

**HONDA**

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

08 November 2022

Neumodell 2023: Honda CL500



*Die neue CL500, inspiriert von Hondas CL72-Scrambler von 1962, schlägt eine Brücke zu glorreichen alten Zeiten und verknüpft Retro-Charme mit heutiger Technik. Das patente Twin-Herz entstammt der CB500-Familie, der ansehnliche Gitterrahmen ist neukonstruiert, dazu gehören 19/17-Zoll-Gussräder und Scheibenbremsen. Das Multitalent brilliert als City-Express wie in freier Offroad-Wildbahn, der Style ist bis ins Detail stimmig: Tank mit Knieschützern, Gabel mit Gummi-Faltenbälgen und hochgezogener Auspuff inklusive gelochtem Hitzeschild. LED-Lichttechnik rundum, Cockpit mit LCD-Display und vier Farbvarianten runden das customfreundliche Neumodell für 2023 ab.*

Inhalt:

1. Einführung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungs-Merkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

## **1. Einführung**

Honda hat in seiner Geschichte etliche Motorräder gebaut, die Geschichte geschrieben und Käufer rund um den Globus verzaubert haben – immer wieder auch mit bescheidenem Hubraum. Oft war es die Kombination aus ansprechendem Design, piffiger Motorisierung, einfacher Bedienung, Erschwinglichkeit und ausgeprägter Individualität, die ihren Besitzern ans Herz wuchsen und im Laufe der Zeit soviel mehr bedeuteten, als einfach nur irgendein Konstrukt aus Aluminium, Kunststoff, Gummi und Stahl.

Die Honda CL72 von 1962, ein Zweizylinder-Scrambler mit 250 cm<sup>3</sup> Hubraum, war so ein Bike. Innovativ und unkonventionell, aber ein Spaßgerät erster Klasse, das für Asphalt und Offroad-Trips gleichermaßen taugte, oft über viele Jahre mit Begeisterung eingesetzt und benutzt wurde – auf der Straße, auf Feldwegen, als Job- oder Uni-Pendlergerät wie in der Freizeit; manche bestritten sogar Dirtbike-Wettbewerbe damit, wie Barstow-Las Vegas oder durchs Baja-Desert. Jedenfalls entpuppte sich die leichte Maschine mit Multi-Qualitäten als großer Erfolg und Publikumsliebling, deren glänzend hochverlegte Chrom-Auspuffanlage geradezu Furore machte und vielen Zeitgenossen in fast verklärter Erinnerung blieb.

Fünf Jahrzehnte später. Honda bringt 2017 die Führerschein-A2-taugliche CMX500 Rebel auf den Markt, die Old School und Custom Cool verquickt, blendend angenommen zum Hit aufsteigt und als customfreundliches Bike brilliert. Aber auch die lebenslustige Mixtur aus Mobilität und Styling zündet dauerhaft bei Legionen eher jüngeren Bikern, mit dem Resultat, dass die Halbliter-Rebel sich 2020 und 2021 europaweit als meistverkauftes Zweirad im Custom-Segment durchsetzt.

Zeitsprung um fünf weitere Jahre. Honda bringt für 2023 wieder etwas Abgefahrenes auf den Markt, nämlich die neue CL500, die die zeitlose Formel des einstigen CL72-Scramblers neu aufleben lässt. Der Look stimmt, der Motor sowieso und das ganze Drumherum. Es ist alles dran, was man braucht, um im Großstadt-Dschungel auftrumpfen zu können; oder sich nach Lust und Laune in freier Wildbahn auszutoben. Auch punkto Individualisierung bieten sich jede Menge Möglichkeiten, soweit Phantasie und Individualität des Besitzers reichen. Kurzum: mit diesem Bike gibt es keine Limits.

### **Mr. Hiroshi Furuse, Projektleiter CL500, Honda R&D Japan:**

„Wir haben die CL500 entwickelt, um Käufern zu ermöglichen, sich damit von der Masse

abzuheben und zur Selbstverwirklichung beizutragen. Gerade jüngere Generationen können die Maschine unbedenklich im Alltag nutzen und genießen, als coolen Mobilitätsspende und Lifestyle-Tool. Der einzigartige Offroad-Streetstyle bietet einen visuellen Charme wie kaum ein anderes Honda-Bike und soll Besitzer in der Tat dazu inspirieren, diesen individuell in jede gewünschte Richtung weiter zu entwickeln.“

## **2. Modellübersicht**

Das Entwicklungskonzept der CL500 war umschrieben mit „Express Yourself“. Das neue Bike soll junge, stilbewusste Zielgruppen ansprechen und sich in deren Lifestyle einfügen. Geforderte Qualitäten waren: alltägliche Mobilität und Pendeln, wohin auch immer, Wochenendtrips, hier und da leichtes Offroad-Terrain oder die Anfahrt zum nächsten Beach bewältigen. Aus der Masse herausragen, die Blicke auf sich zu ziehen. Und natürlich die Kosten im Zaum halten.

Motorräder sind speziell für jüngere Generationen mehr als simple Fortbewegungsmittel. Deshalb standen Anpassungsfähigkeit und Customising mit Honda Original-Zubehör ebenfalls im Raum. Dazu fielen Stichworte wie Praktikabilität, Persönlichkeit und Style.

Honda's Parallel-Zweizylinder mit 471 cm<sup>3</sup> Hubraum ist ein Führerschein-A2-konformes Triebwerk (aus der CB500 Familie), das in der CL500 lebhaft 47 PS (34,3 kW) Leistung und gesundes Drehmoment von 43,4 Nm erzeugt. Sechsganggetriebe und kurze Hinterrad-Übersetzung unterstützen knackige Beschleunigung und dynamisches Fahrvergnügen, die Assist/Antihopping-Kupplung ermöglicht geschmeidige Schaltmanöver und verhindert ein stempelndes Hinterrad bei forschem Anbremsen und gleichzeitigem Downshiften.

Der neukonstruierte Gitterrahmen aus Stahlrohr ist nicht nur ansehnlich, sondern die Grundlage für sicheres Fahrverhalten und leichtes Handling. Die geforderte langhubige Federung übernehmen eine 41 mm-Telegabel und eine stabile Schwinge mit zwei Federbeinen. Vorne wie hinten lässt sich die Federvorspannung anpassen. Reifen mit Blockprofil zieren das 19 Zoll große Vorderrad und das 17 Zoll-Hinterrad. Sichere Verzögerung stellen hydraulisch betätigte Einscheiben-Bremsen sicher, in Kombination mit einem 2-Kanal-ABS.

Scheinwerfer, Rücklicht und Blinker glänzen mit LED-Lichttechnik, im Cockpit informiert ein LCD-Display, welches Zahlen und Lettern auf ansehnliche Weise negativ darstellt. Eine ESS-Notstop-Signalfunktion lässt die hinteren Fahrtrichtungsanzeiger bei abrupter Verzögerung wie Warnblinker aufleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

Die Honda CL500 wird 2023 in vier Farben erhältlich sein:

Candy Energy Orange

Matt Laurel Green Metallic

Candy Caribbean Blue Sea

### **3. Ausstattungs-Merkmale**

#### **3.1 Styling & Ausstattung**

- ***Stilsicheres Design, lässig und cool, wie bei der einstigen CL.***
- ***Geringe Sitzhöhe (790 mm) erleichtert Bodenkontakt.***
- ***Cockpit mit LCD-Display, Helmhalter unter dem Sitz.***
- ***LED-Lichttechnik rundum, Blinker mit Notbremsignal-Funktion.***

Begrifflichkeiten wie „Simple, Raw and Tough“ gaben für das Design-Team die Richtung vor. Das Ergebnis begeistert aus jeder Perspektive, der Street-Scrambler-Stil der CL500 kann sich rundum sehen lassen.

Die Kombination aus formschönem Tank, hochgezogenem Schalldämpfer und Edelstahl-Hitzeschild trifft nicht nur bei nostalgisch empfindsamen Zeitgenossen auf den Punkt. Auch liebevolle Details wie die seitlichen Tankgummis, die Gabelfaltenbälge, der Honda-Schriftzug auf der Sitzbank oder der hohe Lenker tragen zum Gesamtauftritt bei, der schlicht und einfach Charme versprüht. Sogar die Lackierung, die auf die Kombination mit geschwärztem Motor und Rahmen abgestimmt ist, lassen die CL500 in jeder der angebotenen vier Farbvarianten ansehnlich und sympathisch erscheinen.

Die Sitzhöhe beträgt 790 mm und stellt in Kombination mit der schlanken Maschine sicher, dass sich der Boden mit den Füßen gut erreichen lässt und sicherer Stand beim Anhalten und Rangieren gewährleistet ist. Dazu decken Abdeckungen beim sitzenden Fahren wie auch im Stehen die seitlichen Rahmenrohre schützend ab. Die niedrige Sitzbank erlaubt Beifahrern, ohne größere Verrenkungen den Soziussitz zu erklimmen. Die Sitzbank lässt sich mit dem Zündschlüssel entriegeln, darunter findet sich ein Helmhalter.

Der hohe Lenker mit Griffgummis im Offroad-Stil sieht nicht nur gut aus, er ist dazu praxisingerecht geformt, um im Sitzen wie bei in den Rasten stehender Fahrweise gut zu funktionieren. Die Tankgummis bieten eine praxisingerechte Kontaktfläche für die Beine; auch die Stahlfußrasten mit breiter Auflagefläche und Gummieinsätzen unterstützen festen Halt.

Der 175 mm große Rundscheinwerfer sorgt mit vier LED-Linsen für eine markante Frontsignatur. Hinten rahmen die LED-Blinker ein ovales LED-Rücklicht ein. Ein Rundinstrument beherbergt das LCD-Display mit Tachometer, Ganganzeige, Tankuhr, Verbrauchsanzeige, Zeituhr und Schalt-Indikator. Die ESS-Notbremsignal-Funktion lässt die hinteren Blinker bei abrupten Bremsmanövern warnend blinken, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer zu warnen

Das Fassungsvermögen des Tanks beträgt 12 Liter. Bei einem Verbrauch von 3,6 Litern auf 100 km bietet die CL500 eine potenzielle Reichweite von über 300 km.

### **3.2 Fahrwerk**

- ***Neu konstruierter Gitterrohr-Stahlrahmen.***
- ***41 mm Teleskopgabel, Stahlschwinge und zwei Federbeine.***
- ***310 mm Ø Scheibenbremse vorne mit Zweikolben-Bremszange.***
- ***2 Kanal-ABS-System serienmäßig.***
- ***19 Zoll-Vorderrad und 17 Zoll-Hinterrad.***

Für die CL500 wurde ein neuer Gitterrohr-Stahlrahmen entwickelt, unter Einsatz von CAE-Technik (Computer Aided Engineering), um die Konstruktion punkto Geometrie, Stabilität, Flexverhalten und Gewichtsverteilung perfekt zu optimieren. Ein Scrambler sollte mit allem fertig werden – in der Stadt, über Land, querbeet durch unbefestigtes Gelände – also lautete die Zielsetzung, ein sicheres Fahrverhalten mit bestem Handling und einem Federungsverhalten zu verknüpfen, das auch gröbere Schläge souverän absorbiert.

Die Bodenfreiheit beträgt 155 mm; der Gabelwinkel 27° und der Nachlauf 108 mm. Der Radstand misst 1.485 mm. Das Gewicht vollgetankt beträgt 192 kg.

Die 41 mm-Telegabel bietet 150 mm Federweg und ist mit klassischen Faltenbälgen ausgestattet, die die Standrohre bei Offroad-Eskapaden vor Staub, Dreck und Steinschlägen schützen, damit die Gabelsimmeringe möglichst lange wunschgemäß funktionieren können. Obere und untere Gabelbrücke sind CL-spezifisch produziert und tragen zu zielgenauem Fahrverhalten und bestem Lenkgefühl ihren Teil bei.

Das Hinterrad wird an einer stabilen Stahlschwinge aus 45 mm-Rundrohren geführt. Die Stereo-Stoßdämpfer bieten 145 mm Federweg und lassen sich in der Vorspannung 5-fach einstellen (von der Standard-Einstellung 3 Stufen nach oben und 1 Stufe nach unten). Die Dämpfungs-Charakteristik ist auf geschmeidig-komfortable Fahrt und praxisgerechtes Schluckvermögen ausgelegt.

Das Vorderrad verzögert ein hydraulisch betätigter Zweikolben-Bremssattel, der mit gesinteren Belägen auf eine schwimmend gelagerte 310 mm-Scheibe zugreift. Am Hinterrad bremst eine 240 mm-Scheibe mit Einkolbensattel. Beide Stopper lassen sich gefühlvoll bedienen und dosieren. Bei rutschigem oder schwierig einzuschätzendem Fahrbahnbelag steht das 2-Kanal-ABS bereit, CL500-User vor unangenehmen Erfahrungen zu bewahren.

Die Kombination aus 19 Zoll-Vorderrad und 17 Zoll-Hinterrad sorgt für souverän sichere Straßenlage und leichtes Handling, auf Asphalt wie im Gelände auf losem Untergrund. Als Bereifung sind grob profilierte Dunlop Trailmax Mixtour-Pneus in der Größe 110/80-R19 (vorne) und 150/70-R17 (hinten) auf Aluminiumgussfelgen aufgezogen.

### **3.3 Motor**

- **471 cm<sup>3</sup> Zweizylinder-Triebwerk, geeignet für A2-Führerschein.**
- **Speziell abgestimmte PGM-FI Einspritz-Mappings, kurze Endübersetzung.**
- **Assist-Antihopping-Kupplung.**
- **Hochgezogene Scrambler-Auspuffanlage.**

Der flüssigkeitsgekühlte 8-Ventil-Parallel-Zweizylinder mit 471 cm<sup>3</sup> Hubraum gefällt mit sympathischer Leistungsentfaltung. Das allseits beliebte und ausgereifte Triebwerk hat sich in der CB(R)500-Familie und der CMX500 Rebel bestens bewährt. Für die CL500 erhielt der Twin ein angepasstes Mapping für die PGM-FI-Einspritzung, dazu wurden ein- wie auslassseitig Modifikationen angebracht, um ansprechendes Drehmoment (43,4 Nm bei 6.250 U/min) und 47 PS (34,3 kW) Leistung bei 8.500 U/min zu generieren. Für zackige Beschleunigung und verbesserten Durchzug in allen Gangstufen ist am Hinterrad ein 41er Kettenkranz montiert, im Vergleich zum 40er Kettenrad der CMX500 Rebel.

Das CL500-Triebwerk glänzt mit einer wundervollen Balance aus physischer Größe und elastisch sprudelnder Leistung. Der Mix aus Drehmoment, Performance und Fahrfreude fällt weit überzeugender aus, als die Hubraumgröße möglicherweise vermuten lässt. Die Fahreindrücke mit der CL500 jedenfalls lassen leicht verstehen, wieso speziell dieser Motor von Honda sich weithin enormer Beliebtheit erfreut.

Technisch bemerkenswert: Bohrung und Hub betragen 67 x 66,8 mm, die Verdichtung 10,7:1. Im Zylinderkopf werden Rollenkipphelbe für den Ventiltrieb verwendet. Leichte Tassenstößel und Shims sorgen für korrektes Ventilspiel, was insofern positiv ist, weil damit sowohl Ventildfederbelastung als auch innere Reibung reduziert werden.

Die Steuerkette ist mit Vanadium-veredelten Bolzen gefertigt, die die Reibung verringern und die mechanische Laufruhe erhöhen. Die Kolben mit beschichteten Kolbenhemden sind darauf optimiert, Geräusch- und Reibwerte bei höheren Drehzahlen zu reduzieren.

Die Kurbelwellenzapfen des Twins sind um 180 Grad versetzt, eine Ausgleichswelle sitzt hinter den Zylindern. Primärtrieb und der Antrieb der Ausgleichswelle erfolgen spielfrei über gegeneinander verspannte Zahnräder, was mechanische Geräusche reduziert. Die Kurbelwangen sind sorgfältig für eine ausgeglichene Laufkultur bemessen, um bestes Ansprechen und leichtes Hochdrehen des Twins im Fahrbetrieb zu unterstützen. Die Einlassventile messen 26 mm im Durchmesser, bei den Auslassventilen sind es 21,5 mm.

Das Kurbelgehäuse verwendet spezielle Zylinderlaufbuchsen, deren Konstruktion die Pumpverluste reduziert, die bei 180° Zündfolgen auftreten können. Das Schmiersystem mit tief heruntergezogener Ölwanne ist darauf ausgelegt, Schwappen des Schmiermittels bei Kurvenfahrt und Bremsmanövern entgegen zu wirken. Die Motorölmenge beträgt 3,2 Liter.

Sechsganggetriebe und leichtgängige Kupplung unterstützen geschmeidige Gangwechsel beim Herauf- wie Herunterschalten. Die Assist/Antihopping-Kupplung erleichtert es,

Hinterradstempeln beim Downshifting und gleichzeitigem Bremsen zu vermeiden.

Im typischen Scrambler-Stil ist der Schalldämpfer hochgezogen und wird von einer 2-in-1-Krümmeranlage gespeist. Der Auspuffsound ist niederfrequent bassig abgestimmt, mit einem ähnlich pulsierenden Gefühl wie bei der CMX500 Rebel.

#### **4. Zubehör**

Mit speziell zugeschnittenem, passgenauem Honda Originalzubehör lässt sich die Ausstattung der CL500 weiter individualisieren und ergänzen.

Der Heckrahmen der CL500 ist für die einfache Montage von Anbauteilen bereits ausgelegt, etwa für Softbag-Packtaschen; auch eine Gepäckbrücke für ein 35 Liter-Top Case lässt sich problemlos anbringen. Optional ist für größere Fahrer eine 30 mm höhere Sitzbank (in Braun mit schwarzen Kontrastnähten) erhältlich.

Verfügbar ist auch klassisches Offroad-Zubehör: Etwa dekorative Aufkleber-Sets, Scheinwerfermaske, Handprotektoren oder eine kurze Schutzblechabdeckung vorne. Ebenso praktisches Zubehör wie Heizgriffe, 12V-Steckdose und ein verstellbarer Bremshebel.

Alle Zubehörteile sind einzeln erhältlich, dazu offerieren Honda Händler Zubehörpakete mit Preisvorteil. Zum Beispiel:

Das **ADVENTURE PAKET** umfasst Handprotektoren, kurzes Frontschutzblech, Federbein-Abdeckung und Rallye-Fußrasten.

Das **TRAVEL PAKET** beinhaltet eine 14 Liter Soft-Satteltasche links inkl. Trägersystem, 12V-Steckdose, verstellbarer Bremshebel und Tankprotector.

Das **STYLE-Paket** wartet auf mit: Scheinwerfermaske, Beklebung für Scheinwerfermaske, Felgendekor-Aufklebersatz für vorne und hinten, Seitenabdeckung hinten, Beklebung für Seitenabdeckung hinten und hohe Sitzbank.

#### **5. Technische Daten\***

<b>MOTOR</b>	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, DOHC-Vierventil-Parallel-Zweizylinder, Viertakt, Euro 5
Hubraum	471 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	67 x 66,8 mm

Verdichtung	10.7:1
Leistung	47 PS (34,3 kW) bei 8.500 U/min
Max. Drehmoment	43,4 Nm bei 6.250 U/min
Motorölmenge	3,2 Liter
Starter	E-Starter
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankinhalt	12 Liter
CO <sub>2</sub> Emissionen	84 g/km
Verbrauch**	3,6 Liter auf 100 km (27,7 km pro Liter)
<b>ELEKTRIK</b>	
Batterie	12 Volt / 7 Ah
<b>ANTRIEB</b>	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad, mit Anti-Hopping-Funktion
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	Kette
<b>FAHRWERK</b>	
Rahmen	Stahlrohr
Abmessungen (LxBxH)	2.175 x 831 x 1.135 mm
Radstand	1.485 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	108 mm
Sitzhöhe	790 mm
Bodenfreiheit	155 mm
Gewicht vollgetankt	192 kg



Wendekreis	2,6 Meter
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
Vorne	41 mm Ø Teleskopgabel, Federweg 150 mm
Hinten	45 mm Ø Rundrohr-Schwinge, zwei Stoßdämpfer, Federbasis 5-fach verstellbar, Federweg 145 mm
<b>RÄDER</b>	
Felgen vorne/hinten	Aluminiumguss
Reifen vorne	110/80-R19 M/C 59H
Reifen hinten	150/70-R17 M/C 69H
<b>BREMSEN</b>	
ABS	2-Kanal
Bremse vorne	Bremsscheibe 310 mm Ø, schwimmend gelagert, 2-Kolben-Bremszange
Bremse hinten	Bremsscheibe 240 mm Ø, Einkolben-Bremszange
<b>INSTRUMENTE &amp; ELEKTRONIK</b>	
Cockpit-Instrumente	LCD, mit Tachometer, Tankuhr, Ganganzeige, Verbrauchsanzeige, Zeituhr, Schalt-Indikator, zwei Tageskilometerzähler
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
12 Volt Borsteckdose	Optional
Wegfahrsperre	HISS
Weitere Features	ESS-Notstoppsignal

*\*Alle technischen Daten und Spezifikationen ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.*

*Bitte beachten: Die Angaben entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC\*\*. Die Tests wurden mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des*

*Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.*