

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

08 novembre 2022

HONDA CL500 - 2023



Nuovo modello: la nuova CL500 di Honda si presenta in una spiccata veste retrò, ispirandosi alla Honda CL72 degli anni Sessanta e Settanta. Utilizzando il motore bicilindrico parallelo della serie CB500, opportunamente messo a punto per questo nuovo modello, adotta un nuovo telaio tubolare in acciaio con struttura a diamante, sospensioni ad escursione maggiorata e ruote da 19" all'anteriore e 17" al posteriore. Concepita sia per destreggiarsi con disinvoltura nel traffico urbano che per il fuoristrada leggero, ha uno stile inconfondibile, ricco di dettagli ricercati, come il serbatoio dalle linee morbide con paracolpi sugli incavi, i soffietti parapolvere in gomma sugli steli della forcella, il silenziatore alto a doppia uscita e con paracalore forato. Con luci full-LED, cruscotto con display LCD a retroilluminazione negativa e, sul mercato italiano, due accattivanti colorazioni, la CL500 è pronta a fare amicizia con motociclisti giovani o esperti, per regalare a tutti pura

spensieratezza su due ruote.

Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. **Introduzione**

Honda vanta una lunga tradizione nella realizzazione di moto di piccola cilindrata *perfette* per i motociclisti di tutto il mondo. Il connubio tra maneggevolezza, prestazioni brillanti del motore, convenienza economica e distinta individualità dà vita a motociclette che, nel tempo, assumono un significato particolare per i loro proprietari.

Le CL degli anni Sessanta e Settanta erano questo tipo di moto. Una delle prime vere 'street scrambler', ambita, cavalcata e apprezzata per anni, dimostrò quanto una moto leggera con una dinamica da fuoristrada potesse essere divertente in città e, pertanto, nel XXI secolo, lo stile a manubrio alto e scarico alto è poi divenuto un design iconico per molti motociclisti.

Quasi cinquant'anni dopo, nel 2018, la CMX500 Rebel, adatta ai possessori di patente A2, ha fatto la sua comparsa nella gamma Honda. Dall'incontro tra vecchia scuola e nuove tendenze ne è scaturito un successo immediato, una moto estremamente personalizzabile. E l'azzeccata combinazione di motore, telaio e stile si è dimostrata irresistibile per una folta schiera di giovani piloti, tanto che la Rebel 500 è stata la custom più venduta in Europa negli ultimi due anni.

A distanza di cinque anni è giunto il momento di aggiungere un tassello a questa apprezzata formula, e per il 2023 Honda ha pensato a una moto che porta con orgoglio la sigla CL, destinata a piloti che amano distinguersi dagli altri. Fortemente ispirata alla formula della prima CL, la CL500 ha l'estetica, il motore e la robustezza *ad hoc* per affrontare le sfide urbane, e non solo, di oggi. Per quanto riguarda la personalizzazione, è sufficiente la fantasia del proprietario. Una moto che non pone limiti alla fantasia.

Questo il commento di Hiroshi Furuse, Large Project Leader (LPL), CL500 Honda R&D, Giappone:

"Con la CL500 volevamo realizzare una moto che permettesse ai suoi proprietari di distinguersi dagli altri e di esprimere la loro personalità. Una moto perfettamente utilizzabile nella vita quotidiana dalle giovani generazioni e progettata per diventare parte divertente e integrante di un modo di vivere. Il suo stile fuoristrada ha un fascino estetico diverso da qualsiasi altro modello della gamma Honda e può davvero ispirare i proprietari a spingersi in qualsiasi direzione desiderino".

2. **Panoramica del modello**

Il concetto che fin dall'inizio ha ispirato il design della CL500 è *'Esprimi te stesso'*.

Destinata volutamente a un pubblico giovane e attento allo stile, è una moto progettata per adattarsi perfettamente al suo proprietario, offrendo la capacità di gestire gli spostamenti quotidiani, un lungo weekend o anche un fuoristrada leggero, il tutto senza mai passare inosservata.

Naturalmente, proprio come deve essere una moto destinata ai motociclisti più giovani, è anche estremamente personalizzabile e la gamma di accessori originali Honda ne esalta il carattere, la praticità e lo stile.

Il motore bicilindrico parallelo da 471 cc è il vivace propulsore di Honda progettato per la patente A2, capace di 46,6 CV (34,3 kW) di potenza e 43,4 Nm di coppia massima. La mappatura della centralina elettronica è esclusiva per la nuova CL, mentre la trasmissione finale accorciata consente un'accelerazione grintosa in città, sia con partenza da fermo che nelle riprese in marcia. Il cambio a sei rapporti è servito da una frizione assistita e con antisaltellamento.

Il telaio in tubi di acciaio è sia una dichiarazione di stile che la base della sua eccellente manovrabilità. Le sospensioni ad escursione maggiorata prevedono forcella telescopica con steli di 41 mm e ammortizzatori posteriori regolabili, mentre i cerchi – da 19" all'anteriore e da 17" al posteriore – montano pneumatici con disegno semi-tassellato. I freni con ABS sono tarati per garantire frenate sempre sicure su una varietà di superfici, compreso il fuoristrada leggero.

Tutte le luci sono a LED, il cruscotto compatto è dotato di display LCD a retroilluminazione negativa e gli indicatori di direzione integrano la segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal) per avvisare gli altri utenti della strada di una frenata brusca e intensa.

La CL500 2023 è disponibile sul mercato italiano nelle seguenti colorazioni:

- Mat Laurel Green Metallic
- Mat Gunpowder Black Metallic

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Stile essenziale, proprio come la prima CL***
- ***L'altezza sella di soli 790 mm permette a tutti di toccare facilmente con i piedi***
- ***Display LCD a retroilluminazione negativa e gancio portacasco sottosella***
- ***Luci full LED e indicatori di direzione con sistema di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal)***

'Semplicità, purezza e robustezza' sono state le linee guida a cui si è ispirata la progettazione della CL500. La street scrambler affronta qualsiasi percorso con stile e la sua ergonomia la rende molto facile da guidare in ogni situazione.

La combinazione tra la forma pulita e arrotondata del serbatoio e il silenziatore con scarico alto, con paracalore in acciaio inox, tocca profondamente le corde della nostalgia. Tanti dettagli realizzati con cura – il tank pad e i soffietti copristeli della forcella, il rivestimento morbido e liscio della sella con il logo Honda in rilievo, il manubrio di alta qualità – si combinano per creare un look che trasuda fascino. Le opzioni di verniciatura, tutte abbinate a motore e telaio in nero, fanno risaltare ogni dettaglio in modo vivace.

L'altezza sella di soli 790 mm, insieme alla sezione centrale stretta, consente di raggiungere facilmente terra con i piedi e offre ampio spazio per le gambe. Inoltre, con fianchi perfettamente sagomati, si cinge saldamente la moto con le gambe per guidare in piedi quando si affronta il fuoristrada. La sezione posteriore bassa della sella poi facilita l'accesso al passeggero, e sotto la sella stessa si trova un pratico gancio per il casco protetto dalla chiave di sblocco.

Non solo esteticamente accattivante, il manubrio alto presenta la giusta angolazione per garantire un'ottima presa sia guidando in piedi che da seduti, con impugnatura ampia e contrappesi per ridurre le vibrazioni. Le protezioni negli incavi del serbatoio forniscono un efficace punto di contatto per le gambe; infine, le pedane in acciaio sono ampie e dotate di inserti in gomma per il massimo comfort.

Il faro anteriore basso da 175 mm di diametro ha una forma classica ma ospita quattro grossi LED con spesse lenti interne che conferiscono un look distintivo al frontale. I piccoli indicatori di direzione tondi a LED da 55 mm presentano un design classico e si trovano ai lati di una sottile luce posteriore ovale a LED.

Un elegante cruscotto tondo da 100 mm di diametro ospita il display LCD a retroilluminazione negativa. La strumentazione, semplice e intuitiva, comprende l'indicatore della marcia inserita, dei consumi e le spie degli indicatori di direzione.

In caso di frenate brusche e improvvise si attiva il sistema di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal), che fa lampeggiare gli indicatori di direzione per avvisare gli utenti della strada di una frenata intensa in corso.

Con un consumo medio (ciclo WMTC) di 27,7 km/l e un serbatoio da 12 litri, l'autonomia potenziale è di oltre 300 km.

3.2 Telaio e ciclistica

- ***Telaio tubolare in acciaio con struttura a diamante***
- ***Forcella telescopica con steli da 41 mm di diametro e ammortizzatori posteriori con precarico molla regolabile***
- ***Pinza freno anteriore a due pistoncini su disco flottante da 310 mm***
- ***ABS tarato per affrontare anche il fuoristrada leggero***
- ***Combinazione di cerchi con anteriore da 19" e posteriore da 17"***

Oltre a contraddistinguere esteticamente lo stile della CL500, un nuovo tubolare in acciaio con struttura a diamante assicura maneggevolezza e comfort di guida. Di straordinaria semplicità, presenta tubi robusti e un telaietto reggisella a forma di anello. Per ottimizzare perfettamente la rigidità e il bilanciamento dei pesi sono state utilizzate tecniche di Computer Aided Engineering (CAE).

Poiché una scrambler deve poter affrontare qualsiasi situazione, dalle strade urbane più impegnative ai tratti sterrati più sconnessi, nella realizzazione del telaio l'obiettivo è stato quello di creare maneggevolezza e reattività con sospensioni in grado di assorbire i colpi.

La luce a terra è di 155 mm; l'inclinazione del canotto di sterzo pari a 27° proietta un'avancorsa di 108 mm con interasse di 1.485 mm. Il peso con pieno di benzina è contenuto in appena 192 kg.

All'anteriore, la forcella telescopica da 41 mm ha una corsa di 150 mm e presenta i classici soffietti copristeli neri che, oltre a conferire uno stile vintage, proteggono gli steli e le relative guarnizioni da polvere e danni. Le piastre di sterzo inferiore e superiore sono specifiche per la CL e migliorano la precisione e la sensibilità dello sterzo. Al posteriore, un forcellone di elegante semplicità utilizza tubi tondi da 45 mm per definire linee possenti. I doppi ammortizzatori posteriori a corsa lunga offrono un'escursione di 145 mm e una regolazione del precarico della molla in 5 livelli (3 verso l'alto rispetto allo standard, 1 verso il basso). L'ammortizzazione sia anteriore che posteriore è impostata in modo da offrire una guida morbida e confortevole, indipendentemente dal fondo stradale.

Una pinza anteriore a due pistoncini agisce su un disco flottante da 310 mm attraverso pastiglie sinterizzate. La pinza posteriore a singolo pistoncino su disco da 240 mm è bilanciata per fornire alti livelli di controllo della frenata sui fondi più disparati. Anche l'ABS è ottimizzato per l'uso sia su sterrato che sull'asfalto.

I cerchi sono da 19" all'anteriore e 17" al posteriore, per un'aderenza sicura e una facile manovrabilità su terreni diversi. Gli pneumatici sono Dunlop Mixtour con intagli profondi, nelle misure 110/80 R19 all'anteriore e 150/70 R17 al posteriore.

3.3 Motore

- ***Bicilindrico parallelo di 471 cc da 46,6 CV, anche per patente A2***
- ***Impostazioni dedicate dell'iniezione elettronica PGM-FI e rapporti accorciati della trasmissione finale***
- ***Frizione assistita e antisaltellamento***
- ***Iconico silenziatore alto a doppia uscita con ampia protezione anticalore***

Il motore bicilindrico parallelo da 471 cc con raffreddamento a liquido e distribuzione bialbero a 8 valvole della CL500 ha un'erogazione fluida, è di facile uso e assolutamente coinvolgente. Estremamente apprezzato e robusto, deriva da quello della "serie 500" di Honda. La CL500 è dotata di una mappatura dell'iniezione PGM-FI dedicata e di una nuova configurazione di aspirazione e scarico che garantiscono una brillante coppia massima di 43,4 Nm a 6.250 giri/min e un picco di potenza di 46,6 CV (34,3 kW) a 8.500 giri/min. Per un'accelerazione più decisa in ogni marcia, la corona della trasmissione finale è da 41 denti, rispetto ai 40 denti della CMX500 Rebel.

Questo compatto propulsore presenta ottime prestazioni, con un'erogazione fluida di coppia ai bassi e medi regimi e grande brillantezza agli alti regimi, caratteristiche che lo hanno reso uno dei motori più amati di Honda. Le misure di alesaggio e corsa sono di 67 mm x 66,8 mm con rapporto di compressione di 10.7:1. Internamente la distribuzione sfrutta bilancieri a rullo mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate rende il sistema leggero ed efficiente grazie ai ridotti attriti.

La catena silenziosa che comanda la distribuzione presenta un trattamento superficiale al vanadio che riduce l'attrito e garantisce una maggiore longevità e affidabilità. L'attrito è ulteriormente ridotto dall'aggiunta di striature sul mantello dei pistoni (un accorgimento che aumenta la superficie, creando interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione).

La fasatura dell'albero a gomiti è di 180° e un contralbero di bilanciamento primario è posizionato dietro ai cilindri, vicino al baricentro della moto. Tra gli ingranaggi della trasmissione primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce drasticamente la rumorosità mentre le mannaie dell'albero a gomiti sono appositamente sagomate per ottenere un perfetto bilanciamento. Le valvole di aspirazione e scarico hanno un diametro rispettivamente di 26,0 mm e 21,5 mm.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga. La conformazione interna del carter riduce le perdite per pompaggio che possono verificarsi con il manovellismo di 180°. La profonda coppa dell'olio ha una capacità di 3,2 litri.

Il cambio a 6 rapporti è progettato per offrire cambiate facili e precise, con una spaziatura ideale per scattare da fermi e per riprese istantanee. La frizione assistita con antisaltellamento alleggerisce il carico necessario sulla leva e migliora la sicurezza dell'assetto anche durante le scalate più repentine.

Nell'iconico stile della CL, il silenziatore alto a doppia uscita con andamento 2-in-1 è uno dei segni distintivi del design. Il sound è più cupo rispetto a quello della Rebel, sottolineando il carattere del bicilindrico Honda.

4. **Accessori**

Per la CL500 è disponibile un'ampia gamma di accessori che permette di soddisfare appieno le preferenze di personalizzazione di ogni motociclista.

Il telaio reggisella è progettato per facilitare il montaggio di:

- valigie laterali semirigide
- portapacchi posteriore con bauletto da 38 litri.
- una sella più alta di 30 mm con finitura marrone e doppie cuciture nere, per i piloti più alti.

Tra i dettagli estetici che accentuano il classico stile off-road rientrano:

- le tabelle portanumero laterali in polipropilene leggero
- il cupolino
- i paramani
- il parafango anteriore alto.

Tra gli accessori pratici figurano:

- le manopole riscaldabili
- la presa di ricarica 12VACC
- le cover per gli ammortizzatori posteriori.

Per facilitare la scelta, sono disponibili due pacchetti speciali già pronti:

PACCHETTO ADVENTURE

Paramani, parafango anteriore alto, cover ammortizzatori posteriori, pedane rally

PACCHETTO TRAVEL

Borsa morbida da sella, manopole riscaldabili, presa 12V, leva freno regolabile e tank pad.

PACCHETTO STYLE

Cupolino anteriore, adesivi decorativi, stickers ruote, cover posteriore, adesivo decorativo cover posteriore, sella rialzata 820 mm

5. Caratteristiche tecniche CL500 2023

MOTORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, bialbero a 8 valvole, raffreddato a liquido
Cilindrata	471 cc
Alesaggio x Corsa	67 x 66,8
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	46,6 CV (34,3 kW) @ 8.500 giri/min
Coppia massima	43,4 Nm @ 6.250 giri/min
Rumorosità (dB)	-
Capacità olio	3,2 L
Avviamento	Elettrico
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio	12 L
Emissioni CO ₂ (ciclo WMTC)	84 g/km
Consumi (ciclo WMTC)	27,7 km/l
IMPIANTO ELETTRICO	
Capacità batteria	12V 7Ah
TRASMISSIONE	

Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	Manuale a 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	In acciaio con struttura a diamante
CICLISTICA E DIMENSIONI	
Dimensioni (LxLxA)	2.175 x 831 x 1.135 mm
Interasse	1.485 mm
Inclinazione canotto	27°
Avancorsa	108 mm
Altezza sella	790 mm (optional 820 mm)
Altezza da terra	155 mm
Peso con il pieno di benzina	192 kg
Raggio di sterzo	2,6 m
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica con steli da 41 mm di diametro, escursione 150 mm
Posteriore	Due ammortizzatori regolabili nel precarico molle su 5 livelli, forcellone in tubi di 45 mm di diametro
RUOTE	
Anteriore	In lega d'alluminio, da 19"
Posteriore	In lega d'alluminio, da 17"
Pneumatico anteriore	110/80 R19 M/C 59H
Pneumatico posteriore	150/70 R17 M/C 69H
FRENI	
Tipo ABS	A 2 canali

Anteriore	Disco flottante da 310 mm, pinza a 2 pistoncini
Brakes Rear	Disco da 240 mm, pinza a 1 pistoncino
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA	
Cruscotto	Display LCD con tachimetro, contakm totale e due parziali, livello benzina, trip computer, orologio, indicatore marcia inserita, indicatore cambio marcia
Luci	Full-LED, indicatori di direzione con ESS
Taillight	LED
Sicurezza antifurto	HISS, Honda Ignition Security System

*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.