

2004 CBF500



NEW Les lignes sportive de la selle se traduisent par une hauteur de 770 mm seulement, avec des contours qui permettent facilement la pose des pieds au sol pour les petits utilisateurs ou les débutants. Le guidon est également plus facile à atteindre.

Le style de la nouvelle CBF500 dégage une image de modernité et d'élégance simple, en particulier grâce à son superbe réservoir de 19 litres et à sa selle double dessinée pour accueillir deux personnes en tout confort.

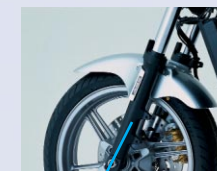
Le confort du passager sur toutes les distances est assuré par une large surface d'assise, une paire de poignées de maintien facilement accessibles et par des repose-pieds installés sur des platines en aluminium moulé.



NEW La robuste suspension arrière Monoshock avec son imposant bras oscillant en acier et son amortisseur HMAS assure un comportement parfait dans toutes les conditions.

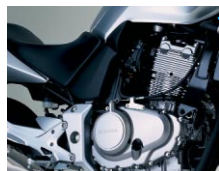


NEW Entièrement électronique, l'instrumentation est similaire à celle de la CB900F Hornet. Elle comporte deux cadrans ainsi qu'un écran digital avec totalisateurs journaliers, température d'eau et témoin de réserve de carburant.



NEW Les éléments de la confortable fourche de ø 41 mm sont largement écartés pour un comportement facile et vif mais aussi pour un contrôle digne des meilleures supersports.

NEW Les magnifiques jantes à 6 bâtons apparaissent légères, modernes et sportives. Elles accueillent des pneumatiques radiaux hautes performances et sont freinées par une paire de disques de ø 296 mm avec étriers double pistons à l'avant et un disque de ø 240 mm à simple piston à l'arrière.



NEW Très vif à prendre ses tours, le bicylindre en ligne de 499 cm³ à refroidissement liquide a été travaillé afin d'offrir un couple plus important à bas et moyens régimes ainsi qu'un comportement à la fois doux et progressif qui corresponde aux exigences de tous les utilisateurs.

NEW Une version équipée d'un ABS compact mais très efficace est également disponible, offrant un freinage plus progressif et plus sécurisant dans toutes les conditions.

NEW Léger et rigide, le cadre Mono-Backbone similaire à celui utilisé par les très populaires Hornet utilise le moteur comme un élément rigidificateur pour optimiser la rigidité et offrir un comportement facile.



La nouvelle CBF500 sera disponible avec une longue liste d'équipements en option, parmi lesquels un porte-bagages arrière, deux top-case de taille différente, un système d'alarme antivol, des poignées chauffantes...

Image: type ED

2004

CBF500

INFORMATION DE PRESSE

Introduction

Le marché moto européen déborde de machines virtuellement à même de satisfaire n'importe quel style de conduite et n'importe quel niveau de performance, en particulier aux extrêmes. Manifestement, une grande partie de l'effort des constructeurs se concentre sur les modèles les plus prestigieux, ce qui permet aux motards les plus expérimentés de disposer d'un large choix, qu'il s'agisse de répliques, de roadsters ou de routières. De la même façon, en matière de motos et de scooters de petite ou moyenne cylindrée, plus traditionnellement réservées aux débutants, Honda et les autres constructeurs disposent d'un incroyable étalage de motos conçues pour répondre à tous les goûts et à tous les âges, sans oublier d'être amusantes et économiques.

Les roadsters connaissent notamment un réel succès populaire, en particulier en 600 cm³, où Honda est très bien représenté par la fameuse Hornet, engouement qui se retrouve même dans les cylindrées supérieures. En plus de traduire une réelle volonté des motards de revenir aux plaisirs simples de la moto, les roadsters offrent aussi – notamment les moyennes cylindrées – l'avantage d'un prix de vente et d'un coût d'entretien limités, sans négliger des tarifs d'assurance abordables.

Un autre facteur important dans l'essor des roadsters est le nombre croissant de femmes qui rejoignent la moto. Lassées de regarder passer les autres ou de rester cantonnées à l'arrière, de nombreuses femmes ont poussé la porte des motos écoles afin de pouvoir goûter elles aussi au plaisir de la conduite moto. Cependant, une fois le permis en poche, le choix de machines se trouvait bien souvent limité par la hauteur de selle décourageante revendiquée par la plupart des moyennes et des grosses cylindrées, à un moment où la confiance en soi n'est pas toujours totale.

Par ailleurs, l'offre a toujours été un peu faible entre les 125 cm³ et les "vraies" motos d'initiation, avec quelques rares 250 cm³ ou plus comblant tant bien que mal le fossé entre les petites cylindrées et les 600, nettement plus puissantes et plus imposantes.

Depuis près de 10 ans maintenant, la sobre mais très populaire CB500 s'est discrètement construite une carrière exemplaire, séduisant tant les motos écoles que les particuliers, y compris un nombre impressionnant de pilotes qui ont fait leurs débuts dans les épreuves de la CB500 Cup avant d'atteindre les plus hauts niveaux. D'abord considérée comme une machine "facile et pas chère", la CB500 a rapidement prouvé

toutes ses qualités de moto polyvalente, capable d'accomplir ses trajets quotidiens sans broncher tout en disposant d'une réserve de performance suffisante pour affronter l'autoroute ou aller chasser les sportives dans les enchaînements de virages.

Aujourd'hui, 10 ans après ses premiers tours de roues, la CB500 paraît enfin prête pour une profonde cure de rajeunissement, qui dépasse le cadre esthétique pour toucher au concept lui-même : il fallait une machine plus moderne et plus "européenne" dans ses lignes et son comportement, capable de rallier à la fois les pilotes expérimentés et ceux qui recherchent une machine confortable et rassurante pour les accompagner vers les grosses cylindrées; Une machine qui combine efficacement des qualités fondamentales telles qu'une faible hauteur de selle, la légèreté, la vivacité - pas simplement à haute vitesse mais aussi et surtout dans les pires conditions urbaines -, sans oublier une puissance qui sache toujours rester contrôlable; Une moto "sympathique" qui participe aux plaisirs de l'apprentissage du débutant tout en faisant étalage de performances inspirées lorsque le moment sera venu.

Prenant en compte toutes ces remarques et tous ces souhaits, l'équipe en charge des roadsters s'est alors réunie pour injecter une bonne dose de plaisir et d'intérêt à la morne catégorie des 500 cm³. Reprenant à son compte des technologies soigneusement sélectionnées et ayant déjà fait leurs preuves sur d'autres modèles et les motorisant à l'aide du célèbre et dynamique bicylindre en ligne à refroidissement liquide de 499 cm³ déjà connu, la séduisante CBF500 fixe de nouveaux standards en matière de facilité et de plaisir de conduite. Rien de radical, rien de négligé, juste une bonne machine, solide, polyvalente et dont les qualités vont rapidement convaincre n'importe quel motard.

Concept de développement

En travaillant à redéfinir ce que devait être le standard de la catégorie 500, les ingénieurs Honda se sont efforcés de créer une moyenne cylindrée attirante pour les nouveaux pratiquants grâce à une faible hauteur de selle et des dimensions limitées. Une vraie moto confortable et qui fasse preuve d'un comportement rassurant pour les débutants en transit entre les petites cylindrées ou les scooters et les grosses cylindrées. Mais une moto également capable d'offrir un bon niveau de performance et même de potentiel sportif de manière à satisfaire des utilisateurs plus aguerris et, pourquoi pas, des pilotes tout court.

Sur la base du très apprécié bicylindre en ligne refroidi par eau qui propulsait la CB500, les motoristes ont travaillé afin d'améliorer les performances. Le moteur délivre désormais plus de couple à bas et moyens régimes mais aussi une puissance plus exploitable, à même de permettre au pilote d'apprécier progressivement toute l'étendue des plaisirs offerts par la conduite de cette moto. Une certaine attention a aussi été apportée à la mise en conformité du moteur avec les normes antipollution.

Coté châssis, le cadre de la nouvelle CBF500 est une évolution du simple et robuste cadre "Mono-Backbone" déjà utilisé sur les célèbres Hornet. Grâce à l'adjonction de suspensions de haute qualité et de pneumatiques radiaux spécialement adaptés, cette nouvelle partie cycle offre un comportement vif, agile et sain, quels que soient la taille, le poids ou le niveau d'expérience du pilote.

Le dessin est sobre et séduisant, offrant juste ce qu'il faut d'originalité dans les lignes pour exercer une certaine fascination, tout en restant dans l'esprit fondamental de la moto : la CBF500 est une machine qui encourage et qui caresse, qui calme les nerfs et fait savoir à son pilote qu'il a fait le bon choix pour rouler, et pour longtemps.

Avec ses performances étonnantes, son freinage puissant, en particulier sur la version équipée de la toute dernière génération de système de freinage ABS, la nouvelle CBF500 possède tout ce dont un motard peut avoir besoin pour vivre toute l'étendue des plaisirs de la moto. Du premier coup d'œil au regard satisfait après une longue balade sur route, le message est clair : "essaye et tu verras !"

Style

Fine et sportive, la CBF500 offre une image de légèreté et de sobriété qui attire résolument les regards. Imaginée dans les studios de création du centre de recherche Honda R & D Europe (Allemagne) par une équipe internationale d'ingénieurs et de dessinateurs, la nouvelle CBF apparaît moderne, fluide et élégante avec son large réservoir de 19 litres et sa selle double sculptée dans un souci évident de confort en duo. Conçue tout spécialement pour satisfaire aux exigences des débutants et des plus petits avec sa hauteur de 770 mm seulement, la selle présente une forme spécialement incurvée qui place le pilote plus en avant que d'habitude afin de lui permettre d'atteindre facilement le large guidon mais aussi de bien poser les pieds au sol. Des caches latéraux fins et compacts associent le réservoir et la selle au travers de lignes fluides et légères qui participent également au sentiment de sécurité et de confiance.

Afin de s'approcher d'un confort idéal pour le passager, la selle lui offre une large surface d'assise doublée d'une paire de poignées de maintien facilement accessibles, éléments auxquels s'ajoutent d'élégants repose-pieds en aluminium qui proposent une position confortable pour les petits déplacements comme les grands voyages.

Le feu avant rond de la CBF, de type halogène, est similaire à celui de la CB500 et délivre un faisceau large et efficace de jour comme de nuit. Les clignotants avant appartiennent à la toute dernière génération de type "multirélecteur" tandis qu'à l'arrière, encadré par deux larges clignotants, un feu à multirélecteur et simple ampoule est proprement et élégamment intégré au garde-boue dans le plus pur style européen.

Instrumentation moderne

Pour une visibilité parfaite et immédiate de tous les paramètres, l'instrumentation de la CBF comporte deux larges compteurs et compte-tours électronique identiques à ceux que l'on trouve sur la Hornet 900. Une jauge de température d'eau analogique prend place dans le compte-tours alors qu'un écran digital multifonctions est placé dans le compteur de vitesse et affiche les distances totales et partielles, lesquelles peuvent être facilement réétalonnées grâce à un bouton caoutchouc placé à proximité. Sous la lentille fumée disposée entre les deux compteurs se trouve une batterie

d'indicateurs lumineux à diodes comprenant l'assortiment habituel plus un témoin de réserve de carburant qui s'allume lorsqu'il ne reste que 3 litres dans le réservoir. Sur la version concernée, un témoin de mauvais fonctionnement de l'ABS est également présent. Un contacteur de feux de détresse est inclus dans le commodo droit, immédiatement et facilement accessible lorsque le besoin s'en fait sentir.

Définition des coloris

La nouvelle CBF500 sera commercialisée en Europe parée de 3 coloris qui ne manqueront pas d'attirer l'attention sur ses lignes superbes, sa qualité de fabrication et son esprit profondément européen. Ces coloris comprennent un argent métallique qui accentue les lignes modernes de la CBF500, un noir plus sobre et luxueux qui impressionne par sa simplicité et enfin un bleu lumineux dont émane un vrai parfum de qualité et de performances.

Coloris

- Argent Métallique Force
- Noir
- Bleu Xénon

Moteur

La nouvelle et dynamique CBF500 est globalement propulsée par le même bicylindre en ligne double ACT refroidi par eau compact et performant que l'on a pu découvrir en 1994 sur la CB500. Équipé d'un balancier d'équilibrage pour un fonctionnement tout en douceur et d'une paire de carburateurs à boisseau plats pour des réactions vives et puissantes, ce moteur offre une combinaison parfaite entre facilité d'utilisation et performances sportives, des qualités auxquelles on peut ajouter une consommation réduite, une fiabilité exemplaire et un faible taux de rejets polluants.

Très populaire auprès des pilotes amateurs, ce bicylindre liquide de 499 cm³ est construit autour d'un vilebrequin calé à 180° sur lequel sont installés des pistons allégés, dessinés pour privilégier les hauts régimes tout en limitant les frottements et en réduisant les masses en mouvement. Logé devant le vilebrequin, le contre-arbre d'équilibrage des vibrations entraîné par pignons participe à la douceur de fonctionnement en éliminant les vibrations primaires.

Au dessus, le double arbre à cames est entraîné par une chaîne silencieuse placée en position centrale et équipé d'un tendeur automatique sans entretien. Les cames agissent directement sur les poussoirs des 4 soupapes de chaque cylindre, selon une configuration utilisée sur la plupart des moteurs sportifs Honda.

Retravaillé de manière à délivrer plus de puissance à mi-régimes, favoriser les accélérations, réagir avec progressivité et, d'une manière plus générale, faciliter la conduite pour les débutants comme pour les "anciens", ce propulseur superbement simple ne réclame de réglage de soupapes que tous les 24 000 km.

Allumage 3D ultra-efficace

Dans le but de parvenir à de meilleures performances, plus progressives mais aussi mieux contrôlées, la nouvelle CBF500 dispose de l'un des systèmes d'allumage les plus perfectionnés jamais utilisé par Honda. Utilisant une cartographie en trois dimensions ainsi qu'un calculateur à 16 bits qui prend en compte l'ouverture des gaz afin de déterminer le meilleur instant pour l'allumage de chacun des deux cylindres, ce nouveau système garanti des performances optimales avec une progressivité bienvenue à tous les régimes. Deux qualités qui s'associent au couple étonnant délivré par ce

moteur à bas régimes pour éviter les hoquets qui se produisent parfois lorsque l'on ouvre les gaz en grand sur les rapports supérieurs, mais aussi pour garantir des accélérations instantanées lorsque le besoin s'en fait sentir.

Carburateurs à boisseaux plats

Alors que l'air frais entre dans la chambre de combustion en provenance d'une boîte à air de grande capacité – ce qui favorise la puissance et sa progressivité -, le carburant est rapidement et efficacement vaporisé dans la veine gazeuse via une paire de carburateurs à boisseau plat VP qui garantissent des performances omniprésentes, des accélérations progressives tout au long de la plage de régime, sans oublier des démarrages faciles et un contrôle parfait des opérations. En plus des câbles de gaz déplacés du centre vers la gauche en accord avec la nouvelle configuration du cadre, un nouveau capteur d'ouverture des gaz a été installé sur le carburateur droit, directement connecté au nouveau système d'allumage. La consommation a également été améliorée par rapport à la CB500 ce qui, compte tenu de la contenance du réservoir, autorise une autonomie supérieure avec le plein.

Entraînée directement par le vilebrequin – tout comme le contre arbre d'équilibrage -, la boîte à 6 rapports exploite à merveille le couple du moteur à bas et moyens régimes en offrant de fortes sensations d'accélération. Afin de rendre la conduite encore plus facile, en particulier pour les débutants, l'embrayage possède une surface de friction accrue pour des démarrages plus progressifs.

Les autres modifications apportées à cet excitant moteur comprennent aussi une modification mineure des carters afin d'accueillir un capteur pour le nouveau compteur électronique de vitesse. Par ailleurs, la CBF500 participe à la préservation de l'environnement grâce au système "Air Induction" qui injecte un flux d'air frais dans les conduits d'échappements afin d'assurer une combustion complète des gaz.

Le système d'échappement deux en un est, pour sa part, équipé de deux tubes revêtus de matériaux catalytiques qui réduisent de manière significative les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes (NO_x) et d'hydrocarbures (HC). Cet échappement plus propre débouche dans un nouveau silencieux ovale qui délivre une sonorité plutôt excitante avec une forme parfaitement intégrée au dessin de l'ensemble.

Partie Cycle

La nouvelle CBF500 est construite autour d'un nouveau cadre de type Mono-Backbone, dérivé de la simple mais robuste structure à simple tube rectangulaire déjà utilisée sur les Hornet 600 et Hornet 900. Solide mais relativement légère, cette "poutre" en acier de 75 x 45 mm de section s'étend d'un seul trait de la colonne de direction jusqu'à la fixation inférieure des carters moteur. À l'avant, une paire de supports rectangulaires maintient fermement la culasse tandis qu'à l'arrière, une double boucle traditionnelle en tubes ronds constitue un support sûr, non seulement pour le pilote et son passager mais aussi pour un éventuel top-case optionnel. De retour vers l'avant, le compact mais très efficace radiateur prend place sous la colonne de direction afin de garantir un refroidissement constant et d'optimiser la fiabilité, quelles que soient les conditions.

Suspensions de haute qualité

Les suspensions de la CBF500 ont été spécialement sélectionnées pour favoriser la facilité de conduite tout en se montrant parfaitement à la hauteur avec ceux qui mettent leurs qualités de pilote en pratique de temps à autre. À l'avant, à la place de la fourche de 37 mm de la CB500, on trouve une fourche de 41 mm, proche de celle qui équipe les populaires Hornet. En plus d'offrir un fonctionnement optimal, cette fourche s'avère particulièrement stable avec un écartement des tubes de 204 mm (CB500 : 182 mm) et un déport de 30 mm, synonyme de manipulation sans efforts. De quoi rassurer les pilotes de tous niveaux, des novices aux pilotes de compétition. Une autre contribution à l'agilité dont fait preuve la CBF500 dans les pires conditions urbaines vient du large angle de braquage de 72° de butée à butée (CB500 : 68°).

À l'arrière, le système de suspension bénéficie des développements menés sur les sportives de la dernière génération. Le large bras oscillant en tubes de 35 x 75 mm s'avère encore plus rigide et plus performant que le modèle précédent de 30 x 50 mm, pourtant largement éprouvé en compétition. La nouvelle suspension de type Monoshock est basée sur le principe introduit sur les Hornet, avec un amortisseur HMAS à double chambre similaire à celui que l'on trouve sur de nombreuses sportives de la gamme.

Nouveaux pneumatiques radiaux

Pour la première fois dans la catégorie des roadsters de moyenne cylindrée, la nouvelle CBF500 est équipée de pneumatiques radiaux de haute qualité, installés sur de nouvelles jantes en aluminium moulé à 6 branches. Bien que les bicylindres et les roadsters de moyenne gamme soient traditionnellement équipés de pneumatiques conventionnels, plus étroits et moins chers, les radiaux offrent l'avantage d'une amélioration significative du comportement et de la facilité de conduite. La différence de vivacité et de sécurité lors des passages en courbe est telle que même les débutants peuvent sentir la différence. Dotées d'une carcasse très performante, ces larges gommes avant de 120/70 et arrière de 160/60 démodent totalement les enveloppes de 110/80 et de 130/80 montées sur la CB500, offrant aux pilotes de tous niveaux le plaisir de pousser un peu plus loin leurs freinages et de rentrer un peu plus forts dans les virages, en toute confiance.

Roues et freins

Les nouvelles jantes en aluminium présentent un nouveau dessin séduisant et dynamique, en particulier grâce à une configuration qui fait appel à 6 branches en U. La roue avant hérite aussi d'un axe de 20 mm de diamètre (CB500 : 15 mm) afin de garantir une rigidité optimale et un comportement rassurant.

La puissance et la constance du freinage sont assurées à l'avant par un simple disque de 296 mm pincé par un nouvel étrier double piston et par des plaquettes en métal fritté. À l'arrière, le disque de 240 mm est freiné par un étrier simple piston monté directement sur le bras oscillant.

Version ABS pour un freinage efficace et parfaitement maîtrisé

La nouvelle CBF500 est aussi disponible en version ABS, offrant non seulement toute l'étendue des qualités de la CBF standard, mais aussi un sentiment de confiance supplémentaire apporté par la compacité et l'efficacité de l'antiblocage Honda. Tout comme le système actuellement installé sur le fameux Silver Wing ABS, ce nouvel ABS autorise un freinage exceptionnellement doux et sécurisant dans les pires conditions, là où les pilotes de tous niveaux en ont le plus besoin.

Cette toute dernière génération d'ABS Honda est tout simplement la plus simple et la plus efficace disponible aujourd'hui sur une moto, constituant un plus indéniable pour la nouvelle CBF500 dans le sens d'une conduite plus sûre et plus efficace.

Grâce aux caractéristiques de l'ABS, le freinage déjà excellent de la CBF500 s'en trouve encore nettement amélioré, permettant une conduite plus confortable et plus sereine.

Quel que soit le coefficient d'adhérence du sol, qu'il s'agisse de bandes blanches ou de plaques métalliques, la maîtrise autorisée par l'ABS peut faire la différence, permettant au pilote d'être plus en confiance et en sécurité mais aussi en permettant à celui-ci d'exploiter pleinement les qualités du système de freinage de la CBF500.

Comme sur les autres modèles équipés d'un tel système, la centrale électronique possède un programme d'auto-diagnostic qui contrôle en permanence les principaux composants électroniques et hydrauliques. Si un dysfonctionnement venait à être détecté, le système s'interrompt automatiquement tandis que le freinage reste utilisable de manière traditionnelle. Une diode rouge placée sur l'instrumentation informe alors le pilote de ce dysfonctionnement et de l'utilité d'une visite d'entretien.

Équipements optionnels

La nouvelle CBF500 pourra être équipée d'une bonne quantité d'accessoires et équipements optionnels développés spécialement par Honda Access Corporation. Cette liste comprend entre autre :

- Un saute vent en polycarbonate légèrement teinté qui s'intègre parfaitement aux lignes de la CBF500 et offre une protection supplémentaire au pilote.
- Un porte-paquet arrière avec poignées passager intégrées et points de fixation pour le montage d'un top-case.
- Un grand top-case construit en résine ABS grise et d'une capacité de 45 litres, suffisante pour transporter deux casques intégraux en toute sécurité. Cet accessoire dispose aussi d'un système de démontage rapide.
- Un élégant top-case de 35 litres capable de contenir, entre autres, un casque intégral. Les coloris de ce top-case sont accordés à ceux de la machine ; il dispose en outre d'un système pratique de démontage rapide.
- Un robuste sac de transport extensible qui facilite le transport et le rangement.
- Une très pratique sacoche de réservoir magnétique de 13 litres.
- Un système d'alarme AVERTO sonore sensible aux vibrations. La CBF500 dispose d'origine du précâblage nécessaire à l'installation de ce système.
- Un protège-réservoir autocollant qui évite les possibles rayures dues aux fermetures à glissière.
- Un jeu de poignées chauffantes.
- Un antivol en U ultra-résistant conçu pour être transporté dans le logement aménagé sous la selle.
- Une housse ultra-résistante.
- Une béquille centrale sécurisante lors du stationnement et pratique pour l'entretien courant.
- Une béquille d'atelier à placer sous le bras oscillant et qui facilite les opérations d'entretien.
- Des pièces d'habillage chromées qui agrémentent le compteur et le compte-tours (jeu de deux).

| Caractéristiques | CBF500 (type ED) |
|---------------------------|--|
| Moteur | |
| Type | Bicylindre en ligne, 4 temps, double ACT et 8 soupapes, refroidi par eau |
| Cylindrée | 499 cm ³ |
| Alésage x Course | 73 x 59,6 mm |
| Rapport volumétrique | 10,5 à 1 |
| Puissance maxi | 42 kW à 9 500 tr/min (95/1/EC) |
| Couple maxi | 45 Nm à 8 000 tr/min (95/1/EC) |
| Régime de ralenti | 1 300 tr/min |
| Capacité d'huile | 3,5 litres |
| Alimentation | |
| Carburateur | 2 carburateurs à boisseau plat 34 mm type VP |
| Filtre à air | Cartouche papier |
| Capacité de carburant | 19 litres (y compris témoin de réserve 3,5 litres) |
| Système électrique | |
| Allumage | Digital avec avance électronique |
| Calage de l'allumage | 14° AvPMH (ralenti) ~ 33° AvPMH (3 500 tr/min) |
| Bougie | CR8EH-9S (NGK); U24FER9S (ND) |
| Démarrage | Électrique |
| Batterie | 12 V / 8,6 AH |
| Alternateur | 309 W |
| Phare | 12 V / 60 W (croisement) / 55 W (route) |
| Transmission | |
| Embrayage | Multidisque en bain d'huile |
| Entraînement | Mécanique par câble |
| Boite | 6 rapports |
| Réduction primaire | 1,947 (74/38) |
| Rapports | 1 3,461 (45/13) 2 2,235 (38/17) 3 1,750 (35/20) 4 1,478 (34/23) 5 1,280 (32/25) 6 1,130 (26/23) |
| Réduction finale | 2,733 (41/15) |
| Transmission finale | Chaîne à joints toriques #526 |

Cadre

Type Simple poutre d'acier rectangulaire type Mono-backbone

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 170 x 765 x 1 110 mm
Empattement 1 480 mm
Angle de chasse 25°
Traînée 110 mm
Hauteur de selle 770 mm
Garde au sol 140 mm
Poids à sec 183 kg (*186 kg)
Poids tous pleins faits 206 kg (AV: 100 kg; AR: 106 kg)
*209 kg (AV: 102 kg; AR: 107 kg)
Capacité de transport maxi. 180 kg
Poids en charge 386 kg (*389 kg)

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique de 41 mm, débattement 120 mm
Arrière Amortisseur Monoshock avec 7 réglages en précharge, débattement 125 mm

Roues

Type En aluminium coulé à 6 branches en U
Jantes Avant 17M/C x MT3.50
Arrière 17M/C x MT5.00
Pneumatiques Avant 120/70 ZR17M/C (58W)
Arrière 160/60 ZR17M/C (69W)
Pression Avant 250 kPa
Arrière 290 kPa

Freins

Type Avant Simple disque hydraulique 296 x 6 mm avec étrier 2 pistons
(*ABS, étrier 3 pistons) et plaquettes frittées
Arrière Simple disque hydraulique 240 x 5 mm avec étrier simple piston
(*ABS) et plaquettes frittées
*CBF500 ABS

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