

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 septembre 2021

22YM HONDA CBR500R



**HONDA CBR500R
2022**

Pour sa déclinaison 2022, la sportive 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 est plus puissant et plus efficace.

Prix: CHF 8'290.-

Disponibilité: Mi-Novembre 2021

La CBR500R 2022 est déclinée en 2 variations de couleur :

- Noir métallique Matt Gunpower (nouveau 2022)
- Rouge Grand Prix

Sommaire :

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

1. Introduction

Lancée en 2013 en même temps que le roadster CB500F et le trail CB500X, la Honda CBR500R représente l'option sportive de ce trio de machines bicylindres.

Destinée aux jeunes motards désireux de monter en cylindrée (50% des propriétaires de CBR500R ont moins de 30 ans), elle distille tout le plaisir d'une sportive à un coût limité, ce qui en fait une alternative idéale pour aller au travail en semaine et apprécier les sorties du week-end.

En 2016, la CBR500R a évolué avec un dessin plus acéré, un éclairage LED et une suspension avant améliorée. En 2019, l'ensemble est devenu encore plus agressif avec de nouvelles formes et une position de conduite qui ne laisse aucun doute quant à ses intentions sportives. Le moteur est également devenu plus performant, encore plus prompt à monter dans les tours et à générer des sensations. 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 français, la CBR500R 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 CBR650R tandis que des repose-pieds plus sportifs en aluminium font désormais partie de l'équipement de série. Reconduite, 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 nouveau phare, lui aussi hérité de la CBR650R.

Sur le marché, la CBR500R 2022 est déclinée en 2 variations de couleur :

- Noir métallique Matt Gunpower (nouveau 2022)
- Rouge Grand Prix

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle et style

- ***Nouvelle fourche inversée Showa de ø 41 mm type SFF-BP (Separate Function Fork Big Piston)***
- ***Nouveau frein avant double disque ø 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***
- ***Nouvelle optique avant héritée de la CBR650R***

Inchangé pour 2022, le cadre de type "Diamant" en tubes d'acier de ø 35 mm qui équipe la CBR500R 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 ø 41 mm de la précédente version a été remplacée par une unité inversée Showa Big Piston de ø 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 CBR650R à moteur 4 cylindres fait exactement appel aux mêmes composants.

Pour accroître encore l'efficacité du comportement dynamique, la CBR500R 2022 reçoit de nouvelles jantes en aluminium à 5 branches en Y de 17 pouces, plus légères que les modèles à 6 branches 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. Le garde-chaîne est également nouveau.

A 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 192 kg, le poids en ordre de marche de la CBR500R 2022 est inchangé. En revanche, la répartition des masses évolue avec davantage de poids sur l'avant (50,7/49,3 % contre 50,1/49,9 % 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.

La vision, du point de vue du pilote, est clairement sportive. Les bracelets sont implantés sous le té supérieur, ce qui se traduit par une position de conduite légèrement basculée vers l'avant tandis que le carénage donne au pilote un contrôle total. Désormais en aluminium, de nouveaux repose-pieds remplacent les modèles précédents recouverts de caoutchouc, avec un gain non négligeable de 104 gr.

Reprise de la CBR650R, 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 à diodes. L'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.

La hauteur de selle de 785 mm rend la CBR500R facile à appréhender tandis que la position de conduite répond aux exigences de tous les gabarits. Les dimensions générales sont de 2 080 x 760 x 1 145 mm, avec une garde au sol de 130 mm.

Le réservoir de carburant contient 17,1 litres, réserve comprise, ce qui autorise une autonomie d'environ 480 km compte tenu du caractère économique du moteur (3,5 l/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 CBR500R 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 / 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 CBR500R :

- Top-case 35 l
- Porte-paquet
- Sacoques de réservoir et de selle
- Bulle haute fumée
- Poignées chauffantes
- Prise 12V/USB-C
- Dossieret arrière
- Autocollants de jantes
- Protection de réservoir

Caractéristiques techniques CBR500R 2022

Moteur

Type	Bicylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau
Cylindrée	471 cm ³
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

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 760 x 1 145 mm
Empattement	1 410 mm
Angle de chasse	25,5°
Traînée	102 mm
Hauteur de selle	785 mm
Garde au sol	130 mm
Poids en ordre de marche	192 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 en Y
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 HISS		Freinage antiblocage ABS, système antidémarrage
Éclairage	Avant	Diodes
	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.*