

HONDA CBR500R 2019

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2018

Aggiornamenti modello: cambio di stile per la Super Sport a potenza piena (35 kW, 48 CV) dedicata ai possessori di patente A2. Ispirata nel look alla Fireblade, diventa più aggressiva e aerodinamica, con una posizione di guida più sportiva. Il motore offre coppia e potenza migliorate a regimi medio-bassi ed è ora dotato di frizione assistita con antisaltellamento. Nuova la strumentazione LCD retroilluminata e le luci Full-LED, compresi gli indicatori di direzione. Il peso con il pieno diminuisce di 2 kg.



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

La Honda CBR500R, commercializzata per la prima volta nel 2013, ha ridefinito e rilanciato il segmento delle supersportive entry-level, trasferendo il DNA ingegneristico delle CBR con motore plurifrazionato sulla gamma delle bicilindriche Honda.

Ideale per i motociclisti che provengono da una moto di cilindrata più piccola, è amatissima anche dai piloti esperti in cerca di una moto agile e divertente – grazie anche al motore progettato per girare vicino alla ‘zona rossa’ – e caratterizzata dai bassi costi di gestione e da un’affidabilità super.

La CBR500R si è fatta conoscere negli anni come una moto veloce, brillante, conveniente e divertente. Nel 2016 è stata rinnovata nello stile, ha adottato fari full-LED e ha ricevuto delle migliorie alla sospensione anteriore.

Per il 2019 il look è ancora più aggressivo, con una nuova carenatura e una posizione di guida più caricata sull’anteriore. Il motore è più vigoroso ai regimi medio-bassi e offre prestazioni eccezionali agli alti con, in più, un sound di scarico elettrizzante.

2. Panoramica del modello

Per il 2019 la CBR500R si evolve e assume un look aggressivo da supersportiva. La migliorata ergonomia del design e la rinnovata aerodinamicità permettono di sfruttare al massimo questa piccola superbike. I semimanubri sono ora montati sotto la piastra superiore di sterzo, regalando una posizione di guida più efficace nella guida sportiva.

Pur mantenendo la potenza massima di 48 CV (35 kW) per consentirne la guida con la patente A2, la fasatura delle valvole e i condotti di aspirazione e scarico sono stati riprogettati per offrire una coppia e una potenza maggiori ai regimi medio-bassi. Il nuovo terminale di scarico a doppia uscita regala un sound cupo ed entusiasmante e il motore è ora equipaggiato con una frizione assistita con antisaltellamento.

Il telaio è invariato mentre un nuovo ammortizzatore posteriore garantisce prestazioni migliorate e un maggiore controllo della moto in qualsiasi situazione.



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile e telaio

- ***Nuove linee aggressive con doppi fari full-LED per un aspetto grintoso***
- ***Massima aerodinamicità ed ergonomia confortevole***
- ***Semimanubri riposizionati sotto la piastra di sterzo per una posizione di guida più sportiva***
- ***Nuovo display LCD con spia Shift-Up di cambiata e indicatore della marcia inserita.***
- ***Nuovi indicatori di direzione a LED***

Nella versione 2019, la carenatura della CBR500R è più aggressiva, grazie a linee decise e affilate e alla parte inferiore prolungata per enfatizzare il senso della velocità. Le selle del pilota e del passeggero – insieme alle porzioni superiore e laterale della carenatura – sono state ristrette per migliorare l'ergonomia e offrire una maggiore libertà di movimento. I doppi fari Full-LED finemente scolpiti fissano minacciosi la strada e gli indicatori di posizione a LED formano un tutt'uno omogeneo.

Una volta in sella alla nuova CBR500R, le sensazioni da supersportiva sono immediate. I semimanubri fissati inferiormente alla piastra di sterzo offrono una posizione di guida ulteriormente inclinata di 8° in avanti e la carenatura stessa segue un andamento ribassato, per offrire al pilota il controllo totale della moto, che è il concetto di design dietro al rinnovamento dello stile, un mantra per la gamma Super Sport di Honda sin dalla Fireblade del 1992.

La nuova strumentazione LCD include l'indicatore della marcia inserita e la nuova spia *Shift-Up*, impostata su 8.750 giri/min ma regolabile tra 5.000 e 8.750 giri/min.

Il telaio tubolare in acciaio (tubi da 35 mm di diametro) con struttura a diamante è rimasto invariato per il 2019. Leggero e resistente, è calibrato per offrire un'ottima risposta su tutte le superfici stradali. La forma e la posizione dei punti di ancoraggio del motore e la rigidità della struttura contribuiscono a ridurre le vibrazioni.

L'interasse di 1.409 mm, associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 25,5° e a un'avancorsa di 102 mm, garantisce una sterzata agile e, allo stesso tempo, sicura. La centralizzazione delle masse, con il motore posizionato in prossimità del perno del forcellone, assicura un'ottima agilità, mentre l'ottimale distribuzione dei pesi garantisce stabilità. Il peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina è di 192 kg.

La sella posta a 789 mm da terra rende la CBR500R facile da guidare, mentre la posizione di guida, seppure sportiva, regala a motociclisti di ogni statura un piacevole comfort. Le dimensioni (L x L x A) complessive sono 2.081 x 758 x 1.145 mm, con altezza da terra di 130 mm. Il serbatoio del carburante ha ora una capacità di 17,1 litri e, grazie ai consumi estremamente ridotti (28,6 km/l nel ciclo medio WMTC), garantisce un'autonomia di oltre 480 km.

La forcella telescopica da 41 mm regolabile nel precarico molla, con corsa di 120 mm, offre una guida agile e sicura allo stesso tempo, oltre a garantire un'eccellente grip del pneumatico anteriore. Il nuovo monoammortizzatore a tubo singolo (tipico delle moto sportive di segmento maggiore) sostituisce il design a doppio tubo del modello precedente, mentre il pistone di diametro maggiorato garantisce comfort e stabilità eccellenti. Dotato di regolazione del precarico molla su 5 posizioni, è fissato al forcellone in acciaio sciolato con leveraggio Pro-Link. La trasmissione finale è a catena sigillata da 520 mm.

Le ruote da 17 pollici in alluminio pressofuso presentano 6 razze a Y. La ruota anteriore ha canale di 3,50 pollici e monta un pneumatico 120/70-ZR17; la ruota posteriore ha canale di 4,50 pollici e monta un pneumatico 160/60-ZR17. All'anteriore un disco con profilo a margherita da 320 mm è azionato da una pinza a due pistoncini e al posteriore il disco da 240 mm è azionato da una pinza a singolo pistoncino. L'ABS è di serie.

La CBR500R 2019 è disponibile in Italia nei seguenti colori:

- Matt Axis Grey Metallic
- Grand Prix Red

3.2 Motore

- ***Fasatura della distribuzione, aspirazione e scarico riprogettati offrono una coppia e una potenza ai medi regimi maggiore del 4%***
- ***Sound sportivo grazie al nuovo terminale di scarico a doppia uscita***
- ***La frizione assistita con antisaltellamento facilita i passaggi alle marce superiori e consente una gestione ottimale delle scalate***

Il motore bicilindrico parallelo raffreddato a liquido 8 valvole della CBR500R è leggero, brillante, parco nei consumi ed in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi, dal commuting urbano alla guida sportiva, anche in circuito.

Per il 2019 l'obiettivo dello sviluppo è stato ottenere una migliore accelerazione attraverso l'aumento di potenza e coppia tra i 3.000 e i 7.000 giri/min. Il miglioramento del 4% è stato raggiunto grazie ad una fasatura delle valvole rivista – con "chiusura" delle valvole anticipata di 5° – e alzata aumentata di 0,3 mm (ora 7,8 mm).

È stata inoltre ottimizzata l'efficienza dei flussi d'aria, rendendoli il più possibile rettilinei dall'airbox ai corpi farfallati. La batteria è stata allontanata dalla parte posteriore del condotto di aspirazione dell'airbox (44,1 mm di distanza rispetto ai 13,4 mm precedenti) per consentire il passaggio di un flusso d'aria maggiore. Il terminale di scarico prevede ora una doppia uscita, che migliora erogazione e sound. La potenza massima è di 35 kW (48 CV) a 8.600 giri/min e la coppia è di 43 Nm a 6.500 giri/min.

Alesaggio e corsa misurano 67 x 66,8 mm, il rapporto di compressione resta 10,7:1, la fasatura dell'albero a gomiti è di 180° e un contralbero di bilanciamento primario è posizionato dietro ai cilindri, vicino al baricentro della moto. Tra gli ingranaggi della primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce drasticamente la rumorosità mentre le mannaie dell'albero a gomiti sono appositamente sagomate per ottenere un perfetto bilanciamento.

Il motore portante rafforza la rigidità del telaio, con quattro punti di ancoraggio sulla testata. La distribuzione bialbero (DOHC) a 4 valvole per cilindro sfrutta efficienti bilancieri a rullo, mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate consente la realizzazione di un sistema leggero e affidabile, con molle dal carico studiato per la riduzione complessiva degli attriti, stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio assicura affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico mantengono il diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm.

Sempre in ottica di riduzione degli attriti, sul mantello dei pistoni sono presenti delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, dopo un trattamento di nitrocarburação, viene eseguito il processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante.

La proporzione della triangolazione tra albero motore, albero della trasmissione primaria e del contralbero è del tutto simile a quella dei motori Honda della serie supersportiva RR a 4 cilindri, così come avviene per la struttura del cambio a 6 rapporti, permettendo così la realizzazione di un motore compatto in senso longitudinale. Una profonda coppa dell'olio riduce il movimento del lubrificante al suo interno e la potente pompa assicura la perfetta lubrificazione contribuendo all'estrema affidabilità del motore in ogni condizione.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga. Particolare attenzione è stata riservata alla conformazione interna del carter, al fine di ridurre drasticamente le perdite per pompaggio che possono verificarsi con il manovellismo di 180°. Massima attenzione da parte degli ingegneri Honda anche per il sistema di raffreddamento. L'analisi dei flussi del liquido all'interno dell'impianto ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa dell'acqua leggera e di dimensioni ridotte.

Il cambio a 6 rapporti della CBR500R 2019 è ora dotato di frizione assistita con antisaltellamento che riduce lo sforzo per azionare la leva della frizione e mantiene sempre il contatto tra suolo e ruota posteriore anche in caso di scalate repentine.

4. Accessori

La gamma di accessori originali Honda per la CBR500R include:

- Portapacchi posteriore,
- Top box da 35 litri,
- Borsa serbatoio,
- Borsa per sella,
- Parabrezza sportivo,
- Manopole riscaldabili,
- Presa 12v,
- Cover monoposto,
- Cavalletto centrale,
- Adesivi ruota,
- Paraserbatoio.



5. Caratteristiche tecniche CBR500R 2019

MOTORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole raffreddato a liquido
Cilindrata	471cc
Alesaggio x corsa	67 mm x 66,8 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	48 CV (35 kW) a 8.600 giri/min
Coppia massima	43 Nm a 6.500 giri/min
Capacità olio	3.2L
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	17,1 L (riserva inclusa)
Consumi	28,6 km/l (ciclo medio WMTC)*
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V 7.4 Ah
Uscita ACG	25 A/2.000 giri/min
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	6 marce
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	Tubolare in acciaio, a diamante
Dimensioni (L x L x A)	2.081 x 758 x 1.145 mm
Interasse	1409 mm
Inclinazione cannotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	102 mm
Altezza sella	789 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso con il pieno di benzina	192 kg

SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella con steli di 41 mm, regolabile nel precarico molle
Posteriore	Forcellone in acciaio scatolato con ammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico su 5 posizioni
RUOTE	
Anteriore	In alluminio pressofuso a 6 razze sdoppiate
Posteriore	In alluminio pressofuso a 6 razze sdoppiate
Cerchio anteriore	17 x MT3.50
Cerchio posteriore	17 x MT4.50
Pneumatico anteriore	120/70ZR - 17M/C
Pneumatico posteriore	160/60ZR - 17M/C
FRENI	
Impianto ABS	A 2 canali
Anteriore	Disco wave di 320 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco wave di 240mm, pinza a 1 pistoncino
LUCI E STRUMENTAZIONE	
Strumentazione	Tachimetro digitale, contagiri digitale a barre, doppio contachilometri parziale, trip computer consumi, orologio digitale, spia cambio marcia "Shift-Up", indicatore marcia inserita
Sistema antifurto	HISS (Honda Intelligent Security System)
Luci	Full-LED

*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.