

HONDA CB500F YM2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

Aggiornamenti modello: *l'unica vera naked a potenza piena (35 kW, 48 CV) per la patente A2 è pronta ad affrontare il 2016 forte di un profondo restyling e tanti aggiornamenti tecnici e di equipaggiamento. Il design è più grintoso, essenziale e muscoloso, il serbatoio è più capiente, i gruppi ottici sono LED, la forcella ha il precarico delle molle regolabile, la leva del freno anteriore è regolabile e il sistema di scarico vanta un nuovo compatto silenziatore. Migliorano ulteriormente i consumi (29,4 km/l nel ciclo medio WMTC) e l'ABS è come sempre di serie.*



Sommario:

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

1. Introduzione

Commercializzata come nuovo modello nel 2013, la Honda CB500F ha subito incontrato i favori del pubblico. Ottima come entry-level per chi si avvicina per la prima volta alla moto, oppure perfetto modello di “crescita” per i motociclisti con patente A2, la CB500F ha saputo farsi spazio anche tra le preferenze dei motociclisti esperti, grazie al grande divertimento di guida garantito dal motore vivace, dalla grande agilità e, perché no, dai ridottissimi costi di esercizio.

Validissima come naked tuttofare ma anche fedele compagna sui tragitti più lunghi, la CB500F vuole rimanere in testa alle preferenze del pubblico di riferimento, e per farlo riceve tanti importanti aggiornamenti che rendono il nuovo modello 2016 davvero irresistibile, non solo per il rinnovato look da giovane streetfighter.

2. Panoramica del modello

La CB500F 2016 ha un design davvero tutto nuovo! Compatta, con le luci a LED e con sovrastrutture minimaliste, lascia bene in vista il sofisticato motore bicilindrico in linea ed ispira grinta anche ferma sul cavalletto.

Il motore rimane il pezzo forte della CB500F. I valori di potenza e coppia sono invariati, ma migliorano ulteriormente i già ottimi consumi, ora pari a 29,4 km/l nel ciclo medio WMTC, una vera manna per chi fa della moto un intenso uso quotidiano, considerando anche il serbatoio della benzina dalla capacità aumentata a 16,7 litri (+1 litro), che porta l'autonomia a quasi 500 km.

Sono tanti i dettagli che denotano l'impegno di Honda a rendere ancora più seducente la sua naked sportiva entry-level, come ad esempio il tappo benzina, ora incernierato, la leva del freno anteriore regolabile nella distanza dalla manopola, e la nuova chiave di contatto compatta, più pratica e resistente.

E l'esperienza di guida è ancora migliore, con la forcella dotata di registri per il precarico molla e il selettore del cambio rivisto per innesti più rapidi e precisi. Il nuovo terminale di scarico, poi, emette un sound cupo e profondo, da giovane streetfighter irriverente!



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

La filosofia alla base dello sfaccettato minimalismo della CB500F 2016 è "*Mechanical & Aggressive*", con tutte le sovrastrutture compatte che creano una forma trapezoidale attorno a motore e telaio.

Il bellissimo cupolino, basso e appuntito, accoglie il nuovo gruppo ottico a LED con profilo angolare e luci di posizione con lente azzurra. I fianchetti anteriori sono meno estesi per lasciare bene in vista il bel motore bialbero e il solido telaio in acciaio. Le selle di pilota e passeggero sono ora su due livelli e il codino, anch'esso con luce a LED e lente 'bianca', presenta due aggressive prese d'aria in stile MotoGP! Il serbatoio è più importante nelle dimensioni e la leggerezza dell'insieme è accentuata dal nuovo silenziatore di scarico compatto.

Le pedane di pilota e passeggero sono ancorate a supporti più piccoli, con quelle del passeggero ora in alluminio pressofuso, per aggiungere un tocco di sportività. La cover del cruscotto è parte integrante del cupolino e accoglie la completa strumentazione, del tutto simile al precedente modello e come sempre perfettamente leggibile perché appena sotto lo sguardo del pilota.

Il cruscotto digitale con schermo LCD comprende tachimetro numerico, contagiri a barre, contakm con due parziali, orologio, indicatore livello carburante a barre e trip computer del consumo istantaneo e medio. Il sistema HISS (Honda Intelligent Security System) è integrato nel sistema di alimentazione ed impedisce l'avvio del motore senza la chiave di contatto codificata. Ottima infine la visibilità e l'illuminazione notturna garantita dai nuovi gruppi ottici a LED. Lo spazio sotto il sellino del passeggero può ospitare un lucchetto a U e un leggero completo anti-pioggia.

3.2 Motore

Il motore della CB500F 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 nitrocarburazione 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 'streetfighter' Honda, sulla CB500F 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 superficie stradale. 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 192 kg e grazie alla sella a soli 785 mm da terra e al largo manubrio, nemmeno le più anguste manovre di parcheggio rappresentano un problema.

Facilissima da guidare anche per le compatte dimensioni generali (LxLxA: 2.080x790x1.060 mm) vanta un capiente nuovo serbatoio in metallo dalla capacità maggiorata a 16,7 litri (autonomia di quasi 500 km con un pieno).

Sulla CB500F 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 CB500F 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. Colori e accessori

La nuova CB500F 2016 è disponibile in Italia in 4 vivaci opzioni cromatiche, con stickers sportivi sulle ruote:

Ross White and Millennium Red (Tricolour)
 Millennium Red/Macadam Grey Metallic
 Pearl Metalloid White/Macadam Grey Metallic
 Matt Gunpowder Black/Matt Krypton Silver Metallic



La gamma di accessori originali Honda per la CB500F 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 CB500F 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 790 x 1.060 mm
Interasse	1.410 mm
Inclinazione canotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	102 mm
Altezza sella	785 mm
Altezza da terra	160 mm
Peso in o.d.m e con pieno benzina	192 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.