

Presseinformation

12. November 2012

Honda CBR500R, Modelljahr 2013

Neu in der Mittelklasse:

Moderner Zweizylinder-Sportler



Die neue Honda CBR500R, Modelljahrgang 2013

Offenbach – Die neue Honda CBR500R ist ein schnittiges Sportbike der mittleren Hubraumklasse und mit 35 kW (48 PS) Leistung zugeschnitten auf die künftige A2-Führerscheinklasse. Die Maschine ist prädestiniert für Freunde leichter Zweiräder und agiler Twins sowie Novizen, Wiedereinsteiger und Aufsteiger aus kleinen Klassen. Sie gehört zu einer komplett neu konstruierten CB500-Modellreihe, die dank des durchdachten Baukastensystems drei Typvarianten mit unterschiedlicher Ausrichtung ermöglicht.

Der hochmoderne DOHC-Zweizylinder mit elektronischer PGM-FI-Einspritzung glänzt mit genügsamem Benzinverbrauch. Dabei verbindet das lauf ruhige, gleichwohl charakterstarke Triebwerk harmonische Kraftentfaltung mit lustvollen Fahrleistungen.

Presseinformation

Ausgewogenes Fahrverhalten und leichtes Handling stellt ein Rohrrahmen-Chassis sicher, dazu sind Scheibenbremsen mit ABS-Technik an Bord.

Sportlicher Auftritt mit Vollverkleidung im Verbund mit überzeugenden Allroundqualitäten, erstklassige Produkt- und Verarbeitungsqualität, günstige Preisgestaltung und niedriger Unterhalt – die CBR500R bietet alles, um künftige Eigner voller Besitzerstolz und dynamisch durchs Motorradleben zu begleiten. Die sportliche Twin-Kreation hat das Zeug dazu, Biker aller Altersklassen zu begeistern

Das Wichtigste auf einen Blick

- Modernes 500er Allround-Zweizylinderbike im Sportler-Outfit
- Komplette Neuentwicklung von Motor und Fahrwerk
- Eins von drei Modellen einer neuen Mittelklasse-Modellfamilie
- Konsequente Nutzung einer Baukasten-Philosophie
- Zugeschnitten auf A2-Führerscheinklasse
- Leicht zu bedienen und einfach zu beherrschen
- Günstiger Preis
- Neu konstruierter DOHC-Vierventil-Zweizylinder
- Leistung 35 kW (49 PS) bei 8.500/min
- Sechsganggetriebe
- Elektronische PGM FI-Einspritzung
- Reibungsarme Konstruktion, kompakte Abmessungen
- Sparsamer Benzinverbrauch
- Geregelter Katalysator und Sekundärluftsystem
- Besonderheiten: Kolben mit Molybdänbeschichtung, Ventiltrieb mit Rollenkipphebeln
- Neu konstruierter Rohrrahmen aus Stahl
- stabile Telegabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser
- Zentralfederbein mit Pro Link-Hebelanlenkung, Stahl-Kastenschwinge
- 17 Zoll Vorder- und Hinterrad

Presseinformation

- moderate Reifengrößen, die leichtes Handling unterstützen
- Grazile Gussfelgen mit dünnen Speichen im Stil der Fireblade
- Sportliche Vollverkleidung, alltagstaugliche Sitzposition
- Niedrige Sitzhöhe (790 mm)
- 15,7 Liter Tankinhalt Liter für praxisgerechte Reichweite
- Komplett ausgestattet: digitales Cockpit, H4-Multirefektor-Scheinwerfer, Bremsen mit ABS, gelochte Wave-Scheiben, abschließbarer Tankdeckel, HISS-Wegfahrsperr

Konzept

Der sorgfältig durchdachte konstruktive Ansatz der neuen CB500-Modellfamilie ermöglicht es, gleich drei unterschiedliche Motorradtypen anzubieten, die auf einem Motor sowie identischen Chassiskomponenten basieren: die sportlich vollverkleidete CBR500R, das Adventure-Bike CB500X sowie das Naked-Bike CB500F. Das übergreifende Baukasten-Konzept und die Verwendung zahlreicher Gleichteile in der Produktion erlauben eine für den Kunden äußerst attraktive Preisgestaltung.

Abgestimmte Designlösungen, spezielle Anbauteile und auf den Einsatz optimierte Sitzposition tragen dazu bei, daß jedes Modell mit individuellen Qualitäten aufwartet und einen eigenständigen Charakter entwickeln kann. Das R-Modell vermag beim sportlich-dynamischen Ausritt zu glänzen, die F-Variante im Allround-einsatz und die X-Version, wenn entspannte Touring-Abenteuer favorisiert werden.

CB500F, CB500X und CBR500R sprechen zwar unterschiedliche Fahrertypen an. Allen drei gemeinsam sind jedoch leichtes, sicheres Handling, problemlose Bedienung, überzeugende Motorisierung mit angenehmer Twin-Kraftentfaltung sowie komplette Ausstattung. Als typische Mittelklasse-Leichtgewichte, die mühelose Beherrschung mit dynamischer Fortbewegung verquicken, ermöglichen die neuen Honda´s jede Menge unbeschwerten Fahrspaß.

Presseinformation

Die CBR500R ist mit einer sportlichen Vollverkleidung ausgestattet. Dank breitem Lenker kann der Fahrer dennoch eine vergleichsweise entspannte Sitzposition einnehmen. Folge ist nicht nur eine sehr gute Übersicht über den Verkehr, zum Beispiel im Stadtverkehr, sondern auch beste Kontrolle und direktes Lenkgefühl bei der Fahrt über kurvenreiche Landstraßen.

Geringes Gewicht und leichtes Handling sorgen in Einklang mit freundlicher Twin-Motorcharakteristik für agile Dynamik, im Stadtverkehr wie bei Überlandfahrt. Dass sich die CBR500R problemlos, leicht und dank moderater Sitzhöhe (790 mm) auch sicher von kleinen wie großen Fahrern und Fahrerinnen steuern lässt, trägt zum Fahrvergnügen mit bei.

Motor

Herzstück der CBR500R ist ein neu entwickeltes Zweizylinder-Triebwerk, das fortschrittliche Konstruktion mit praxisgerechter Performance und vorbildlicher Umweltfreundlichkeit verbindet. Die Honda-Ingenieure konstruierten einen flüssigkeitsgekühlten DOHC-Parallel-Twin mit jeweils vier Ventilen pro Zylinder. Kompakte Bauweise, geringes Gewicht sowie allroundfreundliche Charakteristik in Verbindung mit hoher Alltagstauglichkeit waren die Beweggründe für diese Konfiguration.

Die Spitzenleistung von 35 kW (48 PS) wird bei 8.500 Umdrehungen pro Minute erreicht, das maximale Drehmoment von 43 Nm liegt bei 7.000 Touren an. Sanftes Ansprechverhalten und vorbildliche Gasannahme werden durch die sorgfältig abgestimmte PGM-FI Einspritzung garantiert.

Der 500er DOHC-Twin glänzt dazu mit genügsamem Benzinverbrauch. Bei angepasster Fahrweise (WMTC Messzyklus) reichen 3,7 Liter Kraftstoff für eine Strecke von 100 Kilometern. Das laufruhige, gleichwohl charakterstarke Triebwerk verbindet harmonische

Presseinformation

Kraftentfaltung mit lustvollen Fahrleistungen und ist speziell auf die neue A2-Führerscheinklasse (tritt ab Januar 2013 in Kraft) zugeschnitten.

Kompakte Bauweise zeichnet die Zweizylinder-Neukonstruktion aus. Bei der raumsparenden Anordnung von Kurbelwelle, Haupt- und Nebenwellen wurde auf Erfahrungen der Vierzylinder-Supersportler zurückgegriffen. Das vergleichsweise hoch hinter der Kurbelwelle angeordnete Sechsganggetriebe wurde ebenfalls mit RR-Knowhow konstruiert, um den Motorblock möglichst kurz und kompakt zu halten. Bohrung und Hub betragen 67 x 66,8 mm. Die Zapfen der Kurbelwelle sind um 180 Grad versetzt. Die Kolben des Gegenläufer-Viertakters werden getrennt alle 720 Grad gezündet. Eine Balancerwelle zum Ausgleich primärer Schwingungen ist hinter den Zylindern platziert; dies trägt zu kompakter Bauweise sowie zur generell angestrebten Zentralisierung der Massen bei.

Der DOHC-Zylinderkopf ist mit Rollenkipphebeln ausgestattet, das Ventilspiel wird über Shims bewerkstelligt. Ventildfedern mit geringer Federkraft tragen dazu bei, die Reibungsverluste möglichst gering zu halten. Zum Antrieb der Nockenwellen kommt eine laufruhige Zahnkette zur Anwendung.

Die Zylinderköpfe sind mit einem Sekundärluftsystem ausgestattet. Ein geregeltes Katalysatorsystem in der 2-in-1-Abgasanlage reduziert die Emissionen.

Weitere konstruktive Feinheiten:

Reibungsoptimierte Konstruktion und Leichtbau tragen zur Drehfreudigkeit des Motors bei. Sowohl der Primärtrieb als auch der Antrieb der Ausgleichswelle erfolgen über zweigeteilte Zahnräder, die über Federkraft gegeneinander verspannt sind, um das Zahnflankenspiel auszugleichen. Diese aufwändige Bauweise trägt zur Reduzierung mechanischer Geräusche bei. Speziell ausgeformte Kurbelwellenwangen optimieren die Twin-Laufkultur.

Presseinformation

Der Durchmesser der Einlassventile beträgt 26 mm und der Auslassventile 21,5 mm. Sorgfältig optimiert wurden die Strömungsverhältnisse. Die Zuführung zum Zylinderkopf verläuft so gerade wie möglich, dazu sorgt eine Trennplatte in der Airbox dafür, dass jeder Zylinder über eine getrennte Luftzufuhr verfügt.

Das Motorgehäuse ist horizontal geteilt. Obere Gehäusehälfte und die Zylinder sind einteilig gegossen. Die Schleuderguss-Zylinderlaufbuchsen sind dünnwandig ausgeführt. Der Abstand zwischen den Bohrungen der Zylinder beträgt (wie bei der CBR600RR) 7 mm, was Gewicht einsparen hilft und zu raumsparender Zylinderarchitektur beiträgt. Die Kolbenhemden sind partiell mit einer Molybdänbeschichtung versehen (wie bei den NC700-Modellen), um die Kaltlaufschmierung zu verbessern und Reibungsverluste zu minimieren.

Die Bolzen der Zahnkette zum Antrieb der Nockenwellen sind aus Vanadium-Stahl gefertigt, was ebenfalls zur Reibungsminimierung einen Beitrag leistet. Um die Pumpverluste zu reduzieren, die bei Gegenläufer-Twins auftreten, ist wie bei der CBR1000RR Fireblade zur speziell modifizierten Ölpumpe eine Labyrinth-Entlüftung mit Membranventil installiert. Auch diese Maßnahme trägt zu möglichst reibungsarmer und verlustfreier Funktion der Mechanik bei.

Chassis

Zugunsten sicherer Straßenlage und präzisiertem Fahrverhalten hat Honda für die CB500-Familie einen neuen Rahmen aus 35 mm-Stahlrohr kreiert und mit hochwertigen Radführungselementen ausgestattet. Die Brückenkonstruktion ist leicht und verwindungssteif. Dem Motorgehäuse kommt eingebaut eine tragende Funktion zu.

Eine stabile Teleskopfedergabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser führt das Vorderrad. Sorgfältig abgestimmte Dämpfung und 120 mm Federweg sorgen für sportlich angemessenen Fahrkomfort. Die stabile Kastenschwinge (70 x 30 mm) zum Hinterrad

Presseinformation

wird über ein in der Federbasis 9-fach einstellbares Monofederbein mit Pro Link-Hebelsystem (mit progressiv zunehmender Einfederrate) abgedeckt.

Entwicklungsziel war ein sportlich ausgewogenes Fahrverhalten mit bestem Handling, in Einklang mit stabilem Geradeauslauf sowie sicherer Kurvenlage. Dank sorgfältig ausgearbeiteter Geometrie des Rahmens (Radstand 1.410 mm, Lenkkopfwinkel 25,5 Grad, Nachlauf 103 mm) und angepasst moderater Reifengrößen (vorne 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17) wird ein angenehm leichtes und Vertrauen förderndes Lenkverhalten erzielt.

Zur Zentralisierung der Massen ist die Aufnahme der Schwinge möglichst nahe an das Triebwerk gerückt. Dies wirkt sich positiv auf Kurvenwilligkeit und Traktionsverhalten aus, ebenso auf die Gewichtverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad, die wiederum Fahrstabilität und Handling mitbestimmt.

Vollgetankt wiegt die CBR500R lediglich 194 kg. Dank der moderaten Sitzhöhe (785 mm) lässt sich die Maschine leicht erklimmen und im Stand oder bei Rangiermanövern sicher beherrschen. Aufrechte Körperhaltung sowie der angenehm zur Hand liegende Lenker tragen zum Sitzkomfort bei und erlauben auf jeder Ausfahrt, auch über längere Distanzen, entspannten Genuss.

Das Naked Bike ist mit neuen, feingliedrigen 17 Zoll-Aluminium-Gussrädern und Radialreifen bestückt. Die bestens dosierbare Bremsanlage mit Wave-Bremsscheiben ermöglicht sichere Verzögerung und verfügt vorne wie hinten serienmäßig über ABS (ohne Combined-Funktion).

Presseinformation

Design und Ausstattung

Dynamischer Racing-Look kennzeichnet die neue CBR500R. Das Design der Verkleidung, das den Blick auf das Triebwerk an den Flanken frei lässt, unterstreicht das sportliche Potential der schlanken Zweizylindermaschine. Die Federwege der R (und auch der F) sind dem Einsatzzweck entsprechend kürzer bemessen als beim X-Adventure-Modell, entsprechend fällt auch der Radstand etwas kürzer aus.

Die CBR500R bietet 15,7 Liter Tankvolumen, dank sparsamem Verbrauch ist damit ein praxisgerechter Aktionsradius problemlos möglich.

Im Cockpit informiert ein rahmenfest montiertes Dashboard mit digitalem Tachometer, Balken-Drehzahlmesser, Kilometeranzeige, zwei Tageskilometerzählern, Tankanzeige, digitaler Zeituhr sowie einer Verbrauchsanzeige. Hondas HISS-Wegfahrsperre (Honda Intelligent Security System) bietet zusätzlichen Diebstahlschutz. H7-Doppelscheinwerfer leuchten bei Nachtfahrten die Straße aus. Unter dem Beifahrer-Sitzpolster findet sich Stauraum für ein (optionales) U-Bügelschloss.

Einsatz im European Junior Cup

Die neue CBR500R wird in der Saison 2013 die Einsatzmaschine im European Junior Cup sein. Dieser internationale Markencup zur Förderung junger Rennfahrer-Talente im Alter von 14 bis 19 Jahren findet im Rahmenprogramm der Superbike-Weltmeisterschaft statt. Dem Gesamtsieger winkt 2014 als Belohnung eine komplette Saison in einem Honda-Team in der Superstock 600 Europameisterschaft, die ebenfalls im WM-Rahmenprogramm abgewickelt wird.

Presseinformation

Farben

Die CBR500R ist in zwei Farben erhältlich:

Pearl Himalaya White

Graphite Black

Zubehör

Für die CBR500R wird Honda Original-Zubehör angeboten:

Packtaschen (mit demontierbarem Trägersystem)

Gepäckträger

Topbox

Hohes Windschild

Soziussitz-Abdeckung

U-Bügelschloss

Tankpad

Chain-Case

Heizgriffe

Schutz-Cover

Presseinformation

Technische Daten – Honda CBR500R (ED-Typ)

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-DOHC-Viertaktmotor, 8 Ventile
Abgasreinigung	geregelter Katalysator, Sekundärluftsystem
Hubraum	471 cm ³
Bohrung x Hub	67 mm 66,8 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Nennleistung	35 kW (48 PS) / 8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	43 Nm / 7.000 min ⁻¹ (95/1/EC)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	n.c.
Luftfilter	Papier-Viskose-Filtereinsatz
Motorölmenge	3,2 Liter
Tankinhalt	15,7 Liter
Verbrauch	27 km/l (WMTC)

ELEKTRIK

Zündung	Transistorzündung
Lichtmaschinenleistung	n.c.
Batterie	12 V / 8,6 Ah
Zündkerze	n.c.
Starter	E-Starter
Scheinwerfer	12 V, 2 x 55 W H7

Presseinformation

ANTRIEB

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	6 Gänge
Endübersetzung	n.c.
Endantrieb	O-Ring-Kette

FAHRWERK

Rahmentyp	Stahlrohrrahmen
Abmessungen (L x B x H)	2.075 mm x 740 mm x 1.145 mm
Radstand	1.410 mm
Lenkkopfwinkel	25,5° mm
Nachlauf	101,9 mm
Sitzhöhe	790 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Gewicht vollgetankt	194 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	n.c.

RADAUFHÄNGUNG

Typ	Vorne	41 mm Teleskopgabel, 120 mm Federweg
	Hinten	Kastenschwinge mit Pro-Link-Aufhängung, Monostoßdämpfer, Federbasis 9-fach einstellbar, Federweg n.c.

RÄDER

Typ	Vorne	Aluminiumgussfelgen
	Hinten	Aluminiumgussfelgen
Felgengröße	Vorne	17 M/C x MT3,50
	Hinten	17 M/C x MT4,50

