

***Introduction***

Présente sur le marché depuis 1993, la CB500 est une machine attachante qui concilie tous les avantages d'une moyenne cylindrée performante avec des lignes modernes et agréables, au plus grand plaisir des motards de tous âges. Pour élargir encore son audience, elle se décline en 1998 dans une nouvelle version

additionnelle, équipée d'une tête de fourche qui lui confère une allure sensiblement plus sportive. Cette protection supplémentaire permettra aux possesseurs de la CB500S d'utiliser leur machine aussi bien pour leurs déplacements quotidiens que pour s'échapper de la ville et de ses encombrements insolubles.



***Concept de la ligne et des couleurs***

La polyvalence est la clef du succès de la plupart des moyennes cylindrées : le demi-carénage de la nouvelle CB500S permet donc une meilleure protection (tourisme de proximité), présente une image plus sportive (reconnaissance des qualités de la CB500 dans ce domaine), sans rien ôter des nombreuses qualités de la version dénudée.

Trois coloris équiperont la CB500S : un rouge métallique radiant très dynamique, un noir nettement plus "high tech" et enfin un jaune Citron à l'allure plus féline.

**Coloris**

- Rouge Métallique radiant
- Noir
- Jaune Citron



**Moteur**

**La réputation du moteur de la CB500S n'est plus à faire : sous un caractère plein de bonne volonté lorsqu'on le sollicite en ville au quotidien, il cache une personnalité d'authentique moteur sportif une fois dans les tours.**

A la fois simple et raffiné dans sa technologie puisqu'il doit beaucoup à la fameuse CBR600F, ce bloc est un bicylindre en ligne de 499 cm<sup>3</sup> économique et fiable. Doté d'un refroidissement liquide, il compte également sur une distribution à 8 soupapes entraînée par chaîne, synonyme de montée en régimes rapides et rageuses, au bénéfice des accélérations. La boîte de vitesses compte 6 rapports et est secondée

par un embrayage qui sait rester progressif, même sous charge. L'alimentation est pour sa part confiée à une paire de carburateurs à boisseau plat, connus et appréciés pour les performances qu'ils autorisent. Au final, la CB500S n'est pas loin d'apparaître comme une authentique sportive et nombreux seront ceux qui seront surpris du potentiel et du caractère de ce moteur.



**Partie-Cycle**

Polyvalente par les qualités de son moteur, la CB500S l'est tout autant par celles de sa partie-cycle : son cadre double berceau en acier a ainsi été dessiné pour associer légèreté avec rigidité, tout en offrant un comportement agile et sûr dès lors qu'une route propice se profile.

**Suspensions**

La CB500S peut compter à l'avant sur une fourche télescopique  $\varnothing$  37 mm offrant 130 mm de débattement et à l'arrière sur une paire de combinés amortisseur réglables en précharge (5 positions, pour être efficace en solo comme en duo) montés sur un bras oscillant en tubes d'acier de section carrée.

**Freins**

Tout comme les suspensions, les freins de la CB500S ont été calculés afin de satisfaire à la fois à une utilisation en solo ou en duo. On trouve à l'avant un disque de  $\varnothing$  296 mm pincé par un étrier double piston utilisant des plaquettes sans amiante. A l'arrière, le simple disque de  $\varnothing$  240 mm utilise un étrier simple piston avec des plaquettes en résine.



***Equipements***

**Par ailleurs, une vaste gamme d'accessoire a été développé spécialement pour la CB500S, respectant la totalité des critères de qualités traditionnellement exigés par Honda.**

- La CB500S dispose d'une selle fermant à clef et sous laquelle on peut loger un antivol en "U".
- La nouvelle tête de fourche intègre désormais un tableau de bord complet ainsi qu'une efficace optique de phare.
- Le réservoir contient 18 litres de carburant, garantie d'une autonomie suffisante en usage quotidien comme en balade.



**Caractéristiques techniques****Caractéristiques techniques****CB500S (Type IT)**

Moteur		Bicylindre en ligne, 4 temps, à double ACT et 8 soupapes, à refroidissement liquide
Alésage × Course		73 × 59,6 mm
Cylindrée		499 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique de compression		10,5 : 1
Alimentation		2 carburateurs de type VP à boisseau plat, diam. 34 mm
Puissance maximale		58 ch DIN (40 kW ISO) à 9 500 tr/min
Couple maximal		4,7 daN. m DIN à 8 000 tr/min
Allumage		Transistorisé géré par microprocesseur, avec avance électronique
Démarrage		Electrique
Boîte de vitesses		A 6 rapports
Transmission finale		Par chaîne à joints toriques
Dimensions	(L × l × H)	2 170 × 720 × 1 050 mm
Empattement		1 430 mm
Hauteur de selle		775 mm
Garde au sol		145 mm
Capacité du réservoir d'essence		18 litres (dont 2,5 litres de réserve)
Roues	Avant/Arrière	En alliage d'aluminium coulé, à six bâtons à profil en "U"
Pneus	Avant	110/80-17 57H
	Arrière	130/80-17 65H
Suspensions	Avant	Fourche télescopique diam. 37 mm, débattement : 115 mm
	Arrière	2 amortisseurs réglables en précharge, débattement : 117 mm
Freins	Avant	Simple disque hydraulique diam. 296 mm avec étrier double piston et plaquettes moulées en résine, sans amiante.
	Arrière	Simple disque hydraulique diam. 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes moulées en résine.
Poids à sec		179,3 kg