

HONDA CBR500R 2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

Aggiornamenti modello: *la nuova CBR500R 2016 è l'unica vera supersportiva a potenza piena (35 kW, 48 CV) dedicata ai possessori di patente A2. Grintosissima nel look - grazie alla carenatura ridisegnata, ai fari a LED e al terminale di scarico compatto dal sound coinvolgente – migliora anche nella dotazione tecnica, con la forcella regolabile. C'è un nuovo serbatoio di maggiori dimensioni e migliorano i già eccellenti consumi, ora pari a 29,4 km/l (ciclo medio WMTC). L'ABS è come sempre di serie.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Colori e accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Veloce, affidabile, accessibile e divertente. 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.

Migliaia di giovani piloti in tutto il mondo hanno sviluppato le proprie abilità di guida sportiva in sella alla CBR500R, salendo poi alle cilindrata superiori con grande padronanza del mezzo, grazie all'esperienza fatta sulla supersport Honda dal grintosissimo cuore bicilindrico.

Ideale step nella carriera dei motociclisti che dalla 125cc passano alla patente A2, è amatissima anche dai piloti esperti in cerca di una moto agile e divertente – grazie anche al motore propenso a girare vicino alla 'zona rossa' – e caratterizzata dai bassi costi di gestione e da un'affidabilità super.

La nuova CBR500R 2016 raccoglie questa eredità e amplifica i pregi della sua progenitrice, per offrire la più completa e accattivante esperienza di guida sportiva rispettando il limite dei 35 kW (48 CV) imposto dalla normativa sulla patente A2.

2. Panoramica del modello

Mentre il mercato delle moto dedicate ai possessori di patente A2 si focalizza su modelli dalla potenza modesta, con cilindrata intorno ai 300cc, Honda per il suo modello sportivo destinato a questo folto gruppo di appassionati ha creduto fin da subito alla potenza piena, 35 kW (48 CV), creando un motore da quasi 500cc, ricco di coppia e propenso a "girare alto".

Si tratta di un propulsore bicilindrico parallelo fronte marcia dalla cilindrata effettiva di 471 cc, con distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro e alimentazione a iniezione elettronica. Brillante a tutti i regimi, capace di un'ottima velocità massima e sempre pronto in accelerazione, è anche molto efficiente nei consumi, su questo nuovo modello 2016 addirittura migliorati (29,4 km/l nel ciclo medio WMTC).

L'agilissima e solida ciclistica rimane inalterata e si basa su un telaio tubolare in acciaio con struttura a diamante, sul forcellone scatolato in acciaio con monoammortizzatore e leveraggio Pro-Link rivisto nel set-up, e su una forcella telescopica da 41 mm che per il 2016 guadagna la regolazione del precarico.

Il look è a dir poco entusiasmante, con nuovi gruppi ottici a LED, un serbatoio di grande capacità, una nuova attillata carenatura, uno sportivissimo codino in stile MotoGP e il nuovo ultramoderno terminale di scarico compatto.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile, equipaggiamento e colori

La CBR500R fa parte della leggendaria famiglia “CBR” delle supersport Honda, ecco perché la posizione di guida è caricata sull’anteriore, in modo da avere la massima sensibilità sull’avantreno. Tuttavia il comfort è di alto livello, perché i semimanubri sono ad una altezza assolutamente favorevole anche per la guida nel traffico urbano.

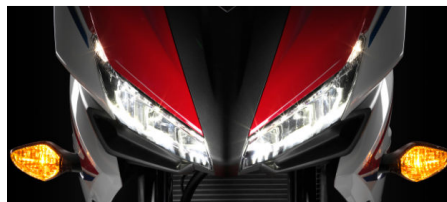
Per lo sviluppo della nuova CBR500R 2016 l’obiettivo dei progettisti Honda era mantenerne la forma compatta ma rinnovarne l’aspetto conferendole un look esclusivo e deciso, secondo un tema di design denominato “*Aggressive Speed Shape*”.

Difficile non rimanere affascinati osservando la nuova CBR500R. Il design sofisticato è degno di sportive di cilindrata ben superiore. Il cupolino affusolato, con feritoia centrale per eliminare le turbolenze e dotato di sottili fari a LED, ispira velocità da qualsiasi punto di vista lo si osservi. I fianchi della carena sono attillati e movimentati da ampi sfoghi per l’aria calda, che lasciano anche bene in vista il telaio in acciaio e parte del moderno motore con finitura dei carter color bronzo. Il codino è un inno alla sportività! Slanciato, con la sella di pilota e passeggero su due livelli e due prese d’aria in stile MotoGP, termina con un filante gruppo ottico posteriore a LED con lente ‘bianca’. E per finire, il nuovo terminale di scarico compatto impreziosisce la vista laterale e di tre quarti, fornendo al tempo stesso un sound cupo e corposo .

Ma il rinnovamento estetico è anche un rinnovamento funzionale. La nuova CBR500R 2016 è infatti dotata di un serbatoio benzina più capiente (16,7 litri) - ora dotato di un elegante tappo incernierato – di una nuova chiave di contatto più corta e resistente e quindi più facile da usare, di leva del freno anteriore regolabile nella distanza dalla manopola, di supporti per le pedane più discreti e di pedane passeggero in alluminio, più in linea con lo spirito sportiva della moto. Anche il porta targa è stato ridisegnato, ed ora è in materiale metallico e dal look più filante e discreto, oltre che facilmente smontabile per chi in pista preferisce girare senza targa e frecce.

Per quanto riguarda il cruscotto, invariato nel layout rispetto al precedente modello, si tratta di un’unità completamente digitale con schermo LCD, ricca di informazioni oltre che facilmente consultabile con un rapido colpo d’occhio. Comprende tachimetro numerico, contagiri a barre, contachilometri con due parziali, indicatore del livello carburante, orologio e trip computer per i consumi.

La CBR500R è dotata di sistema antifurto HISS (Honda Intelligent Security System) che impedisce l’avviamento della moto in assenza della chiave di contatto codificata. Infine, un occhio di riguardo anche alla praticità, infatti lo spazio sotto la sella del passeggero, facilmente accessibile, può contenere un antifurto meccanico a U o una tuta anti pioggia.



3.2 Motore

Il motore della CBR500R è innovativo sia dal punto di vista delle prestazioni che da quello ambientale. Si tratta di un propulsore bicilindrico parallelo frontemarcia con raffreddamento a liquido e distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, molto leggero, brillante, parco nei consumi, e per tutte queste sue caratteristiche in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi.

Le misure di alesaggio e corsa leggermente superquadre (67x66,8 mm) sono state scelte perché mixano alla perfezione una solida erogazione di coppia alla capacità di raggiungere elevati regimi di rotazione. 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, un'erogazione dolce della potenza e una grintosa vivacità nel salire di giri. La brillantezza del motore è garantita anche dal sistema di alimentazione ad iniezione elettronica Honda PGM-FI, per un picco di potenza pari a 48 CV (35 kW) a 8.500 giri/min e una coppia massima di 43 Nm a 7.000 giri/min.

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. Massima attenzione da parte degli ingegneri Honda anche per il sistema di raffreddamento. L'analisi dei flussi del liquido all'interno dell'impianto tramite CAE (Computer Aided Engineering) ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa dell'acqua più leggera e di dimensioni ridotte.

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 minore che contribuiscono alla riduzione complessiva degli attriti. Stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio raggiunge il massimo in termini di affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico hanno un diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm. Grazie alla metodologia CFD (Computational Fluid Dynamic) è stata ottimizzata l'efficienza dei flussi, rendendoli il più rettilinei possibile dall'airbox fino ai collettori di scarico, anche grazie ad una paratia interna all'airbox che divide l'aria in ingresso nei due cilindri.

L'alesaggio di 67 mm è il medesimo della CBR600RR e il ricorso al CAE (Computer Aided Engineering) ha assicurato l'equilibrio ottimale tra peso e resistenza nella conformazione dei pistoni, la forma dei quali è ispirata a quelli della CBR1000RR. Anche in questo caso è stata posta massima attenzione alla riduzione degli attriti, infatti sul mantello dei pistoni sono presenti delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, come sui pistoni delle CBR600RR e CBR1000RR, dopo un trattamento di nitrocarburação viene eseguito il processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga, mentre la medesima spaziatura della CBR600RR tra i cilindri garantisce compattezza e leggerezza. 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°. Grazie all'utilizzo dello stesso tipo di struttura dei carter realizzato per la CBR1000RR, la pompa dell'olio si avvantaggia di una migliore areazione e quindi di un ridotto attrito, di cui beneficia anche la compattezza della profonda coppa dell'olio.

All'interno del telaio con struttura a diamante, il motore contribuisce alla rigidità complessiva, ed è ancorato sia posteriormente che con quattro supporti anteriori (due sulla testa e due sulla bancata cilindri). Da vera 'CBR' Honda, sulla CBR500R il motore contribuisce alla resa estetica, in questo caso anche per merito della finitura color bronzo del coperchio testata e dei carter, che creano un accattivante contrasto con il colore nero dei cilindri, integrandosi perfettamente al design in tutte le varianti di colore.

Tra gli aggiornamenti del modello 2016 è importante notare il miglioramento delle operazioni di cambio marcia, più fluide, morbide e ancor più precise grazie al meccanismo del selettore riprogettato e dotato di molla dal carico rivisto.

3.3 Telaio

Il telaio in tubi di acciaio da 35 mm di diametro con struttura a diamante è leggero e resistente, calibrato per offrire una risposta sicura su qualsiasi strada, perfino in circuito. La forma e la posizione dei supporti motore, unita al perfetto equilibrio tra rigidità e flessibilità del telaio, minimizzano inoltre le vibrazioni, rendendo la guida ancora più brillante.

L'interasse di 1.410 mm, associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 25,5° e a un'avancorsa di 102 mm, garantisce grande agilità e allo stesso tempo una rassicurante stabilità. La centralizzazione delle masse, con il motore posizionato vicino al baricentro e quindi al pivot del forcellone, rende immediate anche le svolte più strette e contribuisce all'equilibrata distribuzione dei pesi tra asse anteriore e posteriore, un vantaggio anche in termini di stabilità. Il peso con il pieno di benzina è di appena 194 kg e grazie alla sella a soli 785 mm da terra e agli ampi semimanubri, nemmeno le più anguste manovre di parcheggio rappresentano un problema.

Facilissima da guidare anche per le compatte dimensioni generali (LxLxA: 2.080x750x1.145 mm) vanta un capiente nuovo serbatoio in metallo dalla capacità maggiorata a 16,7 litri (autonomia di circa 490 km con un pieno).

Sulla CBR500R 2016 la forcella telescopica con steli da 41 mm ed escursione di 120 mm è regolabile nel precarico molle, per far sì che ogni pilota possa trovare l'assetto preferito. Il monoammortizzatore regolabile nel precarico molla e con leveraggio progressivo Pro-Link offre comfort e stabilità. L'elevata trazione della CBR500R è merito inoltre del lungo forcellone in acciaio scatolato.

Sui cerchi in lega leggera a 6 razze sdoppiate sono montate coperture sportive nelle misure 120/70-17" e 160/60-17". E per quanto riguarda i freni, look sportivo, sicurezza ed efficacia vanno di pari passo, con dischi dal profilo wave morsi da pinze potenti e modulabili. L'ABS è come sempre di serie.

4. Colorazioni e accessori

La CBR500R 2016 è disponibile in 2 colorazioni, con stickers sportivi sulle ruote:

Ross White (Tricolour)
Millennium Red



La gamma di accessori originali Honda per la CBR500R include: valigie laterali da 29 litri, portapacchi posteriore, top box da 35 litri, manopole riscaldabili, terminale di scarico Akrapovic, componenti 'carbon look', antifurto meccanico a U, tank-pad, telo coprimoto.

5. Caratteristiche tecniche Honda CBR500R 2016

MOTORE

Tipo	Bicilindrico in linea frontemarcia, bialbero 8 valvole (DOHC), raffreddato a liquido
Cilindrata	471 cc
Alesaggio x corsa	67 x 66,8 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	35 kW (48 CV) @ 8.500 giri/min
Coppia max	43 Nm @ 7.000 giri/min
Capacità totale olio	3,2 litri

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	16,7 litri (compresa riserva)
Consumi	29,4 km/l (ciclo medio WMTC*)

IMPIANTO ELETTRICO

Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V 8.6Ah
Potenza alternatore	23.4 A/2.000 giri/min
Sistema antifurto	HISS (Honda Intelligent Security System)
Strumentazione	Completamente digitale con schermo LCD

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A 6 marce
Trasmissione finale	A catena, passo 520

TELAIO

Tipo	Tubolare in acciaio, a diamante
------	---------------------------------

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.080 x 750 x 1.145 mm
Interasse	1.410 mm
Inclinazione canotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	102 mm
Altezza sella	785 mm
Altezza da terra	140 mm
Peso in o.d.m e con pieno benzina	194 kg

SOSPENSIONI

Ant.:	forcella telescopica con steli da 41mm, regolabile nel precarico molle
Post.:	forcellone in acciaio scatolato con monoammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico

RUOTE

Tipo	Ant.: in alluminio pressofuso a 12 razze Post.: in alluminio pressofuso a 12 razze
Cerchi	Ant.: 17 x MT3.50 Post.: 17 x MT4.50
Pneumatici	Ant.: 120/70ZR-17M/C Post.: 160/60ZR-17M/C

FRENI

Ant:	Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pist., ABS
Post.:	Disco wave da 240 mm, pinza a 1 pist., ABS

LUCI E STRUMENTAZIONE

Gruppo ottico ant.:	A LED
Gruppo ottico post.:	A LED
Cruscotto	Digitale con schermo LCD multifunzione

*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.