

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 septembre 2021

22YM HONDA CB500F



**HONDA CB500F
2022**

Pour sa déclinaison 2022, le roadster de la gamme Honda compatible A2 voit ses performances évoluer grâce à l'adoption d'une nouvelle fourche inversée Showa type SFF-BP de \varnothing 41 mm et d'un frein avant à double disque avec étriers radiaux. L'adhérence du pneumatique avant est renforcée par une nouvelle répartition des masses alors que l'agilité profite d'un nouveau bras oscillant plus léger et plus flexible latéralement. L'amortisseur arrière reçoit également de nouveaux réglages. Les roues redessinées et un radiateur plus léger permettent de gagner du poids tandis que les nouveaux réglages

d'injection ajoutent au caractère du moteur. Enfin, l'éclairage et les clignotants avant sont respectivement plus puissants et plus visibles.

Prix : CHF 7'490.- TTC.

Disponibilité: Mi-Novembre 2021

La CB500F 2022 est déclinée en 4 variations de couleur :

- Gris métallique Matt Axis (nouveau 2022)
- Gris Pearl Smokey (nouveau 2022)
- Jaune Pearl Dusk (nouveau 2022)
- Rouge Grand Prix

Sommaire :

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

1. Introduction

Lancé en 2013 en même temps que la sportive CBR500R et le trail CB500X, le roadster CB500F 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 compacte 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 pour ceux qui, après une grosse cylindrée, veulent simplement profiter de leurs loisirs de façon moins exigeante et plus détendue.

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. En 2019, la CB500F a de nouveau 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. En 2020 enfin, l'homologation Euro5 est venue compléter la liste des qualités de la machine.

2. Caractéristiques principales

Bien que largement installée dans le paysage motocycliste, la CB500F continue d'évoluer avec, pour son millésime 2022, l'adoption de suspensions de haute qualité sous la forme d'une fourche inversée Showa de \varnothing 41 mm type SFF-BP (Separate Function Fork Big Piston), l'arrivée d'un double disque avant de \varnothing 296 mm ou encore de nouvelles roues à 5 bâtons et d'un bras oscillant plus légers qui profitent à l'agilité à haute vitesse et au freinage. L'adhérence du pneu avant et le retour de sensations bénéficient également d'une répartition des masses différente de la version précédente.

Le style n'est pas en reste avec un nouveau garde-boue avant hérité de la CB650R tandis que des repose-pieds plus sportifs en aluminium font désormais partie de l'équipement de série. Re conduite, l'instrumentation à cristaux liquides intègre un indicateur de rapport engagé ainsi qu'un avertisseur de changement de rapport. L'intégralité de l'éclairage fait appel à des diodes, avec un phare et des feux de position dont la visibilité a été optimisée.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle et style

- ***Nouvelle fourche inversée Showa de \varnothing 41 mm type SFF-BP (Separate Function Fork Big Piston)***
- ***Nouveau frein avant double disque \varnothing 296 mm avec étriers 4 pistons à montage radial***
- ***Nouvelles jantes et bras oscillant allégés, repose-pieds aluminium***
- ***Nouvelle répartition des masses sur l'avant pour une meilleure adhérence du pneu***
- ***Diodes de l'optique avant optimisées pour plus de visibilité***
- ***Feux de position***

Inchangé pour 2022, le cadre de type "Diamant" en tubes d'acier de \varnothing 35 mm qui équipe la CB500F s'avère léger et robuste, avec un degré de flexibilité qui offre un retour optimal au pilote lors des changements de surface. La forme et la position des supports-moteur, associées à la rigidité du cadre, participent également à la réduction de vibrations.

La nouvelle configuration du train avant saute immédiatement aux yeux. Dans le but d'améliorer les performances sportives, la fourche télescopique de \varnothing 41 mm de la précédente version a été remplacée par une unité inversée Showa Big Piston de \varnothing 41 mm à fonctions séparées (Separate Function Fork Big Piston), fixée dans de nouveaux tés. En dissociant les fonctions - amortisseur hydraulique à gros piston dans un tube, ressort de rappel dans l'autre - la réactivité et le fonctionnement sont tous deux améliorés. La CB650R à moteur 4 cylindres fait exactement appel aux mêmes composants.

Pour accroître encore l'efficacité du comportement dynamique, la CB500F 2022 reçoit de nouvelles jantes en aluminium à 5 branches de 17 pouces, plus légères que les modèles

à 6 bandes qu'elles remplacent. La jante avant affiche 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.

Redessiné, le bras oscillant permet aussi de sauvegarder quelques grammes ; les branches sont désormais réalisées à partir de feuilles d'acier de 2 mm d'épaisseur (contre 2,3 auparavant) et rendues solidaire par une pièce centrale creuse.

À l'arrière, le monoamortisseur à corps simple paroi revendique une conception similaire de celle des composants que l'on trouve sur les sportives de grosse cylindrée. Réglable en 5 positions de précharge et taré pour correspondre aux caractéristiques de la nouvelle fourche, il assure une excellente réponse de la suspension tout en gérant efficacement les variations de température.

Pour rester en phase avec les évolutions apportées au cadre et aux suspensions, les performances de freinage ont également été nettement renforcées. Le simple disque avant de \varnothing 320 mm du millésime précédent a été avantageusement remplacé par un double disque « pétales » de \varnothing 296 mm coiffé par des étriers Nissin 4 pistons à montage radial. L'adoption de ces disques de plus faible diamètre a non seulement permis de limiter l'augmentation du poids mais aussi de réduire l'effort à appliquer au levier.

L'ensemble est géré par un système antiblocage ABS.

À 189 kg, le poids en ordre de marche de la CB500F 2022 est inchangé. En revanche, la répartition des masses évolue avec davantage de poids sur l'avant (49,7/50,3 % contre 46,8/53,2 % précédemment) afin de renforcer l'adhérence du pneumatique. L'empattement reste fixé à 1 410 mm avec un angle de chasse et une traînée fixés à respectivement 25,5° et 102 mm.

Au chapitre du style, les formes dépouillées de la CB500F mettent en exergue le dynamisme des lignes. Résolument contemporaine, l'optique voit sa puissance et son efficacité revues à la hausse grâce à de nouvelles diodes et une forme de faisceau modifiée, une évolution complétée par des clignotants avant qui font désormais office de feux de position. Les ouïes s'imbriquent dans le réservoir de carburant et contribuent à mettre en valeur le moteur, tandis que les caches latéraux et la selle poursuivent le thème de l'angularité. Le garde-boue avant compact est directement inspiré de celui de la CB650R.

La hauteur de selle est relativement basse à 789 mm, rendant la CB500F facile à appréhender tandis que le guidon à profil conique favorise le retour de sensations et détermine une position de conduite confortable pour toutes les tailles de pilote. Désormais en aluminium, de nouveaux repose-pieds remplacent les modèles précédents recouverts de caoutchouc, avec un gain non négligeable de 104 gr.

Les dimensions générales sont de 2 080 x 800 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 485 km compte tenu du caractère économique du moteur (3,5/100 km).

3.2 Motorisation

- ***Moteur bicylindre en ligne vif avec puissance et couple disponibles sur toute la plage de régime***
- ***Nouveaux réglages d'injection pour davantage de caractère et de couple***
- ***Nouveau radiateur plus léger et plus esthétique***
- ***Embrayage à glissement assisté pour des passages de rapports facilités***
- ***Homologation Euro5***

Conforme à la réglementation A2, le bicylindre en ligne huit soupapes à refroidissement liquide de 471 cm³ qui équipe la CB500F présente un équilibre optimal entre performances et dimensions, sans compter un caractère particulièrement vif et excitant.

Sur la base d'un moteur déjà performant, les améliorations apportées en 2019 ont renforcé les qualités d'accélération grâce au travail mené sur les courbes de puissance et de couple entre 3 000 et 7 000 tr/min. Le bloc revendique ainsi une amélioration de 4 % sur cette plage, affichant des performances et un caractère dignes d'un moteur de plus forte cylindrée. La puissance maximale de 35 kW est délivrée à 8 600 tr/min et le couple de 43 Nm à 6 500 tr/min.

Confiée à un système d'injection PGM-FI, l'alimentation profite du flux le plus direct possible entre les prises d'air et les conduits d'admission. Pour 2022, la programmation du système a été revue afin d'améliorer le couple et les sensations sans compromettre les performances. Le silencieux d'échappement comprend deux tubes de sortie, participant à la sonorité sportive émise par la moto tandis que le nouveau dessin du radiateur permet de sauvegarder 100 gr supplémentaires, sans effet sur ses capacités de dissipation.

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 a été précisément définie 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. Le triangle virtuel formé par le vilebrequin, l'arbre primaire et l'arbre d'équilibrage est rationnel alors que 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. 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.

Enfin, la boîte de vitesses à six rapports bénéficie 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 fumée
- Sacoche de réservoir et de selle
- Porte-paquet
- Top-case 35 l
- Poignées chauffantes
- Prise 12V / USB-C
- Dossieret arrière
- Béquille centrale
- Autocollants de jantes
- Protection de réservoir
- ...

Caractéristiques techniques Honda CB500F 2022

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 6 500 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) * 3,50 l/100 km

Systeme électrique

Allumage Transistorisé avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V / 7,4 Ah

Alternateur 280 W à 2000 tr/min

Transmission

Embrayage Multidisque humide

Commande Par câble

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 800 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 inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, débattement NC

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

Roues

Type En aluminium coulé à 5 branches

Jantes Avant 17 x MT3.5

Arrière 17 x MT4.5

Pneumatiques Avant 120/70ZR – 17M/C (58W)

Arrière 160/60ZR – 17M/C (69W)

Freins

Type Avant Double disque hydraulique ø 296 x 4 mm avec étrier 4 pistons à montage radial 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 (4,8/12 W)

Arrière Diodes

Caractéristiques supplémentaires ESS

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.*

