

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)  
  
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Honda VF 500 F II

Prueba

# Una buena jugada

Hasta el momento Honda-Montesa había apostado fuerte para abrir y ganar mercado con sus superbikes, primero con las CB 750 y 900 y, más tarde, con las VF 750 y 1000 R y con la CBX 750. En sus cupos de importación, sin embargo, no había tenido cabida hasta el momento ningún modelo de cilindrada media, algo que en más de una ocasión habíamos criticado. Por fin, con cierto retraso, pues la VF 500 F II hace un año que rueda por Europa, nos llega lo que todavía puede ser una buena jugada de Honda, un pleno al 500, si el precio acompaña, y una moto que finalmente plantea el gran combate de los pesos medios. Yamaha 600 XJ, Suzuki GSX 550 ES, Honda VF 500 y Kawasaki GPZ 600 R. La nueva Honda, la primera japonesa para 1985 que ya puede rodar por nuestras carreteras, sigue siendo un año después de su aparición el modelo estrella Honda para esta categoría. Por su irresistible atractivo, y por la gran efectividad de su motor, algo falto de carácter, pero ejemplarmente utilizable, esta VF va a poder jugar muy fuerte su baza. Rivalías no le faltan, pero tampoco buenos argumentos para convencer.



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

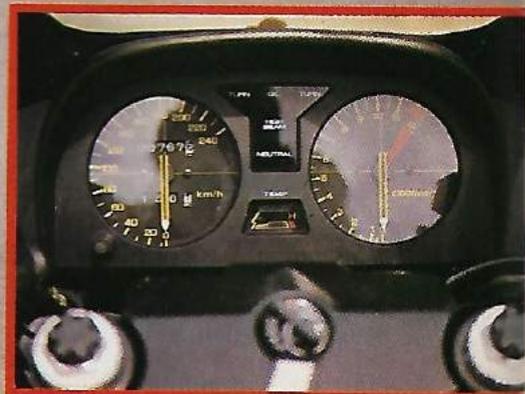
**Honda VF 500 F II**



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**L**A llegada de la VF 500 se produce en un momento de máxima expectación, anticipándose, en unas fechas, a la definitiva comercialización de la que va a ser una de sus más directas rivales, la esperada Kawasaki GPZ 600 R. Esta última, desde su presentación a la Prensa mundial en el Jarama, donde impresionaba a todos por sus radicales prestaciones y excelente comportamiento, ha estado muchas veces en primer plano de actualidad, «robando cartel» a la nueva Honda de media cilindrada. La presentación, la importación por parte de Derbi, la primera toma de contacto, su debut en las Series y, sobre todo, un precio polémico y ajustadísimo, que algunos consideran roza el dumping, junto a la enorme escasez de unidades que no acaban de llegar a los concesionarios, ha convertido prácticamente en un mito a la deportiva Kawa antes incluso de pisar nuestras carreteras.

La Honda de nuestra prueba ha venido más silenciosamente y aunque en más de una ocasión nos habíamos acordado de ella, con motivo de la prueba de la Yamaha XJ 600 o la Suzuki GSX 550 ES, era en el pasado Salón de Barcelona cuando de verdad podía empezar a impresionar por su irresistible aspecto y compactas dimensiones.

En su versión F II, de carenado integral, esta tetracilíndrica en «V» hace algo más de un año que veía la luz. Tratándose estrictamente de una 500, con sus 498 c.c., conseguía de salida superar en prestaciones a la moto que hasta ese momento había sido el «coco» de las pesos medios y la primera en incorporar la rueda de 16" en su categoría, la Suzuki GSX 550 ES de 567 c.c. Después, un poco más tarde, sin introducir ningún cambio, la VF 500 F II iba a poder ofrecer suficientes argumentos para defenderse frente a la andanada que le lanzaba Yamaha con su equilibrada, homogénea y rápida XJ 600 que daba el definitivo relevo a la popular 650 con sus 73,5 CV. a 10.000 r.p.m., medidos en nuestro Banco de Pruebas, y sus 201 km/h. de cronómetro.

Resistir el asalto de la XJ, una estricta 600 con sus 599 c.c., dotada de una fácil y enérgica respuesta en el acelerador, a pesar de sus 100 c.c. menos daba una medida aproximada de las posibilidades de la VF 500 F II, que en el plano teórico ofrecía, se-

**Comportamiento estable en una moto deportiva por su chasis y apta para todo por motor. Buenos frenos y terminación, con todos los detalles menos uno, falta un indicador de nivel de gasolina.**

gún Honda, una potencia de 70 CV. a 11.000 r.p.m. Esto, junto con un peso en vacío de tan sólo 186 kg. daba a la VF 500 una relación peso potencia excelente como para disfrutar plenamente de una excelente «super bike» de peso medio.

Ante la escalada de cilindrada iniciada por Yamaha y Kawasaki, llegando a los 600 c.c., para motos que superen en poco los 200 kg. con el depósito lleno, para conseguir unos buenos 75/80 CV., buen par y poder romper con holgura la barrera de los 200 km/h., es posible que Honda piense en estos momentos en buscar un sustituto para el motor de la VF 500 con más cilindrada y potencia, pero después de probar esta moto estamos seguros que lo estarán haciendo sin mucha prisa ni preocupación. Esta VF 500 F II con el «milagro» de su motor de cuatro cilindros en V, 16 válvulas, refrigeración líquida y respuesta potente y ejemplarmente plana y lineal, puede mantener el tipo incluso frente a la GPZ 600 R. Teniendo en cuenta, eso sí, que nunca podrá resistir un enfrentamiento con la Kawa que se limite exclusivamente al análisis de puras prestaciones. La GPZ 600 R en este sentido y en menor medida, (sólo en aceleración), la XJ 600 de Yamaha se muestran arrolladoras, pero bajo un punto de vista global la VF 500 F II no sólo cumple con mera dignidad frente a las 600, sino que tiene muchas y buenas cartas por jugar, por respuesta de motor, facilidad de utilización, placer de marcha, estabilidad, inmejorable manejabilidad, terminación, confort y estética.

Por otro lado, como hemos podido comprobar, sus prestaciones son también muy interesantes considerándolas aisladamente, e incluso en comparación con las 600 de Kawasaki y Yamaha o la Suzuki GSX 550 ES. Su velocidad punta de 200 km/h., el conseguir bajar de los 13" en los 400 metros, y de los 26" en los 1.000 metros no le van a dar un primer puesto en el podium de esta categoría que consideramos abierta desde 500 hasta 600 c.c., pero vienen a sumarse muy positivamente a un conjunto muy equilibrado y homogéneo, que en función del precio puede ofrecer una de las alternativas de compra más interesantes del momento.

## 1000 R dividido por dos:

Esta podría ser una fórmula matemática simple para a partir de una poderosa Honda VF

1000 R llegar a obtener una eficaz y ágil VF 500, pero en realidad Honda no ha seguido este camino, ha hecho lo contrario: «multiplicar». Partiendo de un motor VT 250 F bicilíndrico en V lo ha multiplicado por 2 para llegar a este tetracilíndrico en V sumamente compacto y estrecho. Después, y casi como si se hubiese realizado la creación de una maqueta Tamiya o Protar, se ha construido una moto partiendo de múltiples soluciones empleadas en la VF 750, su hermana mayor. Finalmente, la incorporación del carenado integral con decoración similar a la de la 1000 R, completa el efecto de una pequeña 500 que parece realmente una réplica a escala de las 750 y 1000 de motor en V refrigerado por agua. La VF 500 F II llama tanto la atención en la calle como la «millonaria» 1000 R. Resulta claramente más pequeña que una 750 VF, incluso que una XJ 600, notablemente más corta, más baja, y más estrecha y, en resumen, tiene dimensiones y hechura de moto de Gran Premio. El chasis de sección rectangular es prácticamente idéntico en su forma al de la VF 750.

Un doble cuna continuo de acero, en sección rectangular y desmontable lateralmente para una buena accesibilidad al motor. El basculante es de aluminio también en sección rectangular.

El motor que queda muy oculto por el carenado, fácilmente desmontable para operaciones de mantenimiento, es la pieza clave de esta VF. En contra de lo que se puede pensar de una moto con aspecto tan deportivo y racing no se trata de un motor puntiagudo, nervioso y deseoso de ser exprimido sin piedad para dar lo mejor de sí mismo. Sin ser una sorpresa total, porque en la VF 750 y 1000 con la misma configuración ya ocurría, se trata de un motor de respuesta plana, sobria, pero muy eficaz.

En la VF 750 esta forma de rendir nos parecía sosa, en una 500 con 20 CV. menos podría por lo tanto presagiarse un aburrimiento total y una peligrosa falta de carácter, pero nada más lejos de la realidad. Con 70 CV. al cigüeñal y girando a 11.500 r.p.m. con una descontrolada tendencia a dejar siempre atrás la raya roja del cuentavueltas; subiéndolo con alegría desde 8.000 r.p.m. y tirando de forma ejemplarmente noble, sin vacíos, desde 4.000 r.p.m., el cuatro cilindros en V, de sonido ronco, apagado y grave de moto de más cilindrada, no duerme a nadie. Al contrario, estimula por la facilidad de su respuesta a di-

vertirse y rodar rápido en cualquier circunstancia.

No es un motor excitante, sólo hay un ligero empujón a partir de 8.500 r.p.m., pero aunque se le puede achacar falta de carácter por este motivo, lo suple por su agradable respuesta al puño y por no obligar nunca para rodar rápido, a una conducción crispada de gas a fondo. El rendimiento del cuatro cilindros refrigerado por agua y con 16 válvulas es excelente para su cilindrada. Los 65 CV. medidos a la rueda a 11.000 r.p.m. se consiguen además, gracias a las cotas del motor de carrera corta, 60 x 44 mm., con una moderada velocidad lineal de pistón de 17,6 metros por segundo.

La distribución está mandada por cadena duplex con tensor automático y para conseguir un buen régimen de giro con pocas pérdidas de potencia se ha diseñado cigüeñal, pistones, de falda muy corta con delgados segmentos y superaligeradas biebras, con la ayuda de computadores. El embrague es de accionamiento hidráulico, no muy resistente en salidas violentas como en otras Honda, pero extraordinariamente suave.

La caja de cambios es de una precisión de relojería suiza, con cinco marchas perfectamente escalonadas para fulminantes subidas a régimen y una sexta algo descolgada para permitir el placer de los 200 km/h. de crono o para tratar de lograr un buen consumo en viaje. El recorrido en el pedal del cambio es corto, dejando sentir un suave y amortiguado «clonk» únicamente en parado al introducir primera y eso no siempre.

Con la refrigeración líquida que permite una compresión de 11:1, podría además pensarse que el excelente panorama visto hasta el momento pudiera complementarse con un reducido consumo, pero aquí la VF 500 penaliza. El consumo más bajo, a 120 km/h. por autopista y carretera Nacional de trazado amplio, usando al máximo las posibilidades de protección de su buen carenado, ha llegado a 5,88 litros. La GSX 550 a esta velocidad marcó un record en su categoría con 3,97 y la Yamaha 600 se acercó mucho con 5,66, esto no tendría demasiada importancia (a 120 te puedes bajar en marcha, por los menos así lo parece) si luego el consumo se hubiese mantenido estable, como en la XJ 600, pero en esta Honda las cifras se han disparado, 7,90 a 150 km/h.; 10,95 en conducción deportiva, y unos desagradables 9 litros, que pesan como una losa en la carretera, cada 100 km. aun con una conducción ligera pero moderada que no apure marchas cortas

## Honda VF 500 F II

ni pase las 9.000 r.p.m. en 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> o 6.<sup>a</sup>. El panorama es más sombrío si tenemos en cuenta la reducida capacidad del depósito, 16 litros (de los cuales 4 son de reserva) que para un consumo medio de la prueba de 8,88 litros permiten un radio de acción de sólo 181,8 km., agotando la reserva. Ese consumo está bien para hacer buenos amigos en todas las gasolineras pero es para desesperar en viajes largos a buen ritmo. En conducción «dura», con la aguja en lo rojo pagarás a Campsa cada 146 kms, o menos si no tienes las gasolineras estratégicamente distribuidas en tu ruta.

De todas formas, antes de ser cruel en la crítica al consumo y autonomía de la VF 500 y sin que sea una salida fácil de probador astuto que no quiere comprometerse, hay que destacar dos puntos. Primero, esta VF cedida por Montesa-Honda a través de su hombre en Madrid, Paco Montes, nos era entregada con 200 Km., y segundo, con la clara advertencia de que hasta ese momento la habían considerado como unidad «piloto» y para homologación en el IMTA de una nueva serie, como indicaba su chasis 0000007, y con todas las reservas posibles sobre su comportamiento. De hecho, esta VF 500 según fue avanzando

nuestra prueba dio síntomas de un claro y caprichoso fallo de motor girando por encima de 9.000 r.p.m. que podía adjudicarse a carburación, encendido, o al maleficio que me persigue con las VF con las que no consigo hacer una prueba «redonda». En agosto de 1983 en un comparativo de tres 750, nuestra VF arrojaba un humo siniestro al comprobar velocidad máxima y luego fundía el embrague en el Jarama en el primer amago de medir los 400 metros. Exactamente un año después, agosto del 84, y frente a la Suzuki GSX 750 y la Honda CBX, la VF volvía a hacer de las suyas con problemas en los tensores de la cadena de distribución. La VF del 83 no dio más problemas una vez reparada y hasta corrió en alguna manga de las Series. La del 84, cuando terminó nuestra prueba funcionó como un reloj, después de pasar por el taller de Motor City en Madrid. Muchas VF ruedan por nuestras ciudades y carreteras y por lo menos a los que he preguntado no les han dado disgustos sino satisfacciones. El problema de esta unidad de VF 500 se resolverá seguro al terminar esta prueba, no fallará en alta y gastará menos (según *Motorrad* la media de su prueba fue de 7,45 litros con una autonomía de 216

km.) pero lo importante esta vez es que aun con «brujas» la 500 F II es capaz de inclinar la balanza hacia el lado positivo.

El fallo en alta justo al terminar la prueba quedó localizado debiéndose a algo tan sencillo como unos tubos de paso de gasolina a los carburadores que poco a poco se habían ido pelizcando.

### Conducción caliente:

Al principio en todos los sentidos, con 25 grados en Madrid y dentro de un tráfico espeso y alegre de principio de mes, la VF 500 daba pronto síntomas de padecer una temperatura febril y alarmante. A pesar de que la aguja del reloj indicador de temperatura no se acercaba a lo rojo el agua se ponía perfecta como para cocer spaghetti. En una rápida visita a Motor City se acababa con el problema quitando el termostato y dejando por lo tanto libre circulación al líquido refrigerante. A partir de este momento no volvió a producirse ningún sobrecalentamiento ni saltar con demasiada frecuencia el electroventilador, sólo al salir de la ciudad. Pero esta drástica medida, que impide al motor coger rápidamente una adecuada temperatura de funcionamiento ha tenido que repercutir negativamente en el consumo, un consumo alarmante y que tiene que obedecer tanto a esta causa como a un reglaje de válvulas muy suelto para evitar sorpresas en lo que se preveía una dura prueba sobre una moto muy nueva: la VF 500 tendrá ocasión de demostrar una mayor economía en una próxima prueba comparativa, no habiéndolo podido hacer ahora por falta material de tiempo.

Eliminado por método tan radical el problema del calentamiento en ciudad sólo hay que padecer ahora el calentamiento propio del piloto de esta VF que

en carretera puede rápidamente por la gran confianza que inspira esta moto dedicarse a una intensa y drástica conducción deportiva.

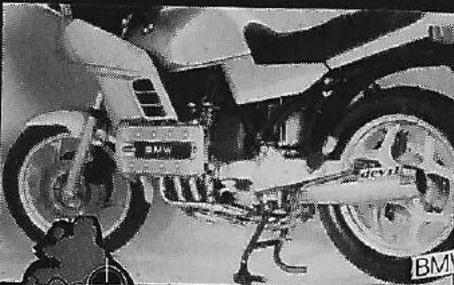
La VF en curvas de cualquier tipo y condición te anima inmediatamente y te permite demostrar de verdad, sin que tengas que excusarte con nada, dónde se encuentran tus límites. En carretera abierta, por lo general, si dejas un resquicio a la sensatez, verás que están por debajo de los de la VF 500. En ciudad con sus reducidas dimensiones, altura, estrechez y buen ángulo de giro esta 500 puede ser casi tan eficaz como en carretera. Los cambios de fila en atasco, con giro de 90° entre coches están a tu alcance por poco espacio que haya. Como ocurre con otras motos de media cilindrada como la Suzuki GSX 550, esta VF 500, todavía más corta entre ejes, con rueda de 16" y muy poco peso, puede ser además de cómoda y fácil prácticamente imbatible en ciudad.

Algo que se agradece si usas la moto para todo, porque aun sin tratar de establecer records entre Cibeles y Moncloa por ejemplo, uno se puede sentir algo defraudado si una modesta e inofensiva Vespa es capaz de perderte en un embotellamiento. Sólo los retrovisores que sobresalen demasiado y el manillar algo abierto y por desgracia no regulable, pueden suponer un ligero handicap para la VF 500 en ciudad. La postura sobre la moto es muy relajada, el asiento que sigue la línea del depósito permite llegar al suelo con las piernas flexionadas para 1,70 de estatura y al empezar a rodar en carretera el carenado empieza a demostrar que no es un elemento decorativo. La sensación en marcha es de una suavidad total, el motor empuja desde 3.000/4.000 r.p.m. con un tacto muy saludable y lleno de potencia que no te obliga a

**ESCAPES**  
**4 en 1**  
échappements R  
**devil**  
FRANCIA

**CAMPEON DEL MUNDO DE RESISTENCIA**

Escapes con Colectores Deportivos y Turbo Escape.  
Aumento de potencia de 3 a 10 CV. (según modelo).



- Para:
- HONDA
  - BMW
  - KAWASAKI
  - YAMAHA
  - SUZUKI

BMW K-100

Una exclusiva de:  
**Cia. Internacional de Promociones, s.a.**  
Avda. Meridiana, 354, 7.<sup>a</sup> planta — Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) — 08027 Barcelona

**MOTO ESPAÑA**  
TECNOLOGIA DE LA SEGURIDAD

8 y 9 JUNIO

**V CONCENTRACION DE CANTABRIA**  
y 1.<sup>o</sup> de motos antiguas



CAMPEONATO MUNDIAL DE BELLAVISTA (VALENCIA) EN EL MES DE JUNIO DEL 85. SANTANDER MOTO CLUB - PISTON

estirar ninguna marcha hasta llegar a 6.<sup>a</sup>. La relación de cambio muy cerrada y esta buena respuesta permiten una conducción rápida de marchas largas a medio régimen poco habitual en motos de esta cilindrada. Hay sensación, aunque no CV. de moto «gorda», lo que permite una conducción turística muy despreocupada del número de vueltas al que gira el motor. Si buscas algo más también lo vas a encontrar. Si no dejas caer el motor por debajo de 8.000 r.p.m., algo muy fácil por otra parte, sentirás buenas vibraciones, en el manillar, los reposapiés (poco molestos) y en tu sistema nervioso. Este motor no tiene la garra del Yamaha XJ 600, ni silba ni se vuelve furioso como el de una GSX 550, pero sin aspavientos también permite una intensa conducción deportiva y te acaba «calentando». De 0 a 100 km/h. en 4,6 segundos, 135 km. en tercera, 160 en cuarta, 181 en quinta y raspando los 200 con cierta facilidad en sexta. Esta 500 empuja de verdad.

La facilidad en el cambio de trayectoria, la precisión de la dirección y la facilidad y enorme manejabilidad que demuestra en los ángulos más cerrados, recuerda en parte a la Suzuki GSX 550. Pero la parte delantera de la GSX resultaba un poco desconcertante en principio y te obligaba a medir muy bien tus movimientos para no perjudicar su comportamiento en curvas. En la VF, más ligera que la GSX y que la XJ 600, con sus 206 kilogramos con el depósito lleno contra los 215 de la Suzuki y los 211 de la Yamaha, con menor distancia entre ejes sólo 1.410 mm., y también con rueda de 16" delante y 18" detrás, no hay que ser tan exquisito en la conducción. La VF pisa bien el asfalto, tiene un excelente reparto de pesos, un bien estudiado lanzamiento, y admite muy bien cualquier estilo y forma de abordar una curva. Si no sales de la



*La VF 500 tiene muchas y buenas cartas por jugar, por respuesta de motor, facilidad de utilización, placer de marcha, estabilidad, inmejorable manejabilidad, terminación, confort y estética.*

moto y vas atornillado al asiento te vas a sentir igual de seguro en cualquier curva que si te descuelgas agresivamente. En motos probadas hasta la fecha con rueda de 16" esto es algo que no ocurre y sólo desplazando peso al interior de la curva es como tu conducción puede llegar a ser realmente rápida y segura. El neutro comportamiento de esta VF se pone de manifiesto también cuando frenas tarde dentro de una curva. Con bajo centro de gravedad y a pesar de llevar el antihundimiento regulado en la cuarta posición, la más dura, no hay ninguna tendencia a un desagradable levantamiento. Las suspensiones venían algo blandas cuando recibí la moto, pero con 0,6 kg. de presión de aire delante y 1,5 kg. detrás junto con el antidive en la cuarta posición, en cualquier firme,

la Honda tiene una buena respuesta sin sacrificar confort. El comportamiento de chasis y suspensiones en trazados rápidos de carretera o autopista es noble y muy seguro. Con muy «mala idea» y sin cortar en algún «curvone» de asfalto ondulado puedes llegar a producir un ligero cabeceo frontal que desaparece inmediatamente cuando el asfalto vuelve a ser plano.

Sobre todo bajo el punto de vista de que no hay que emplearse especialmente ni adaptarse previamente para obtener inmediatamente los mejores resultados. Esto se pone de manifiesto ante una curva desconocida donde cualquier improvisación es bien recibida por esta VF, muy superior también a su hermana de 750 c.c. en este sentido. Como punto negativo y a pesar de los buenos Dunlop ja-

poneses K 527 muy pegajosos en seco y que cumplen bien en mojado, se puede notar algo escasa de sección la rueda trasera, una 110 x 18, la misma sección de cubierta usada por la Yamaha y la Suzuki.

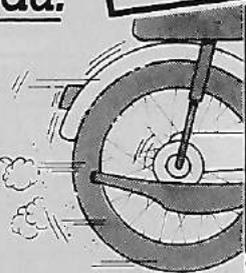
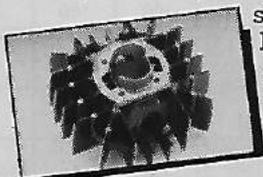
El carenado muy bien estudiado da una buena penetración aerodinámica a una moto que aun sin él ofrece muy poca superficie al viento. Protege totalmente en posición «racing» cuerpo y piernas y hasta las manos se libran de la lluvia y el viento. En posición erguida, sin embargo, los hombros reciben una fuerte turbulencia, lo que se acusa inmediatamente como es lógico en las prestaciones. Si llega a rodar en 5.<sup>a</sup> sin apurar ninguna marcha con buena respuesta en el puño es fácil, la sexta queda reservada o para una conducción turística y carente de nervio o para buscar los 200 km/h.

Estando muy desmultiplicada, conseguir la velocidad máxima obliga a un fuerte lanzamiento en 5.<sup>a</sup>, pisando lo rojo, o a una buena dosis de paciencia en largar rectas para ganar vuelta a vuelta hasta llegar a las 10.500 r.p.m. Para cronometrar 200 km/h., igual que ocurría para conseguir los 201 km/h. de la Yamaha hay que tener un buen lugar, mono de cuero, y poca piedad con el motor en el lanzamiento. En el cambio de 4.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> sólo pierdes 1.000 r.p.m. acariciando el embrague, y luego la ganancia es inmediata, pero cambiando cerca de lo prohibido, metiéndote en las 12.000, algo por otra parte muy fácil en 5.<sup>a</sup>, en el cambio a sexta hagas lo que hagas el motor cae hasta las 10.000 y la recuperación se hace muy laboriosa, necesita mucho tiempo y espacio. Los 200 km/h. de esta Honda son más para contarlos como una hazaña a los amigos que para disfrutarlos de verdad. Más interesantes resultan unos buenos 195 km/h. aseguibles sin

## Desde siempre **primeros en arrancada.**

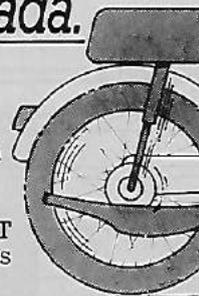
Gracias a la fuerza, duración y resistencia de nuestros equipos motor, cilindros, tubarros y bielas

siempre has sido el primero en arrancar.



## Y desde ahora **primeros en frenada.**

Y ahora también podrás ser el primero en frenar. Ya que los equipos de freno METRA-KIT dotados de un sistema de doble leva te aseguran un 70 % más de frenado. (METRA-KIT tiene garra y además se agarra)



## Honda VF 500 F II

tanta preparación y los 170/180 siempre a tu alcance, que sin pasajero te pueden llevar rápidamente a donde quieras. Con pasajero, cómodamente sentado en el amplio asiento aunque algo encogido de piernas, la velocidad máxima queda limitada a 175 km/h., y si te gusta ver por encima de la cúpula del carenado lo que ocurre cuando vas a tope, tu límite estará en 190 km/h.

### Deportiva, sí, pero...

Un poco igual que ocurría en la VF 1000 R las apariencias engañan. Si pensamos por su aspecto que la VF 500 F II es una superdeportiva de motor nervioso y con rabia quedaremos defraudados. Su curva de potencia es plana como una mesa de billar. Sus prestaciones son óptimas para una 500 y sumadas a su perfecta manejabilidad y a su gran estabilidad la convierten en una moto con la que se puede aprovechar absolutamente al máximo sus posibilidades. En este sentido los frenos juegan también un fundamental papel,

## Nueva oportunidad

Resolviendo poco a poco los problemas que habían surgido. Con la prueba cerrada, nuevos datos nos iban llegando que pueden mejorar en dos puntos fundamentales las conclusiones de esta prueba de la VF 500. Superado el problema de los tubos de gasolina pellicados, valorada la incidencia de un reglaje de válvulas suelto, de un motor nuevo con pocos kilómetros, y de un termostato fuera de su lugar, había que sumar una circular de Honda muy significativa, recibida a última hora, y que recomendaba un cambio de surtidores en los carburadores de 29 mm. como los de nuestra unidad, reduciendo su paso en 5 puntos.

Como todo esto representa ya un cúmulo de circunstancias adversas que sólo han sido motivadas por la gentileza de Honda de cedernos rápidamente una moto para pruebas sin esperar a disponer de una unidad no de homologación, volveremos sobre ella. Dentro de unos días nuestra VF 500, bien puesta a punto volverá a tener una nueva oportunidad de ser juzgada, sobre todo en su consumo y su rendimiento en las marchas más largas, especialmente en sexta.

el doble disco delantero muestra un ligero fadding abusando pero tiene un tacto enérgico y bastan dos dedos. El trasero, también con pinza de doble pistón paralelo se dosifica muy bien aun actuando con brusquedad en algún momento. Con 10 CV. más a la rueda y si esta VF se siguiese comportando como

hasta ahora, firme y estable como una roca, contando además con su atractiva silueta, su agradable confort de marcha, impecable terminación y buenos frenos y suspensiones, sería un rival todavía más directo de la Kawasaki GPZ 600 R.

Hoy por hoy, de todas formas, y dándole un margen de con-

fianza en lo relativo al consumo, y tras las impresiones sacadas después de rodar con la GPZ 600 R exclusivamente en el circuito del Jarama durante su presentación, esta VF 500 admirablemente homogénea puede mantener al máximo nivel de su categoría aun cediendo en el apartado de las prestaciones. Deportiva sí, por chasis, comportamiento, estabilidad y agilidad, pero falta de carácter. A valorar también a su favor, confort, posibilidad de dos plazas, facilidad de conducción, curva de potencia, respuesta en baja y medios. En resumen, una deportiva fácil, asequible en su conducción y con marcado carácter polivalente y turístico en su motor. Una nueva alternativa para una elección, afortunadamente cada día más difícil. El precio puede ayudar a decidir, pero de momento sigue siendo desconocido en visperas de su comercialización. ¿Se estará meditando todavía sobre el de la GPZ 600 R?

Augusto MORENO DE CARLOS  
Fotos: J.HERRERO/A.M. de C.

Velocidad máxima	km/h.
	160 170 180 190 200
Honda VF 500 F-II	200
Yamaha XJ 600	201
Suzuki GSX 550 ES	196

Aceleración (1.000 m.)	segundos
	23 24 25 26 27
Honda VF 500 F-II	25,7
Yamaha XJ 600	25,0
Suzuki GSX 550 ES	25,8

Aceleración (400 m.)	segundos
	11,5 12 12,5 13 13,5
Honda VF 500 F-II	12,8
Yamaha XJ 600	12,4
Suzuki GSX 550 ES	12,9

Consumo	litros/100 km.				
	120 km/h.	150 km/h.	Ciudad	C. Deport.	Media
Honda VF 500 F-II	5,88	7,90	8,59	10,95	8,88
Yamaha XJ 600	5,66	7,10	6,86	8,95	7,41
Suzuki GSX 550 ES	3,97	7,10	7,31	9,17	7,58

Potencia a la rueda	CV/r.p.m.
	40 50 60 70 80
Honda VF 500 F-II	65/11.000
Yamaha XJ 600	73,5/10.150
Suzuki GSX 550 ES	54,9/8.900

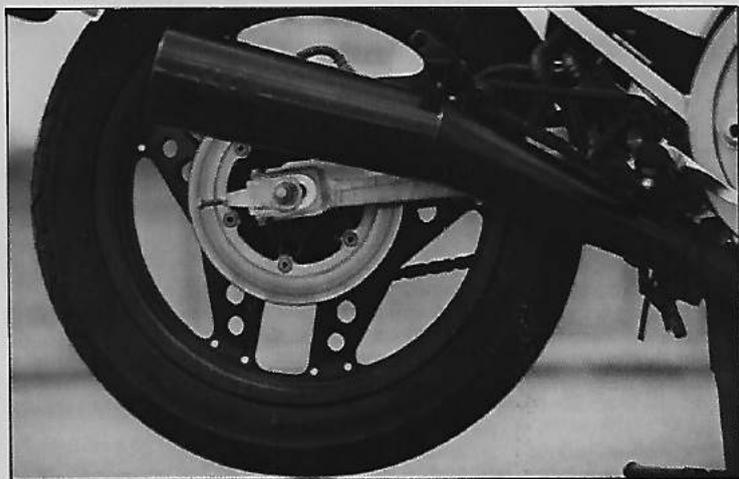
Autonomía media	km.
	180 200 220 240 260
Honda VF 500 F-II	181,8
Yamaha XJ 600	256
Suzuki GSX 550 ES	237

Peso	kg.
	200 205 210 215 220
Honda VF 500 F-II	206
Yamaha XJ 600	211
Suzuki GSX 550 ES	215

Error velocímetro	km/h.
	80 120 140 160 180 200
Honda VF 500 F-II	77 115 135 156 176 195
Yamaha XJ 600	77 115 132 150 170 184
Suzuki GSX 550 ES	80 114 134 155 176 195



*Un poco más de goma trasera se agradecería al abrir gas a fondo a la salida de un viraje.*



*Potencia en la frenada trasera con llantas de calidad.*

### Ficha técnica

**Motor:** Tetracilíndrico en «V» refrigerado por agua, cuatro tiempos, cuatro válvulas por cilindro, DOHC, distribución mandada por cadena duplex. Diámetro por carrera 60 x 44 mm. Cilindrada 498 c.c. Relación de compresión 11,0:1. Potencia 65 CV. a 11.000 r.p.m. Par máximo 4,4 mkg. a 10.500 r.p.m. 4 carburadores Mikuni de 29 mm. Ø. Encendido CDI. Generador 260 W. Batería 12V./12Ah. Embargue hidráulico, multidisco en baño de aceite. Cambio de seis velocidades. Transmisión secundaria por cadena.

**Chasis:** Doble cuna tubos de sección rectangular. Horquilla delantera asistida por aire con anti-dive hidráulico de accionamiento mecánico. Barras de suspensión 37 mm. Ø. Recorrido 140 mm. Suspensión posterior por monoamortiguador central. 115 mm. recorrido. Sistema Pro-Link. Doble freno de disco delantero 225 mm. Ø. Simple disco posterior 225 mm. Ø. Ruedas 100/90 H 16 delante. 110/90 H 18 detrás.

**Dimensiones:** Distancia entre ejes 1.420 mm. Longitud 2.080 mm. Altura asiento 780 mm. Peso con los llenos hechos, 206 kg. Capacidad depósito 16 lit. Reserva, 4 lit.