

HONDA

Press Information

DO NATYCHMIASTOWEJ PUBLIKACJI

01 września 2020

HONDA CB500F - Rok Modelowy 2021



Zmiany konstrukcyjne: W wyniku zmian z roku 2019 „mini-myśliwiec” Hondy przeznaczony dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A2, otrzymał w roku 2020 nową grafikę i dwie nowe opcje kolorystyczne. *CB500F posiada homologację EURO5*

Spis treści:

1 Wstęp

2 Opis modelu

3 Kluczowe elementy

4 Akcesoria

5 Dane techniczne

1. Wstęp

Naked – CB500F, w formie zbliżonej do obecnej, wprowadzony został na rynek w 2013 roku wraz z modelem adventure – CB500X i w pełni obudowanym modelem CBR500R. Motocykle te dowiodły, że jedna ze sprawdzonych receptur Hondy na popularny motocykl nie straciła na aktualności.

Jaka to receptura? Jej istotą jest pełen werwy, dwucylindrowy silnik obudowany prostym, lekkim, sportowym podwoziem, co składa się na motocykl dający masę radości z jazdy zarówno doświadczonemu kierowcy, jak i nowicjuszowi, który chce bezstresowo nabierać wprawy. Maksymalna moc silnika wynosząca 35 kW sprawia, że motocyklem może kierować posiadacz prawa jazdy kategorii A2, ale przy tym CB500F oferuje o wiele więcej, niż tylko osiągi na podstawowym poziomie.

Kompaktowe wymiary i przyjazne maniere motocykla sprawiają, że jest on łatwy do opanowania i nadaje się do doskonalenia umiejętności. Jednocześnie jest świetnym środkiem codziennej komunikacji i prawdziwą fabryką przyjemności dla tych, którzy szukają weekendowej rozrywki, niezależnie czy przesiadają się z motocykla klasy 125, czy też ze znacznie większego jednoślada. Atrakcyjność modelu znacznie zwiększają też rozsądne koszty eksploatacji.

Model CB500F na rok 2019 otrzymał bezkompromisową stylistykę, która dodatkowo uwypukla jego techniczne i mechaniczne detale, wprowadzając także szereg ulepszeń, które jeszcze skutecznie zwiększają przyjemność jazdy. W 2020 roku jedna z najpopularniejszych maszyn Hondy otrzyma nową grafikę, dwa nowe rzucające się lakiery i homologację EURO5.

2. Opis modelu

Silnik CB500F o mocy 35 kW pozwala korzystać z motocykla kierowcom posiadającym prawo jazdy kategorii A2. Napęd otrzymał udoskonalenia układu dolotowego, wydechowego i rozrządu, jakie wprowadzono w modelu z 2019 r., a które w zakresie 3000-7000 obr/min podniosły jego moc i moment obrotowy o 4% w porównaniu z poprzednim modelem. Dodano też sprzęgło antyhoppingowe.

W zestawie wskaźników LCD znajduje się funkcja wyświetlenia rekomendacji zmiany biegu na wyższy i oznaczenia aktualnie załączonego biegu. Całe oświetlenie wykorzystuje technologię LED. Chociaż zarówno silnik, jak i podwozie pozostają niezmienione w modelu na rok 2021, który uzyskał homologację EURO5, atrakcyjność nowego rocznika podnoszą dwa nowe jaskrawe lakiery.

3. Kluczowe funkcje

3.1 Stylistyka i podwozie

- ***Odważnie stylizowane nadwozie***
- ***Stożkowa kierownica poprawia wyczucie motocykla i kontrolę***
- ***Zestaw wskaźników LCD wyświetla aktualnie załączony bieg oraz rekomendacje zmiany biegów na wyższe***
- ***Pełne oświetlenie LED***
- ***Dwa nowe kolory w roku 2020***

W ewolucji na rok 2019 stylistyka pozbawionego owiewek CB500F całkowicie się zmieniła na znacznie odważniejszą. Poczynając od dynamicznego projektu obudowy reflektora, motocykl sprawia wrażenie nisko ustawionego nad nawierzchnią i gotowego do ataku. Boczne szczątkowe osłony łączą się ze zbiornikiem paliwa, maksymalnie odsłaniając silnik, a osłony tylne i siedzisko kontynuują temat narysowanej ostrą kreską muskulatury.

Stożkowa kierownica pozwala na intuicyjne wyczucie motocykla i kontrolę jazdy. Zestaw wskaźników LCD informuje o aktualnie załączonym biegu i wyświetla ew. rekomendację zmienienia go na wyższy. Wskaźnik zmiany biegu jest ustawiony na domyślną wartość 8 750 obrotów na minutę, ale punkt ten można regulować w krokach co 250 obr/min w zakresie 5000-8750 obr/min.

Stalowa dwubelkowa rama (diament) z rur o średnicy 35 mm pozostała niezmienną na rok 2020. Jest lekka i mocna, z dobrze dostrojoną sprężystością, dająca wiele informacji zwrotnych kierowcy przy zmianie nawierzchni. Kształt i położenie wsporników silnika, a także zrównoważona sztywność ramy zmniejsza też przenoszone na nią drgania.

Rozstaw osi wynoszący 1410 mm oraz kąt pochylenia główki ramy 25,5° i wyprzedzenie 102 mm gwarantują sprawne i precyzyjne kierowanie. Centralizacja masy przy silniku znajdującym się blisko osi obrotu wahacza zapewnia zwrotność, a optymalny rozkład masy na przednie i tylne koło jest gwarancją stabilności. Masa własna wynosi 189 kg.

Pozostawiono niską pozycję siedzenia na poziomie 785 mm, dzięki czemu CB500F jest bardzo łatwy do opanowania, a neutralna pozycja kierowcy zapewnia wygodną jazdę niezależnie od jego wzrostu. Ogólne wymiary to 2080 mm x 790 mm x 1060 mm, z prześwitem 145 mm. Zbiornik paliwa mieści 17,1 litra łącznie z rezerwą, co dzięki wyjątkowo niskiemu zużyciu paliwa, wynoszącemu 3,5 l/100 km, zapewnia zasięg rzędu 480 km.

Przedni widelec teleskopowy o średnicy 41 mm z regulacją napięcia wstępnego, ze 120-milimetrowym skokiem gwarantuje wygodną i kontrolowaną jazdę, dbając o doskonałe wyczucie przyczepności przedniej opony. Nowy jednorurowy amortyzator tylny (jak w przypadku maszyn sportowych o większej pojemności), z tłokiem o dużej średnicy, zapewnia doskonałą reakcję zawieszenia i kontrolę temperatury. Zastosowano 5-stopniową regulację napięcia wstępnego sprężyny działającej poprzez sztywny stalowy wahacz skrzynkowy, który otrzymał tłoczone stalowe końcówki regulacji łańcucha. Napęd

jest przenoszony przez łańcuch 520.

Lekkie, 17-calowe koła z odlewu aluminiowego wykorzystują drążone ramiona o przekroju w kształcie litery "Y". Przednia obręcz ma szerokość 3,5 cala i funkcjonuje w parze z oponą 120/70-ZR17, na tylną obręcz 4,5 cala zakładana jest opona 160/60-ZR17. Pojedyncza przednia tarcza hamulcowa „wave” o średnicy 320 mm i dwutłoczkowy zacisk hamulcowy dobrze współpracują z tylną tarczą 240 mm i z jednoczkowym zaciskiem hamulcowym. ABS jest wyposażeniem standardowym.

CB500F otrzyma następujące opcje kolorystyczne:

Grand Prix Red

Matt Gunpowder Black Metallic

Candy Caribbean Blue Sea ****NOWOŚĆ****

Candy Moon Glow Yellow ****NOWOŚĆ****

3.2 Silnik

- ***Architektura wewnętrzna rasowego dwucylindrowego silnika odzwierciedla rozwiązania znane z jednostki napędzającej CBR1000RR Fireblade z roku 2019***
- ***Użyteczna moc i moment obrotowy w pełnym zakresie obrotów***
- ***Tłumik wydechu z podwójnym wylotem emituje bardziej sportowe brzmienie***
- ***Sprzęgło antyhoppingowe zapewnia łatwiejsze zmiany biegów w górę i bezpieczne redukcje przełożeń***
- ***Spełnia normę czystości spalin EURO5***

Zestrojony z myślą o posiadaczach prawa jazdy kategorii A2, silnik napędzający CB500F to chłodzona cieczą dwucylindrowa, 8-zaworowa rzędowa jednostka napędowa, zapewniająca dobrze przemyślaną równowagę między gabarytami i możliwościami, o charakterystyce gwarantującej przyjemną jazdę, entuzjastycznie wkręcająca się na wysokie obroty, aż po obroty maksymalne.

Mimo że dotychczasowy silnik świetnie sprawował się już od najniższych obrotów, model z roku 2019 uzyskał lepsze przyspieszenia dzięki zwiększeniu mocy i momentu obrotowego w zakresie niskich i średnich obrotów. W zakresie 3000-7000 obr/min uzyskano wzrost o 4% dzięki modyfikacji faz rozrządu. Zamknięcie zaworów przyspieszono o 5°, a wznios zwiększono o 0,3 mm do 7,8 mm.

Wtrysk paliwa systemu PGM-FI wykonuje teraz mniej więcej prosty strzał w strumień powietrza przepływającego przez komorę powietrzną i korpusy przepustnic. W roku 2019 przesunięto akumulator dalej od tyłu kanału wlotowego skrzynki zasysu powietrza, aby zwiększyć jego przepływ. Tłumik ma podwójne rury wylotowe odpowiadające za sportowe brzmienie. Moc maksymalna 35 kW pojawia się przy 8600 obr/min, a maksymalny moment obrotowy 43 Nm występuje przy prędkości obrotowej 6500 obr/min.

Średnica cylindra i skok tłoka nadal wynoszą odpowiednio 67 mm i 66.8 mm, a stopień sprężania wynosi 10.7:1. Wykorbienia wału korbowego są przesunięte o 180°, a wałek wyrównoważający siły pierwszego rzędu znajduje się za cylindrami, blisko środka masy motocykla. Oba koła zębate napędzające wałek wyrównoważający wykonano jako dwuczęściowe, redukując w ten sposób wytwarzany przez nie hałas. Przeciwcieżary wału korbowego zaprojektowano do współpracy z wałkiem wyrównoważającym, więc ich niewielka masa pozwala silnikowi łatwiej wchodzić na wyższe obroty dzięki zmniejszonej bezwładności.

Działając jako element przenoszący naprężenia, silnik uzupełnia sztywność ramy dzięki czterem mocowaniom głowicy cylindrów do ramy. W głowicy cylindrów użyto popychaczy rolkowych, a regulacja zaworów za pomocą podkładek pozwala ograniczyć masę rozrządu, zmniejszając obciążenia sprężyn zaworowych i ograniczając siły tarcia.

Cichy łańcuch rozrządu (SV) ma sworznie z zewnętrzną warstwą z dodatkiem wanadu, co zmniejsza tarcie i zwiększa odporność na zużycie. Średnica zaworów ssących wynosi 26,0 mm, wylotowych 21,5 mm.

Kształt tłoka bazuje na rozwiązaniu zastosowanym w silniku CBR1000RR Fireblade z 2019 roku, co redukuje hałas pracy tłoka przy wysokich obrotach. Tarcie jest niższe dzięki prążkom na płaszczu tłoka. Takie wykończenie zwiększa powierzchnię płaszcza, wprowadzając szczeliny, które zostają wypełnione olejem, co służy lepszemu smarowaniu w układzie tłok-cylinder. Podobnie jak w przypadku CBR1000RR, proces kąpieli solnej AB1 stosowany po azotowaniu izonitowym, tworzy ochronną warstwę oksydacyjną.

„Trójkątne” proporcje wału korbowego, wałka głównego i wałka zdawczego są bardzo podobne, jak w czterocylindrowych silnikach RR Hondy, a duża część wewnętrznej struktury i konstrukcji pochodzi bezpośrednio z CBR1000RR z roku 2019.

W skrzyni korbowej użyto odśrodkowo odlewanych, cienkościennych tulei, których konstrukcja wewnętrzna redukuje straty "pompowania" występujące przy przesunięciu zapłonu w cylindrach o 180 stopni. Pompa olejowa charakteryzuje się ulepszoną wydajnością napowietrzania przy zmniejszonym tarciu, a głęboka miska olejowa redukuje przemieszczanie oleju przy szybkim przejeżdżaniu zakrętów i przy hamowaniu. Pojemność układu smarowania wynosi 3,2 litra.

6-biegowa skrzynia biegów CB500F jest bardzo zbliżona do skrzyń motocykli RR i wykorzystuje tę samą konstrukcję ramienia zmiany biegów i mechanizmu sterowania. Wprowadzone w modelu z 2019 sprzęgło antyhoppingowe umożliwia łatwiejsze zmiany biegów na wyższe i łagodniejszy przebieg gwałtownych redukcji biegów.

CB500F, podobnie jak inne siostrzane modele o pojemności 500 cm³, posiada homologację EURO5, która od 1 stycznia 2020 roku wprowadziła znacznie surowsze normy emisji spalin w porównaniu z EURO4. Wymogi te obejmują istotną redukcję dozwolonych emisji tlenu węgla, zmniejszenie całkowitej emisji węglowodorów o ponad 40%, bardziej skuteczne wykrywanie przerw zapłonu oraz wprowadzenie limitu cząstek stałych.

4. Akcesoria

Dla CB500F dostępna jest gama oryginalnych akcesoriów Hondy. Jej elementy to:

Kufer centralny 35 litrów

Tyłny bagażnik

Torba na zbiornik

Torba na siedzenie pasażera

Wysoka szyba

Podgrzewane manetki

Gniazdo 12 v

Osłona tylnego siedzenia

Stopka centralna

Paski na felgi

Naklejka na zbiornik paliwa

5. Dane techniczne

SILNIK	
Typ	Rzędowy, dwucylindrowy, chłodzony cieczą
Pojemność skokowa	471 cm ³
Średnica cylindra i skok	67 mm x 66,8 mm
Stopień sprężania	10,7: 1
Moc maksymalna	35 kW przy 8 600 obr/min
Maks. moment obrotowy	43 Nm przy 6 500 obr/min
Pojemność układu smarowania	3,2 l
SYSTEM PALIWOWY	
Zasilanie	PGM FI
Zbiornik paliwa	17,1 l (z rezerwą)
Zużycie paliwa (cykl WMTC)	28,6 km/litr

INSTALACJA ELEKTRYCZNA	
Pojemność akumulatora	12 V 7,4 Ah
Moc alternatora	23,4 A/2000 obr/min
UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU	
Typ sprzęgła	Mokre wielopłytkowe
Typ skrzyni biegów	6-biegowa
Przełożenie główne	Łańcuchowa
RAMA	
Typ	Stalowa dwubelkowa rurowa (diament)
PODWOZIE	
Wymiary (dł. x szer. x wys.)	2080 mm x 790 mm x 1060 mm
Rozstaw osi	1410 mm
Kąt pochylenia kolumny	25,5 stopni
Wyprzedzenie	102 mm
Wysokość siedziska	785 mm
Prześwit	145 mm
Masa własna	189 kg
ZAWIESZENIE	
Przednie	Konwencjonalny widelec teleskopowy 41 mm, regulacja napięcia wstępnego
Tył	System Pro-Link z pojedynczym amortyzatorem, 5-stopniowa regulacja napięcia wstępnego, wahacz stalowy o przekroju skrzynkowym
KOŁA	
Przednie	Aluminiowe, odlewane wieloramienne
Tył	Aluminiowe, odlewane wieloramienne
Obręcz przednia	17 x MT 3,5

Obręcz tylna	17 x MT 4,5
Opona przednia	120/70ZR-17M/C
Opona tylna	160/60ZR-17M/C
Hamulce	
Układ ABS	Dwukanałowy
Przednie	Pojedyncza tarcza typu wave 320 mm, dwutłoczkowy zacisk hamulcowy
Tył	Pojedyncza tarcza typu wave 240 mm, dwutłoczkowy zacisk hamulcowy
ZESPÓŁ WSKAŹNIKÓW I UKŁAD ELEKTRYCZNY	
Zespół wskaźników	Cyfrowy prędkościomierz, cyfrowy obrotomierz, podwójny licznik przebiegów dziennych, cyfrowy wskaźnik poziomu paliwa i wskaźnik zużycia paliwa, zegar cyfrowy, wskaźnik załączonego biegu
System zabezpieczeń	HISS (Honda Intelligent Security System)
Reflektory	Mijania 4,8 W Drogowy 12 W LED

Dane techniczne mogą jeszcze ulec zmianie.

Należy pamiętać, że podane liczby to wyniki uzyskane przez firmę Honda w standardowych warunkach testowania, zalecanych przez WMTC. Testy są prowadzone na hamowni, z wykorzystaniem standardowej wersji modelu z kierowcą, bez pasażera i dodatkowego wyposażenia. Rzeczywiste zużycie paliwa może się różnić w zależności od sposobu jazdy i konserwacji pojazdu, warunków pogodowych, warunków na drodze, ciśnienia w oponach, zainstalowanych akcesoriów, ładunku, wagi kierowcy i pasażera oraz innych czynników.

