

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

06 novembre 2018

HONDA CB500F 2019



**HONDA CB500F
2019**

L'essentiel : Compatible avec le permis A2, la petite urbaine CB500F profite d'une mise à jour vers plus de dynamisme grâce à un nouveau dessin et un nouveau guidon à profil conique. Son moteur profite de davantage de puissance et de couple à mi-régimes et est désormais équipé d'un embrayage à glissement assisté. Une nouvelle instrumentation LCD et des clignotants à diodes complètent la liste des évolutions.

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Le roadster CB500F, lancé en 2013 en même temps que la sportive CBR500R et le trail CB500X, a prouvé que la capacité de Honda à produire des motos simples et populaires existait toujours.

De fait, un bicylindre vif et performant implanté dans une partie-cycle simple, légère et sportive peut s'avérer aussi excitant pour un motard expérimenté que pour un jeune qui commence sa carrière de pilote. Et puisque la puissance maximale de 35 kW la rend accessible aux détenteurs du permis A2, la CB500F offre clairement plus qu'une simple machine d'"entrée de gamme".

Grâce à une conception, une compacité et un caractère économique à l'entretien, la CB500F s'avère parfaite pour une utilisation quotidienne. Des qualités qui la rendent aussi incontournable pour ceux qui arrivent de la 125 ou même qui, après une grosse cylindrée, veulent simplement profiter de leurs loisirs.

En 2016, la CB500F a reçu un nouvel habillage mettant son moteur en évidence, un réservoir de carburant plus volumineux, un éclairage à diodes, une fourche réglable en précharge et un levier de frein également réglable.

Pour 2019, la CB500F a été revue avec une longue liste d'évolutions sans compromis qui accroissent encore ses capacités techniques et mécaniques mais aussi le plaisir qu'elle est capable de distiller.

2. Caractéristiques principales

La CB500F évolue donc pour 2019 avec un habillage plus agressif afin de générer une impression plus "musclée" à laquelle participe le guidon à profil conique qui permet de rajouter aux sensations de conduite.

La nouvelle instrumentation intègre un indicateur de rapport engagé ainsi qu'un indicateur de changement de rapport tandis que les clignotants adoptent aussi la technologie LED, comme tout le reste de l'éclairage.

Tout en conservant une puissance maximale de 35 kW afin de répondre au besoin des détenteurs du permis A2, le moteur affiche 4 % de puissance et de couple supplémentaires entre 3 000 et 7 000 tr/min grâce à des modifications apportées à l'admission et à l'échappement ainsi qu'à un nouveau calage de distribution.

Le nouveau silencieux à double sortie émet une sonorité plus excitante tandis qu'un

embrayage à glissement assisté fait désormais partie des équipements 2019.

Bien que la partie cycle reste globalement inchangée, un nouvel amortisseur permet de garantir des performances plus constantes ainsi qu'un meilleur niveau de confort.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle et style

- ***Nouvel habillage aux lignes plus agressives***
- ***Guidon à profil conique***
- ***Nouvelle instrumentation LCD avec indicateurs de rapport engagé et de changement de rapport***
- ***Clignotants à diodes***

Pour son millésime 2019, la CB500F a évolué de l'optique avant à la pointe arrière avec, au final, une présentation nettement plus agressive et prête à l'action. Les déflecteurs du système de refroidissement s'associent au réservoir afin de dégager la vue et l'accès au moteur tandis que la selle et les caches latéraux rivalisent d'angles dynamiques.

Le guidon à profil conique favorise le retour de sensation tandis que la nouvelle instrumentation intègre un indicateur de rapport engagé ainsi qu'un indicateur de changement de rapport calibré par défaut à 8 750 tr/min mais qui peut être réglé par paliers de 250 tr/min entre 5 000 et 8 750 tr/min

Le cadre de type "Diamant" en tubes d'acier de \varnothing 35 mm reste inchangé pour 2019. Il s'avère léger et robuste, avec un degré de flexibilité qui offre un retour optimal au pilote lors des variations de surface de la chaussée. La forme et la position des supports-moteur, associées à la rigidité du cadre, participent également à la réduction de vibrations.

L'empattement est de 1 410 mm avec un angle de chasse et une traînée fixés à respectivement $25,5^\circ$ et 102 mm. Ces valeurs se traduisent par un comportement facile tout en restant parfaitement rassurant. La centralisation des masses, avec un moteur proche de l'axe de bras oscillant, permet une répartition optimale du poids entre l'avant et l'arrière et participe à l'agilité de la machine. Le poids en ordre de marche est de 189 kg.

La hauteur de selle est toujours relativement basse à 785 mm, rendant la CB500F facile à appréhender tandis que sa position de conduite répond aux exigences de toutes les tailles de pilote. Les dimensions générales sont de 2 080 x 790 x 1 060 mm, avec une garde au sol de 145 mm. Le réservoir de carburant contient 17,1 litres, réserve comprise, ce qui autorise une autonomie environ 480 km compte tenu du caractère économique du moteur.

Avec 120 mm de débattement, la fourche télescopique de \varnothing 41 mm est à la fois efficace et confortable, renvoyant toutes les informations nécessaires au pilote quant au niveau d'adhérence du pneumatique avant.

À l'arrière, un nouveau monoamortisseur à corps simple paroi (similaire à celui que l'on trouve sur les sportives de plus grosse cylindrée) remplace l'élément à double tube du précédent modèle. Son piston de grand diamètre assure une excellente réponse de la suspension tout en gérant efficacement les variations de température. Ce nouvel

amortisseur, qui dispose de 5 réglages en précharge, agit directement sur un bras oscillant réalisé en acier, tout comme les nouveaux composants du système de tension de la chaîne à joints toriques (pas de 520).

Légères, les jantes en aluminium moulées de 17 pouces affichent des dimensions de 3,5 pouces pour l'avant, avec une gomme de 120/70-ZR17. À l'arrière, la jante de 4,5 pouces reçoit une enveloppe de 160/60-ZR17. Côté freinage, un simple disque "dentelle" de \varnothing 320 mm coiffé d'un étrier double piston est installé à l'avant, complété par un disque de \varnothing 240 mm avec étrier simple piston à l'arrière. L'ensemble est géré par un système antiblocage ABS.

Sur le marché français, la CB500F2019 est déclinée en 3 variations de couleur :

- Rouge Grand Prix
- Noir métallique Matt Gunpowder
- Blanc Pearl Metalloid
- Orange Candy Energy

3.2 Motorisation

- ***Moteur bicylindre en ligne avec architecture interne proche de celle de la CBR1000RR***
- ***Calage de distribution et dispositifs d'admission et d'échappement revus pour un gain de puissance et de couple de 4 % à mi-régimes***
- ***Sonorité plus sportive émise par le silencieux à double sortie***
- ***Embrayage à glissement assisté pour des passages de rapports facilités***

Conforme à la réglementation A2, le bicylindre en ligne huit soupapes à refroidissement liquide qui équipe la CB500F présente un équilibre optimal entre performance et dimensions, sans compter un caractère particulièrement vif et excitant.

Bien que ce moteur possède la réputation d'être déjà bien présent dès les plus bas régimes, l'objectif pour 2019 était de renforcer ses qualités d'accélération en travaillant la courbe de puissance et de couple sur la plage des 3 000 à 7 000 trs/min. Le millésime 2019 revendique ainsi une amélioration de 4 % sur cette zone grâce un changement du calage de distribution, avec une phase de fermeture augmentée de 5° ainsi qu'une levée supplémentaire de 0,3 mm à 7,8 mm.

Confiée à un système d'injection PGM-FI, l'alimentation profite désormais d'un flux le plus direct possible entre les prises d'air et les conduits d'admission. La batterie a été repositionnée plus en arrière de la boîte à air (44,1 mm contre 13,4 mm) afin de faciliter l'admission du flux d'air. Le silencieux d'échappement comprend désormais deux tubes de sortie, participant à la sonorité sportive émise par la moto. La puissance maximale de 35 kW est délivrée à 8 600 tr/min et le couple de 43 Nm à 6500 tr/min.

Les valeurs d'alésage x course sont de 67 x 66,8 mm et le rapport volumétrique de 10,7 à 1 tandis que vilebrequin est calé à 180° et qu'un balancier d'équilibrage des vibrations primaires a été placé derrière les cylindres, au plus près du centre de gravité de la

machine.

Les pignons de la transmission primaire et du balancier l'équilibrage font appel à des engrenages à rattrapage de jeu afin de limiter les bruits de fonctionnement tandis que les masses du vilebrequin ont été spécialement dessinées pour favoriser le couple tout en autorisant des montées en régime rapides.

Participant à la rigidité de la partie-cycle à part entière, le moteur est notamment associé au cadre par l'intermédiaire de quatre points d'ancrage sur la culasse, laquelle fait appel à des basculeurs à rouleaux. Le système de correction du jeu aux soupapes par pastille permet de limiter le poids en réduisant la charge des ressorts ainsi que les frottements. Les soupapes admission ont un diamètre de 26 mm contre 21,5 mm à l'échappement.

La chaîne de distribution de type SV se distingue par un traitement Vanadium appliqué aux rouleaux des maillons afin de réduire les pertes par frottement et limiter l'usure.

La forme des pistons est proche de celle des éléments employés sur la CBR1000RR Fireblade afin de réduire leur "battement" à hauts régimes. Les frottements sont limités par l'ajout de "stries" sur les jupes, un dessin qui augmente les espaces dans lesquels l'huile peut se loger afin d'améliorer la lubrification. Comme sur la CBR1000RR, après une phase de nitruration, les pistons sont trempés dans un bain de sodium qui permet de former une membrane d'oxydation protectrice.

Le triangle virtuel formé par le vilebrequin, l'arbre primaire et l'arbre d'équilibrage est très proche de celui que l'on peut trouver sur les quatre cylindres "RR", une preuve supplémentaire de la parenté étroite qui existe entre la CB500F et la CBR1000RR en matière de conception et d'architecture interne.

Les carters moteurs abritent des chemises à parois fines réalisées par centrifugation. La conception de ces éléments permet de réduire les pertes par effet de pompage qui surviennent parfois avec un calage de vilebrequin à 180° et le cycle d'allumage qui en découle. Reprenant la même architecture interne que celle utilisée sur la CBR1000RR, la hauteur du carter d'huile moteur limite les mouvements du lubrifiant lors des accélérations et des freinages violents. La capacité d'huile du moteur est de 3,2 l.

La boîte de vitesse à six rapports qui équipe la CB500F 2019 fait appel au même système de sélection (fourchettes et barillet) que sa grande cousine "RR". Elle bénéficie désormais d'un embrayage à glissement assisté qui facilite les changements de rapports, tant à la montée qu'au rétrogradage.

-

4. Accessoires

Une large gamme d'équipements et d'accessoires a été développée tout spécialement pour la CB500F :

- Bulle haute (claire)
- Sacoche de réservoir et de selle
- Porte-paquet
- Top-case 35 l
- Poignées chauffantes

- Prise 12V
- Dossieret arrière
- Béquille centrale
- Autocollants de jantes
- Protection de réservoir
- ...

Caractéristiques CB500F

Moteur

Type Bicylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau

Cylindrée 471 cm³

Alésage x Course 67 x 66,8 mm

Rapport volumétrique 10,7 à 1

Puissance maxi. 35 kW à 8 600 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 43 Nm à 6500 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 3,2 litres

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 17,1 litres

Consommation (WMTC) * 3,40 l/100 km

Système électrique

Allumage Transistorisé avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V / 7,4 Ah

Alternateur 280 W

Transmission

Embrayage Multidisque humide

Commande

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Type "Diamant" en acier

Partie-cycle

Dimensions (L x l x H) 2 080 x 790 x 1 060 mm

Empattement 1 410 mm

Angle de chasse 25,5°

Traînée 102 mm

Hauteur de selle 785 mm

Garde au sol 145 mm

Poids en ordre de marche 189 kg

Rayon de braquage

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique ø 41 mm, réglable en précharge, débattement 120 mm

Arrière Monoamortisseur Pro-Link réglable en précharge (5 pos), débattement NC

Roues

Type En aluminium coulé

Jantes Avant 17 x MT3.5

Arrière 17 x MT4.5

Pneumatiques Avant 120/70ZR – 17M/C

Arrière 160/60ZR – 17M/C

Freins

Type Avant Simple disque hydraulique ø 320 mm avec étrier 2 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS

Instrumentation & éclairage

Instrumentation A cristaux liquides avec compteur de vitesse, compte-tours, totalisateurs kilométriques, jauge de carburant, témoin de consommation, horloge, indicateur de rapport engagé

Sécurité Freinage antiblocage ABS, système antidémarrage HISS

Éclairage Avant Diodes

Arrière Diodes

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*