
Adjoint au rédacteur en chef : Eric Glain
Rédaction - Photographie : Jean-Claude Bargetzi, Christian Bourgeois, Eric Breton, Alain Kuligowski, Grégoire Perrin
Collaborateur : Michel Drouhiole

Conception graphique : Direction : Claude Porchet
Adjoints : P. Turini, C. Blanchard et R.-P. Eustache
Photo : Gérard Rocroy
Correspondants en France : Georges Delbos (Atlantique-Anjou), Livio de Nadaï (Aquitaine-Pyrénées), Franck di Carlo (Rhône-Alpes), Max Mauget (Auvergne-Limousin), André Pierre (Alsace - Franche-Comté), Guy Pilarczyk (Nord), Georges Rancurel (Prov.-Cote d'Azur), J.-M. Rieu (Languedoc-Roussillon), Alain Roux (Provence-Côte d'Azur), Jean-Pol Tourte (Nord-Lorraine), J.-C. Virfeu (Bretagne-Normandie)

Correspondants à l'étranger : Allemagne : M. Muiyaert, Angleterre : M. Woollett, Belgique : M. Walter, Espagne : J. Alguersuari, Hollande : H. Keulemans, Italie : R. Patrignani, T. Gentilucci et B. de Prato, Suède : P. Wackermann, Suisse-Allemagne : P. Ruetsch, Tchécoslovaquie : P. Husak, États-Unis : Ph. Daclier
Publicité, Directeur : Henri Guevel
Chef de publicité : A.-E. Bahman
Vente : G. Turon-Lagau
Petites annonces - Abonnements : Ariette Mitrani

Administration - Rédaction - Publicité : MOTO-REVUE
15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris
Tél. : 200-22-07
Télex : MOTORVU 211.678 F
C.C.P. 1 159-15 Paris
Ce numéro : 5 F
Abonnement France : 48 numéros : 198 F
Belgique, 48 numéros : 2.300 FB
Etranger, 48 numéros : 275 F
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus

Moto revue fondé en 1913

Moto 5f. le jeudi revue

n°2315 - avril 77

fb45 - fs 3.80 - pst 75 F

**DEJA LEON-CHEMARIN
ENCORE BAKER...
SARRON 2^e
ENFIN FERNANDEZ**



ESSAI 500 HONDA FOUR