

HONDA CB500F YM2017

Data del comunicato stampa: 7 novembre 2016

Aggiornamenti modello: *nuovi colori ed omologazione Euro4.*

L'unica vera naked a potenza piena (35 kW, 48 CV) per la patente A2 vanta un design grintoso, essenziale e muscoloso, con gruppi ottici a LED. La forcella ha il precarico delle molle regolabile, la leva del freno anteriore è regolabile e il sistema di scarico ha un accattivante silenziatore compatto. Eccezionali i consumi di 29,4 km/l nel ciclo medio WMTC e grande sicurezza con l'ABS.



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, offrendo un pacchetto prestazionale molto più attraente rispetto alle numerose proposte da 250/300cc della concorrenza.

2. Panoramica del modello

La CB500F ha un design davvero *cool!* 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, così come gli ottimi consumi, 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, per quasi 500 km di autonomia.

Sono tanti i dettagli che denotano l’impegno di Honda a rendere seducente la sua naked sportiva entry-level, come ad esempio il tappo benzina incernierato, la leva del freno anteriore regolabile, la chiave di contatto compatta, 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 con innesti rapidi e precisi. Il 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 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 gruppo ottico a LED con profilo angolare e luci di posizione con lente azzurra. I fianchetti anteriori sono poco estesi per lasciare bene in vista il bel motore bialbero e il solido telaio in acciaio. Le selle di pilota e passeggero sono 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 importante nelle dimensioni e la leggerezza dell'insieme è accentuata dal silenziatore di scarico compatto.

La cover del cruscotto è parte integrante del cupolino e accoglie la completa strumentazione, 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 gruppi ottici a LED. Lo spazio sotto il sellino del passeggero può ospitare un lucchetto a U e un leggero completo antipioggia.

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.

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, 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. 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°.

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 esterna che crea un accattivante contrasto di colore.

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 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 190 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 di 16,7 litri (autonomia di quasi 500 km con un pieno).

Sulla CB500F 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 di serie.

4. Colori e accessori

La CB500F 2017 è disponibile in Italia in 3 vivaci opzioni cromatiche:

Pearl Metalloid White

Millennium Red – **New 2017!**

Matt Gunpowder Black Metallic – **New 2017!**

La gamma di accessori originali Honda per la CB500F include: 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 2017

MOTORE

Tipo	Bicilindrico in linea frontemarcia, bialbero 8 valvole (DOHC), raffreddato a liquid, Euro4
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 cannotto 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	190 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.