

## HONDA CB500F 2019

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2018

*Aggiornamenti modello: l'unica vera streetfighter a potenza piena (35 kW, 48 CV) per i possessori di patente A2 ha una linea più aggressiva e un nuovo manubrio biconico. Il motore bicilindrico parallelo offre migliore coppia e potenza ai regimi bassi e medi ed è ora dotato di frizione assistita con antisaltellamento. Il deciso restyling, la nuova strumentazione LCD a retroilluminazione negativa e le luci Full-LED, compresi gli indicatori di direzione, completano gli aggiornamenti premium che rendono la nuova CB500F decisamente desiderabile.*



### Sommario:

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

## **1. Introduzione**

Commercializzata per la prima volta nel 2013, la Honda CB500F ha subito incontrato i favori del pubblico e degli addetti ai lavori. Ottima come entry-level per chi si avvicina per la prima volta alle due ruote, oppure perfetto modello di "crescita" per i motociclisti con patente A2, la CB500F ha saputo farsi spazio anche tra i motociclisti più esperti, grazie al grande divertimento di guida garantito dal motore brillante, dalla grande agilità e, perché no, dai costi di manutenzione irrisori.

Il motore bicilindrico avvolto in un telaio in acciaio con struttura a diamante, sportivo e leggero, è facile e divertente sia per i motociclisti esperti che per quelli alle prime armi. Sebbene progettata per una potenza massima di 35 kW (48 CV), per offrire il massimo ai possessori di patente A2, la CB500F offre prestazioni ben superiori ai modelli *entry-level*.

Le dimensioni compatte e le linee accattivanti confermano la nuova CB500F come moto divertente, vivace e adatta all'uso quotidiano, grazie ai ridottissimi costi d'esercizio (ben 28,6 km/l nel ciclo medio WMTC). Caratteristiche, queste, apprezzate sia dai giovani motociclisti che provengono dai modelli 125, sia dai più esperti, che vogliono scoprire tutte le potenzialità di questa moto anche nel tempo libero e nei weekend.

Rinnovata nel 2016 senza però essere stravolta, la CB500F ricevette un motore più grintoso, un serbatoio più capiente, luci Full-LED, sospensioni regolabili nel precarico molla e leva del freno anteriore regolabile.

Sempre nel rispetto della tradizione, la CB500F 2019 è ora disegnata con linee decise che mettono in risalto gli aspetti tecnici e meccanici della moto, con una serie di aggiornamenti che regalano un'esperienza di guida al top della categoria.

## **2. Panoramica del modello**

Per il 2019 la CB500F si evolve e assume un look aggressivo con linee più muscolose. Il manubrio rastremato enfatizza la sensazione di controllo e la nuova strumentazione LCD a retroilluminazione negativa, include ora la spia *Shift-Up* di cambiata e l'indicatore della marcia inserita. Gli indicatori di direzione sono ora Full-LED, così come i gruppi ottici.

Pur mantenendo la potenza massima di 48 CV (35 kW) per consentirne la guida con la patente A2, la fasatura delle valvole, 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**

- ***Rinnovato design per una linea aggressiva***
- ***Nuovo manubrio biconico migliora controllo e comfort di guida***
- ***Nuovo display LCD con spia Shift-Up di cambiata e indicatore della marcia inserita.***
- ***Nuovi indicatori di direzione a LED***

Nella versione 2019, la CB500F evolve in ogni comparto e trasmette un rinnovato look tutto muscoli. Il design penetrante dei fari conferisce alla moto un aspetto ribassato e scattante; i convogliatori laterali si fondono perfettamente con il serbatoio mettendo in risalto il motore, mentre le cover sui fianchi e la sella delineano ancor di più l'attitudine da giovane streetfighter.

Il manubrio biconico aggiunge controllo e un comfort di guida sensazionali. 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 da 1.409 mm, associato ad un'inclinazione del canotto di sterzo di 25,5° e ad 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 189 kg.

L'altezza della sella posta a 789 mm rende la CB500F particolarmente facile da guidare, mentre la posizione di guida neutra ne consente l'uso da parte di motociclisti di ogni statura con la massima comodità. Le dimensioni complessive (LxLxA) sono 2.081 x 792 x 1.056 mm, con altezza da terra di 144 mm. Il serbatoio del carburante ha ora una capacità di 17,1 litri e, grazie ai consumi estremamente ridotti, 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 scatolato 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 CB500F 2019 è disponibile sul mercato italiano nei colori:

- Grand Prix Red
- Matt Gunpowder Black Metallic
- Pearl Metalloid White



### **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 CB500F è leggero, brillante, parco nei consumi ed in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi.

L'obiettivo per il 2019 è stato quello di sviluppare una migliore accelerazione attraverso l'aumento di potenza e coppia ai regimi bassi e medi, 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 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 nitrocarburazione, 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 CB500F 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 CB500F 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 CB500F 2019**

<b>MOTORE</b>	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole raffreddato a liquido
Cilindrata	471 cc
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
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	17,1 L (riserva inclusa)
Consumi	28,6 km/l (ciclo medio WMTC)*
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V 7.4 Ah
Uscita ACG	23,4 A/2.000 giri/min
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	6 marce
Trasmissione finale	A catena
<b>TELAIO</b>	
Tipo	Tubolare in acciaio, a diamante
Dimensioni (L x L x A)	2.081 x 792 x 1.056 mm
Interasse	1409 mm
Inclinazione cannotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	102 mm
Altezza sella	789 mm
Altezza da terra	144 mm
Peso con il pieno di benzina	189 kg

<b>SOSPENSIONI</b>	
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
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	In alluminio pressofuso a 6 razze sdoppiate
Tipo 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
<b>FRENI</b>	
Impianto ABS	A 2 canali
Anteriore	Disco wave di 320 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco wave di 240mm, pinza a 1 pistoncino
<b>LUCI E STRUMENTAZIONE</b>	
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.