

HONDA

Press Information

DO NATYCHMIASTOWEJ PUBLIKACJI

01 września 2020

HONDA CBR500R – Rok Modelowy 2021



Zmiany konstrukcyjne: W wyniku zmian z roku 2019, „kieszonkowa rakieta” Hondy przeznaczona dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A2 otrzymała przeprowadzony pod kątem aerodynamiki agresywny, sportowy restyling. W roku 2020 CBR500R uzyskał homologację EURO5 i będzie dostępny w nowych wersjach kolorystycznych.

Spis treści:

1 Wstęp

2 Opis modelu

3 Kluczowe elementy

4 Akcesoria

5 Dane techniczne

1. Wstęp

Szybka, oszczędna, przystępna cenowo i wyposażona w komplet owiewek Honda CBR500R pojawiła się na rynku w 2013 roku wraz z nieobudowanym modelem CB500F i modelem w stylu adventure CB500X, zapewniając najwięcej sportowej energii w gronie dwucylindrowego trio, reprezentującego klasę lekkich motocykli Hondy o średniej pojemności.

Model popularny jest wśród motocyklistów, którzy dojrżeli do przesiadki z mniejszego jednośladu. Oferuje emocje korzystania ze sportowego motocykla na co dzień, jednocześnie zapewniając rozsądne koszty eksploatacji, dzięki czemu jest to świetny motocykl zarówno do dojazdów do pracy, jak i do weekendowej rozrywki. Nie boi się też doświadczonych motocyklistów, którzy chcą przesiąść się na coś mniejszego, zachowując wciąż esencję radości jazdy na motocyklu.

W 2016 r. CBR500R otrzymał ostrzejszą stylizację, oświetlenie LED i zmiany w przednim zawieszaniu, a model roku 2019 był jeszcze bardziej agresywny, z nową formą zewnętrzną i nową pozycją kierowcy, która wzmocniła jego sportowy charakter. Zmiany wprowadzono również w silniku, który uzyskuje lepsze osiągi w dolnym zakresie prędkości obrotowych i łatwiej wkręca się aż do maksymalnych obrotów, zapewniając przy tym niepowtarzalne wrażenia dźwiękowe.

2. Opis modelu

Wygląd CBR500R charakteryzują kontrasty kątów i powierzchni - od bardzo delikatnych, po bardzo muskularne - od obudowy reflektora, aż po siedzenie. Ergonomia motocykla jest doskonała, co pozwala kierowcy na lepsze wykorzystanie możliwości jednośladu, sprzyja temu również świetna aerodynamika pojazdu. Regulowana kierownica (clip-on) jest teraz montowana poniżej przekonstruowanej górnej półki, a kierowca będzie pochylony nieco bardziej do przodu, w porównaniu z siostrzanymi modelami CB500.

Silnik o mocy 35 kW pozwala użytkować CBR500R kierowcom dysponującym prawem jazdy kategorii A2. Napęd korzysta z udoskonaleń układu dolotowego, wydechowego i rozrządu, jakie wprowadzono w modelu z 2019 r., a które podniosły moc i moment obrotowy o 4% w zakresie 3000-7000 obr/min w porównaniu z poprzednim modelem. Dodano też sprzęgło antyhoppingowe.

W zestawie wskaźników LCD znajdziemy funkcje wyświetlenia rekomendacji zmiany biegu na wyższy i oznaczenia aktualnie załączonego biegu. Całe oświetlenie wykorzystuje technologię LED.

3. Kluczowe elementy

3.1 Stylistyka i podwozie

- ***Agresywne linie podkreślone podwójnym reflektorem LED.***
- ***Lepsza aerodynamika, jeszcze lepsza ergonomia.***
- ***Geometria kierownicy typu clip-on pozwala na bardziej sportową pozycję kierowcy***
- ***Zestaw wskaźników LCD wyświetla aktualnie załączony bieg oraz rekomendacje zmiany biegów w górę***
- ***Pełne oświetlenie LED***

Ewolucyjne zmiany modelu na rok 2019 nadały całkowicie obudowanemu CBR500R jeszcze bardziej agresywną formę dzięki prostym klinowym liniom i wydłużonym dolnym owiewkom, które potęgują poczucie prędkości. Siedzenie kierowcy jest węższe, podobnie jak owiewki górne i boczne, co korzystnie wpłynęło na ergonomię i ułatwia ruchy kierowcy. Ostro zarysowany podwójny reflektor LED w towarzystwie diodowych kierunkowskazów śmiało wpatruje się przed siebie.

Widok zza kierownicy jest typowy dla motocykla sportowego. Kierownica typu clip-on została umieszczona pod sportową górną półką, dzięki czemu prowadzący jest pochylony bardziej do przodu. Przednia owiewka jest również ustawiona niżej, by zapewnić kierowcy pełną kontrolę i stabilność, z której słyną sportowe motocykle Hondy.

Zestaw wskaźników LCD informuje o aktualnie załączonym biegu i wyświetla rekomendacje ewentualnej zmiany 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 5 000 – 8 750 obr/min.

Rama główna ze stalowych rurek o średnicy 35 mm jest lekka i mocna, z dobrze dostrojoną sprężystością, dającą wiele informacji zwrotnych kierowcy przy zmianie nawierzchni. Kształt i położenie wsporników silnika, a także zrównoważona sztywność ramy zmniejszają przenoszone na nią drgania.

Rozstaw osi wynoszący 1 410 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 192 kg.

Pozostawiono niską pozycję siedzenia na poziomie 785 mm, dzięki czemu CBR500R jest bardzo łatwy do opanowania, a pozycja kierowcy zapewnia wygodną jazdę niezależnie od jego wzrostu. Ogólne wymiary to 2 080 mm x 755 mm x 1 145 mm, z prześwitem 130 mm. Zbiornik paliwa mieści 17,1 litra łącznie z rezerwą, co dzięki wyjątkowo niskiemu zużyciu paliwa zapewnia zasięg rzędu 480 km.

Przedni widelec teleskopowy o średnicy 41 mm, ze 120-milimetrowym skokiem zapewnia wygodną i kontrolowaną jazdę, dbając o doskonałe wyczucie przyczepności przedniej opony. 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 drażnione ramiona o przekroju w kształcie litery "Y". Przednia obręcz ma szerokość 3,5 cala i funkcjonuje w parze z oponą 120/70-ZR17, a 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 jednotłoczkowym zaciskiem hamulcowym. ABS jest wyposażeniem standardowym.

CBR500R otrzyma następujące opcje kolorystyczne:

Matt Axis Grey Metallic

Grand Prix Red

Pearl Metalloid White

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 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 CBR500R to chłodzona cieczą, dwucylindrowa, 8-zaworowa rzędowa jednostka napędowa o charakterystyce gwarantującej przyjemną jazdę. Zapewnia ona dobrze przemyślaną równowagę między gabarytami i możliwościami, entuzjastycznie wkręcając się na wysokie obroty, aż po obroty maksymalne.

Mimo że dotychczasowy silnik świetnie sprawował się już od najniższych obrotów, rocznik 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 sportowy 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 wyrównowazający siły pierwszego rzędu znajduje się za cylindrami, blisko środka masy motocykla. Oba koła zębate napędzające wałek wyrównowazający wykonano jako dwuczęściowe, redukując w ten sposób wytwarzany przez nie hałas. Przeciwcieżary wału korbowego zaprojektowano do współpracy z wałkiem wyrównowazającym, więc ich niewielka masa pozwala silnikowi łatwiej wchodzić na wyższe obroty w wyniku 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 czterocyndrowych 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 tarcu, 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 CBR500R 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.

CBR500R, 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 znaczną redukcję dozwolonych emisji tlenu węgla, zmniejszenie całkowitej emisji węglowodorów o ponad 40%, skuteczniejsze wykrywanie przerw zapłonu oraz wprowadzenie limitu cząstek stałych.

4. Akcesoria

Dla CBR500R dostępna jest gama oryginalnych akcesoriów Hondy. W jej skład wchodzi:

Kufer centralny 35 litrów

Tylny bagażnik

Torba na zbiornik

Torba na siedzenie pasażera

Wysoka szyba

Podgrzewane manetki

Gniazdo 12 V

Osłona siedzenia

Paski na felgi

Naklejka na zbiornik paliwa

5. Dane techniczne

SILNIK	
Typ	Rzędowy, dwucylindrowy, chłodzony cieczą
Pojemność skokowa	471 cm ³
Liczba zaworów na cylinder	4
Średnica cylindra i skok	67 mm x 66,8 mm
Stopień sprężania	10,7:1
Dopuszczalna Maksymalna	35 kW przy 8 600 obr/min
Dopuszczalna 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	25 A przy 2 000 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 755 mm x 1145 mm
Rozstaw osi	1410 mm
Kąt pochylenia kolumny	25,5 stopni
Wyprzedzenie	102 mm
Wysokość siedziska	785 mm
Prześwit	130 mm
Masa własna	192 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 7.6 W. Drogowy 12,8 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 kierownicą, 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.