



Honda CB500F, CB500X ja CBR500R

A2-LUOKAN KÄRKIKOLMIKKO

Sama runko, moottori ja voimansiirto, mutta nakumalli, sportti ja crossover tuntuvat täysin erilaisilta. Jos pitäisi valita tämän hetken paras A2-luokan pyörä, valitsisin jonkun näistä kolmesta Hondasta.

HETI ENSIMMÄISISTÄ METREISTÄ lähtien Hondan uusi CBR 500R hämmästyttää pirteällä moottorillaan. Vaihteet on välitetty lyhyiksi, jolloin vaihdesalkku ja koko kierrosalue tulee käytettyä tehokkaasti hyväksi. Kun vielä teho kasvaa suoraviivaisesti lähes rajoittimelle asti, on ilmassa vahvaa urheiluhenkä. Honda osoittaa uusilla CBR 500R, CB 500F ja CB 500X-malleillaan, että A2-luokan pyöräkin voi olla hauska ja urheilullinen ajettava.

Honda esitteli kolme saman tekniikan jaka-

vaa 500-kuutioista malliaan vuonna 2013, jonka jälkeen niitä on myyty Euroopassa 70 000 kappaletta. Suosituin on ollut nakumalli, jonka tähänastinen myyntimäärä on 36 000 kappaletta. CB 500X on löytänyt tiensä 21 000 asiakkaan talliin ja CBR 500F-mallia on myyty 13 000 kappaletta. Vuonna 2016 esitelty toinen sukupolvi toi terävyyttä sekä ulkomuotoihin että myyntilukuihin. Erityisesti X-version myyntimäärä on viime vuosina ollut nousujohteinen. Vuodeksi 2019 vahvasti uudistuneella mallistolla Honda

tavoittelee voimakkaampaa identiteettiä malleille ja suurempia eroja niiden välille.

Kaksisylinteriseksi 500-kuutioiseksi rivi-moottoriksi Hondan voimanlähde kajauttaa ilmoille urheilullisen soundin. Sylinterin porauksen ja iskun suhde on yksi, millä on aikaansaatu hyvä kompromissi huipputehon ja alakierrosväännön suhteen. Edelliseen malliin verrattuna venttiilien ajoituksia on muutettu ja nostoa kavatettu 0,3 milliiä. Airbox on isompi ja pakoputkisto on avarrettu mm. kahdella ulostulolla.



CBR500R

CB500X

” HONDA OSOITTAU
UUSILLA CBR 500R,
CB 500F JA CB 500X-
MALLEILLAAN, ETTÄ
A2-LUOKAN PYÖRÄKIN
VOI OLLA HAUSKA JA
URHEILULLINEN
AJETTAVA.

Valmistajan mukaan moottorissa on nyt neljä prosenttia enemmän tehoa ja vääntöä 3000 ja 7000 kierroksen välillä, eli juuri sillä yleisimmin käytetyllä alueella. Isoilla vaihteilla meno on toki maltillista alle 5000 kierroksen, mutta koko- ja teholuokka huomioiden suorituskykyä on hämmästyttävän paljon. Koeajolenkki kiersi Teneriffalla ja nousi Teiden rinteitä yli 2000 metrin korkeuteen saakka. Ohuesta ilmasta ja melkoisesta ylämäestä huolimatta meno maistoi kaikilla kolmella mallilla todella reippaasti ylös asti.

KYTKINTÄ ON MUUTETTU ja sormivoimaa tarvitaan nyt 45 prosenttia vähemmän kytkinkahvan puristamiseen kuin ennen. Keveydestään huolimatta kytkin on tunnokas käyttää. Kyseessä on samalla pienin Honda-moottori, jossa on yhdistelmäluistokytkin. Vaihteisto on sukua CBR600 ja CBR1000RR-mallien vaihteistolle. Ja sen huomaa, sillä erittäin kevyt vaihdepoljin lyhyine liikkeineen tuo sporttisuutta ajoon. Jopa niin, että siihen jää kaipaamaan quickshifter-vaihdeavustinta.

SPORTISSA JA NAKUSSA on 17,1-litrainen tankki ja X-versiossa tankin vetoisuus on 17,7 litraa. Toimintamatkaa kaikille malleille luvataan 490 kilometriä, mikä vastaa 3,5 – 3,6 litran keskilutuksia. Ja koeajon perusteella niihin on myös mahdollista päästä.

HONDA CBR500 R



KOEAJOPÄIVÄ ALKAA CBR500R:N satulassa. Vaihdepolkimen liike on kevyt ja lyhyt, vaihteet solahtavat päälle race-tyylisen napakasti. Kytinkahva on hyvätuntuinen ja kevyt. Ykkösvaihteella mennään rajoittimelle jo ennen 70 kilometrin tuntinopeutta, kakkonen riittää 93 ja kolmonen 121 kilometriin asti. Kuutosvaihteella 6 000 kierrosta vastaa 125 kilometrin mittarinopeutta. Värinät alkavat haitata 7 000 kierrokselta ylöspäin. Moottori on ominaisuuksiltaan kuin venyvä kumilanka, voimaa tulee tasaisesti lisää kierrosten kasvaessa mutta luonnollisesti varsinainen tehopiikki jää puuttumaan. Polttoaineensyötössä on eri mallien välillä sen verran eroa, että sporttissa on painotettu yläkierrostehoa eniten.

Ajoasento on nyt selvästi nojaavampi, valmistajan ilmoituksen mukaan kahdeksan astetta enemmän. Muutos on saatu aikaan siirtämällä ohjaustankoa huimat 36 millillä eteenpäin, 24 millillä alas ja kaventamalla tankoa samalla yhdeksän millillä. Myös peilit on samalla siirretty alaspäin. Jalkatapit ovat yhä melko edessä. Uusi CB1000R-mallista tuttu mittaristo on kompakti ja nykyaikainen, mutta sporttimalliin kaipaasi urheilullisempaa isoa pyöreää - ja mielellään valkopohjaista - kierroslukumittaria. Nyt vaihde- ja nopeusnäyttö ovat selkeitä mutta pienikokoinen kierroslukunäyttö ja hennolla viivalla piirretty punaraja näkyvät heikosti. Onneksi varustukseen kuuluu kirkas vaihtovalo, joka on säädettävissä 250 asteen porrastuksella. Sen ansiosta koko teho- ja kierroslukualueen pystyy hyödyntämään tehokkaasti, kun maksimiteho saadaan 8 600 kierroksella ja rajoitin tulee vastaan jo 150 kierrosta ylempänä.

Painoa on saatu puristettua kolme kiloa alemmas mm. ohuemmilla katemuoveilla, uudella takarungolla, pienemmällä akulla ja pienemmällä ABS-yksiköllä. Kaikki katteet on muo-

toiltu uudelleen ja samalla aerodynamiikka on parantunut. Keula on sirompi ja takaosa kevyemmänolainen. Sivukatteisiin on lisätty leveyttä ja niiden alaosassa on nyt MotoGP-tyyliset siivet ilmanohjaimina. Vaikka 192 kilon paino tankattuna ei kuulosta erityisen kevyeltä, niin kevyiden pyöriä massojen, lyhyen akselivälin ja kapean rengastuksen ansiosta CBR500R on sopiva yhdistelmä ketteryyttä mutkateillä ja vakautta matka-ajossa.

JOUSITUS ON PEHMEÄ kuten tässä pyöräluokassa kuuluukin. Showa on muuttanut jousituksen suunnitteluperiaatteitaan radikaalisti ja nyt vaimennus on selvästi pintaherkempi ja progressiivisempi, jolloin pienet nyyt ja kuopat eivät tule läpi sormille. Hidastuvuudesta huolehtii yksi 320-millinen jarrulevy edessä yhdistettynä kaksimäntäisiin jarrusatuloihin. Perusjarrut sopivat kuin nenä päähän tämän teho- ja painoluokan pyörälle. Ensiasennusrenkaina on Dunlopin Sportmaxin uudempi 222-malli, joka tuntuu eri-

tyisesti kylmänä selvästi paremmin pitävältä kuin esimerkiksi CBR650R:n ensiasennusrenkaina oleva vanhempi Sportmax 214 -malli. CBR:n koeajoreitti vei merenpinnan tasolta 2 000 metrin korkeuteen lounastauolle. Huolimatta lähes pelkästä ylämäestä ja katuratakuski Steve Plate-rin vauhdikkaasta vetoavusta jäi kulutus ajotietokoneen mukaan 4,5 litraan sadalla. Perstuntumalla voi sanoa, että siitä on helppo päästä alemmas mutta huomattavasti vaikeampi kasvatkaa lukemaa.

CBR TUNTUU MONESSA mielessä jopa järkevämmältä valinnalta kuin suosittumpi CB-nakumalli. Käte tuo mukavuutta matka-ajoon erityisesti Suomen viileissä keleissä. Ajoasento ei ole liian urheilullinen kaupunkiajoonkaan. Toisaalta CBR ei oikeastaan häviä millään osa-alueella kattamatomalle sisarmallilleen. Lisävarusteina on tarjolla mm. tankki- ja takalaukut, korkeampi plexi sekä matkustajan satulansuojus sekä lämpökahvat.



HONDA CB500 F

LOUNAAN JÄLKEEN ON AIKA vaihtaa alle nakumalli CB500F. Matalasta 785 millin istuinkorkeudesta huolimatta pyörä ei tunnu alimittaiselta. Ison pyörän tuntua tuo mm. aiempaa leveämpi tankki. Kun pyörävalmistajat usein ylpeilevät kaapealla runkolinjalla ja tankilla, niin Honda päinvastoin korostaa tavoitelleensa ison pyörän tuntua leventämällä tankkia. Kaikki hallintalaitteet löytyvät helposti ja ohjaustangon painikkeet antavat itsestään laadukkaan vaikutelman.

Moottorin polttoaineensyötössä on painotettu alakierrosvääntöä. Kaasunvaste on sopivan suoraviivainen ilman on-off-ilmiötä. Pysytymän ajoasennon ansiosta muhkeat pakoäännet kuuluvat kypärän sisään vielä paremmin kuin CBR:ssä. Edellä mainitut ominaisuudet yhdessä houkuttelevat helposti urheilulliseen ajo-tyyliin ja suorastaan kasvattavat sarvet päähän. Nakumallissakin jalkatapit on sijoitettu melko eteen ja ainakin henkilökohtaisesti ajoasento tuntuisi paremmalta jos niitä saisi siirrettyä sentin-kaksi taaksepäin.

KAHDEN KILON LAIHUTUSKUURIN jälkeen painoa tannattuna on 189 kiloa. Kuten CBR:ssäkin, niin ajossa pyörä tuntuu selvästi painolukemaansa kevyemmältä. Vuorotellen vasempaan ja oikeaan taittuviin mutkiin on suorastaan hauska paiskoa pyörää. Jousituksen ja jarrujen ominaisuudet ovat hyvin sopusoinnussa moottorin suorituskyvyn kanssa. Tiukoissakin jarrutuksissa riittää kahden sormen käyttö etujarrukahvalla. Tästäkin mallista löytyy Hondan käyttöönotto-ma hätäjarrutustoiminto, jossa jarruvalo ja hätävilkut vilkkuvat kun jarrukahvaa tai -poljinta puristaa tosissaan ja hidastuvuus on tehokasta. Informaatio takana ajaville on selkeä. Kaikissa kolmessa mallissa oleva sama mittaristo sopii tyylillisesti ylivoimaisesti parhaiten tähän naku-versioon. Erityisen plussan CB500F saa siitä, että ulkonäössä on selviä yhtäläisyyksiä isompiin sisarmalleihin CB1000R ja CB650R.

PERINTEINEN 41-MILLINEN ETUHAARUKKA ja Pro-Link-takajousitus toimivat tässäkin mallissa aiempaa herkemmin. Suurempi takarungon linja tuo virtaviivaisuutta ja keveyttä sivuprofiiliin. Muutenkin ulkonäkö on selvästi urheilullisempi ja aggressiivisempi. A2-luokkaan tämä on ehdottomasti yksi hauskipia vaihtoehtoja. Erityisesti moottorin hieno luonne ja varsinaisten heikkouksien puute tekevät ajamisesta hauskaa. Isompiin ja tehokkaampiin pyöriin tottuneet saattavat tälle kommentille hymähtää, mutta kannattaa käydä koeajamassa. Pyörän edullinen hintaluokka huomioiden on suoranaan ihme, että ensiasennusrenkaaksi on valittu yksi markkinoiden parhaista yleisrenkaista, Michelin Road 5. Ei varmasti edullisin mutta ehkäpä turvallisinkin mahdollinen valinta.



HONDA CB500 X



merenpinnalta 2 000 metrin korkeuteen ja takaisin pitäen sisällään myös soratieosuuksia.

ERITYISESTI EDESTAKAISIN AJETTAVILLA kuvauspaikoilla huomaa selvästi parantuneen ketteryuden. Ohjaustanko kääntyy kolme astetta aiempaa enemmän, nyt 38 astetta. Kääntöympyrä on huomattavan pieni ja U-käännökset onnistuvat helposti kapeallakin tiellä.

VARSINKIN YKSIN AJAVALLE ja tasaisesti soralla ja asfaltilla viihtyvälle motoristille CB500X tarjoaa hankintahinnalleen todella paljon vastinetta. Se on hyvä ja edullinen vaihtoehto kokeilla adventure-henkistä moottoripyöräilyä, jos Africa Twin tuntuu liian järeältä tai kalliilta vaihtoehdolta. Jos haluaa varustella pyöränsä pidemmille soratiesurautuksille tai muuten vaan matkailua varten, niin tarjolla on mm. keskiseisontatuki, kahvanlämmittimet, savunvärinen tuulilasi ja tankki- sekä takalaukku. Led-valojen ja -vilkkujen rinnalle sopii hyvin myös lisävarusteena saatavat led-sumuvalot.

Vaikea valinta

Jos heti koeajon jälkeen olisi kysytty mikä on tällä hetkellä markkinoiden paras tai hintalaa-tu-suhteeltaan paras A2-pyörä, niin siihen olisi ollut helppo vastata että Honda. Mutta mikä näistä kolmesta mallista? Kaikkia yhdistää edullinen hankintakustannus, pieni kulutus ja ylipäätään alhaiset käyttökulut. Siitä huolimatta ajamisen hauskuus on yllättävän korkealla tasolla. CB500F on malleista pelkistetyin ja myös edullisin. Työmatkoille ja arki-iltojen mutkatieiloitteluun se on mainio vaihtoehto. Jos haluaa lisää urheilullista ilmettä, niin CBR500R on muotoiltu muistuttamaan erehdyttävästi isoveljiään CBR650R ja CBR1000RR Fireblade. Näiden mallien 785 millin istuinkorkeus tekee hallinnasta helppoa pienikokoisemmallekin kuljettajalle. CB500X on fyysisiltä mitoiltaan isompi ja sopii siten isokokoisemmalle kuljettajalle. Se on oikea valinta, jos ajoreitti poikkeaa välillä asfaltilta myös soralle. Vaihtamalla alle karkeampi rengas voi sillä poiketa myös poluille ja vaikeampaan maastoon. Omalla kohdallani näiden mallien hyvät puolet ja oma käyttö menevät niin ristiin, että oikean mallin valinta pitäisi tehdä melkein pä kolikkoa heittämällä. **BIKE**

BIKE -arvio

+

Moottorin luonne. Edulliset hankintaja käyttökustannukset. Ominaisuuk-sien tasapaino.

-

Liian järkevä moottoripyöräksi?

Teksti: Janne Huhtala
janne@mpmaailma.fi
 Kuvat: Francesc Montero

VIIMEISEKSI KOEAJETTAVAKSI on säästetty CB500X. Sokerina pohjallako, se selviää vain ajamalla. X on enemmän katumaasturityyppinen crossover kuin varsinainen adventure. Edeltävään malliin verrattuna soratieominaisuuksiin on kuitenkin panostettu enemmän, joten ei kannata ujos-tella kestopäällysteeltä poikkeamistakaan.

Etukate, tuulilasi ja sivuplexit on uusittu niin että hartialinja on nyt leveämpi. 19-tuumainen

etupyörä antaa sekä uskottavaa ulkonäköä että tarjoaa vakaampia ominaisuuksia soralle. Satula on kapea tarjoten enemmän liikkumavapautta. Tuulilasi on kasvanut korkeutta 20 milliiä ja lisäksi siinä on 40 millin korkeussäätö, joka valitetta-vasti vaatii parin ruuvin avausta. Adventure-henkisyyttä ja ajoasentoa seisaaltaan on parannettu nostamalla ohjaustankoa kahdeksan milliiä korkeammalle ja siirtämällä sitä samalla kolme milliiä taaemmas.

KOEAJOON KUULUU KARKEAA IRTOSORAA sisältävä osuus. Tapeilta ajaminen sujuu helposti ja kapean satulan ansiosta jaloilla saa pyörästä hyvän tuen. Dunlop Trailmax Mixtour -renkailla selviää kohtuudella soralla, vaikka parhaimmillaan ne ovat kestopäällysteellä. Jousitus toimii tasaisemmillä osuuksilla hyvin. peräkkäisissä pa-teissa erityisesti takajousitus "jää humpalle" tehden muutaman ylimääräisen heijausliikkeen. Joustomatkoja on pidennetty sekä edessä että takana, ja samalla maavara on kasvanut kymmenellä millillä. Toivelistalle jää paluuvaimen-nuksen kiristäminen. Hintaluokka huomioiden ei liene kohtuullista vaatia, että jousitus olisi täysin säädettävä.

Maantiellä ajoasento on muuten rento mutta polvikulma jää melko tiukaksi. Korkealle sijoitettujen jalkatapppien etuna taas on se, että kallistusvaraa on vähintäänkin riittävästi. Tuulilasi suojaaa ala-asennossakin hyvin 180-senttistä kuljettajaa mutta kypärään tulee melua melkoises-ti jo 110 kilometrin tuntinopeudessa. Koeajossa ei valitettavasti ollut aikaa ruuvailla tuulilasia korkeampaan asentoon ja kokeilla auttaisiko se tilannetta.

Kestopäällysteellä jousitus selviää kunnialla eivätkä epätasaisuudet lyö sanottavasti sormil-le. Vaikka painoa on vain muutama kilo sisar-malleja enemmän, niin erityisesti alamäessä tuntuu jarrujen suorituskyky olevan jo äärirajoil-la. Koeajokulutus CB500X:llä jää tasan neljään litraan, vaikka urheilullinen ajolenkki piipahtaa

Honda CB500F / CBR500R / CB500X

Moottori

nestejäähdytteinen, kaksisylinterinen rivimoottori, 4 venttiiliä/sylinteri, märkä monilevyinen yhdistelmä-luistokytkin, 6 vaihdetta, ketjuveto

Poraus x isku 67 x 66,8 mm
 Iskutilavuus 471 cm³
 Puristussuhde 10,7:1

Suurin teho 35 kW (47 hv) / 8 600 r/min
Suurin vääntö 43 Nm / 6 500 r/min

Alusta

Teräsputkirunko, edessä teleskooppihaarukka 41 mm, esijännityksen säätö, takana mono-jousitus, esijännityksen 5-asentoinen säätö, edessä 320 / 320 / 310 mm jarrulevy, kaksimäntäiset jarrusatulat, takana 240 mm jarrulevy, yksimäntäinen jarrusatula, ABS-järjestelmä.

Renkaat 120/70ZR17 ja 160/60ZR17 / 120/70ZR17 ja 160/60ZR17 / 110/80R19 ja 160/60R17

Mitat ja paino

Akseliväli 1410 / 1410 / 1445 mm, caster 25,5° / 25,5° / 27,5°, jättö 102 / 102 / 108 mm, joustoliike edessä 120 / 120 / 150 mm ja takana 120 / 120 / 135 mm, istuinkorkeus 785 / 785 / 830 mm, paino tankattuna 189 / 192 / 197 kg, polttoainesäiliö 17,1 / 17,1 / 17,7 litraa.

Takuu 4 vuotta
Hinta 8 290 € / 8 995 € / 8 995 €