

HONDA CB500X 2019

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2018

Aggiornamenti modello: l'unica vera crossover a potenza piena (35 kW, 48 CV) per patente A2 migliora la sua attitudine offroad con un nuovo eccitante stile adventure, una migliore protezione aerodinamica, sospensioni ad escursione maggiorata, ruota anteriore da 19" e manubrio biconico rialzato. Il grintoso motore bicilindrico parallelo offre coppia e potenza superiori a regimi bassi e medi ed è ora dotato di frizione assistita con antisaltellamento. La nuova strumentazione LCD a retroilluminazione negativa e le luci Full-LED, compresi gli indicatori di direzione, completano gli aggiornamenti che trasformano la CB500X 2019 in un modello premium.



Sommario:

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

1. Introduzione

La CB500X – crossover lanciata nel 2013 insieme alle sorelle CB500F (naked) e CBR500R (super sport) – si è subito dimostrata una ottima entry-level per i neofiti, ma anche una divertente *adventure-bike* per i motociclisti esperti.

Il compatto motore bicilindrico parallelo offre livelli di potenza e coppia sfruttabili da chiunque, sia da chi è alle prime armi e cerca una moto facile e brillante con cui cominciare a divertirsi in moto, sia dai motociclisti esperti che, stanchi delle costose e impegnative *maximoto*, vogliono una moto *adventure* dai costi di gestione ridotti, efficiente nei consumi, agile, affidabile e, soprattutto, molto divertente.

La posizione di guida comoda ed eretta, la notevole capacità del serbatoio e le sospensioni a lunga escursione donano grande piacere di guida su qualsiasi tragitto, rendendo la CB500X perfetta anche per l'uso quotidiano così come per le escursioni del fine settimana. In altre parole, è un modello versatile, in tutti i sensi.

Nel 2016 è stata aggiornata con un serbatoio più capiente, un parabrezza più protettivo, i gruppi ottici a LED, la forcella regolabile nel precarico molle e la leva del freno anteriore regolabile. Nel 2017 ha guadagnato l'omologazione Euro4.

Il 2019 è l'anno della massima evoluzione per la CB500X. Lo stile *adventure* è più sofisticato e sottolinea la versatilità del modello, il motore è più reattivo ai regimi bassi e medi, la robusta ciclistica guadagna la ruota anteriore da 19" e l'equipaggiamento tecnico e funzionale si impreziosisce con nuovi efficaci elementi.

2. Panoramica del modello

Dal traffico cittadino alle gite del fine settimana, con un pizzico di sterrato, anche sulle lunghe percorrenze: la CB500X 2019 è pronta per qualsiasi utilizzo. Il look è ora più snello e la posizione di guida più dominante, grazie alle sospensioni con escursione maggiorata, all'ammortizzatore posteriore più efficace, al manubrio largo e più dritto e alla ruota anteriore che passa da 19".

Pur mantenendo la potenza massima di 48 CV (35 kW) per consentirne la guida con la patente A2, la fasatura delle valvole e i condotti di aspirazione e scarico sono stati riprogettati per offrire una coppia e una potenza maggiori ai regimi bassi e medi. Il nuovo terminale di scarico a doppia uscita regala un sound dai toni cupi che sottolinea il carattere del bicilindrico, e la frizione è ora assistita con antisaltellamento.

La nuova strumentazione LCD a retroilluminazione negativa include ora la spia Shift-Up di cambiata e l'indicatore della marcia inserita. Gli indicatori di direzione sono ora a LED e il parabrezza è più esteso.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile e telaio

- ***Look adventure più deciso e cerchi a 7 razze sdoppiate***
- ***Nuovo manubrio biconico e miglior angolo di sterzo***
- ***Sospensioni ad escursione maggiorata e ruota anteriore da 19"***
- ***Nuovo display LCD con spia Shift-Up di cambiata e indicatore della marcia inserita.***
- ***Nuovi indicatori di direzione a LED***

La CB500X 2019 è stata rinnovata nel look con una linea "adventure" più decisa. I convogliatori del radiatore e tutte le sovrastrutture presentano passaggi da una superficie all'altra più marcati, mentre il serbatoio si fonde perfettamente con i fianchi.

L'aerodinamica è stata ripensata e ora l'aria fluisce intorno alla carenatura e al parabrezza più efficacemente, migliorando la protezione del pilota dal vento ad alta velocità. Anche il profilo della sella è ora più snello, grazie ad una forma più arrotondata che permette al motociclista di poggiare i piedi a terra con facilità. Il migliorato angolo di sterzo consente inversioni a U in spazi strettissimi e l'aggiunta di un manubrio biconico più dritto e rialzato offre eccellente controllo in ogni situazione.

La nuova strumentazione LCD include l'indicatore della marcia inserita e la nuova spia di cambiata *Shift-Up*, impostata su 8.750 giri/min ma regolabile tra 5.000 e 8.750 giri/min. La staffa tubolare di sostegno del parabrezza consente inoltre di montare facilmente il navigatore satellitare di fronte al pilota.

Il telaio tubolare in acciaio (tubi da 35 mm di diametro) con struttura a diamante è rimasto invariato per il 2019. Leggero e resistente, è calibrato per offrire un'ottima risposta su tutte le superfici stradali. La forma e la posizione dei punti di ancoraggio del motore e la rigidità della struttura contribuiscono a ridurre le vibrazioni.

L'interasse di 1.443 mm, associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 27,4° e a un'avancorsa di 108 mm, garantisce una sterzata stabile e sicura. La centralizzazione delle masse, con il motore posizionato in prossimità del perno del forcellone, assicura un'ottima agilità, mentre l'ottimale distribuzione dei pesi garantisce perfetta manovrabilità. Il peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina è di 197 kg.

La sella posta a 830 mm da terra rende la CB500X facile da guidare, mentre la posizione di guida neutra regala a motociclisti di ogni statura un piacevole comfort. L'altezza da terra di 180 mm consente di superare anche dislivelli pronunciati. Il serbatoio ha ora una capacità di 17,7 litri e, grazie ai consumi estremamente ridotti (28,6 km/l nel ciclo medio WMTC), garantisce un'autonomia di 500 km.

La forcella telescopica da 41 mm regolabile nel precarico molla, presenta una corsa maggiorata rispetto al modello precedente (+10 mm) ed è ora pari a 150 mm. Aumentata anche l'escursione della ruota posteriore (+17 mm), che passa da 118 a 135 mm. Sterrati, buche e avvallamenti vengono così assorbiti con grande efficacia. Il nuovo monoammortizzatore a tubo singolo con pistone maggiorato (tipico delle moto di segmento maggiore) sostituisce il design a doppio tubo del modello precedente e garantisce efficienza anche a pieno carico. Dotato di regolazione del precarico molla su 5 posizioni, è fissato al forcellone in acciaio scatolato con leveraggio Pro-Link. La trasmissione finale è a catena sigillata da 520 mm.

Rispetto al precedente modello con ruota anteriore da 17", la CB500X 2019 presenta nuovi cerchi ultraleggeri a 7 razze sdoppiate, con l'anteriore da 19" che, insieme alle sospensioni a lunga escursione, permettono di affrontare anche i percorsi accidentati con un elevato livello di assorbimento delle asperità. Al posteriore rimane il largo pneumatico 160/60-R17 mentre all'anteriore arriva un nuovo 110/80-R19, entrambi con intaglio on/off.

Per quanto riguarda i freni, l'impianto anteriore prevede un disco flottante da 310 mm con pinza a due pistoncini, mentre al posteriore un disco da 240 mm con pinza a singolo pistoncino assicura frenate stabili sia viaggiando da soli che a pieno carico.

La CB500X 2019 è disponibile sul mercato italiano nei seguenti colori:

- Grand Prix Red
- Matt Gunpowder Black Metallic
- Pearl Metalloid White



3.2 Motore

- ***Fasatura della distribuzione, aspirazione e scarico riprogettati offrono una coppia e una potenza ai medi regimi maggiore del 4%***
- ***Sound coinvolgente grazie al nuovo terminale di scarico a doppia uscita***
- ***La frizione assistita con antisaltellamento facilita i passaggi alle marce superiori e consente una gestione ottimale delle scalate***

Il motore bicilindrico parallelo raffreddato a liquido 8 valvole della CB500X è leggero, generoso, parco nei consumi e in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi, dal commuting urbano al fuoristrada, dalle gite del week-end ai lunghi viaggi.

Per il 2019 l'obiettivo dello sviluppo è stato ottenere una migliore accelerazione attraverso l'aumento di coppia e potenza tra i 3.000 e i 7.000 giri/min. Il miglioramento del 4% è stato raggiunto grazie ad una fasatura delle valvole rivista – con "chiusura" delle valvole anticipata di 5° – e alzata aumentata di 0,3 mm (ora 7,8 mm).

È stata inoltre ottimizzata l'efficienza dei flussi d'aria, rendendoli il più possibile rettilinei dall'airbox ai corpi farfallati. La batteria è stata allontanata dalla parte posteriore del condotto di aspirazione dell'airbox (44,1 mm di distanza rispetto ai 13,4 mm precedenti) per consentire il passaggio di un flusso d'aria maggiore. Il terminale di scarico prevede ora una doppia uscita, che migliora erogazione e sound. La potenza massima è di 35 kW (48 CV) a 8.600 giri/min e la coppia è di 43 Nm a 6.500 giri/min.

Alesaggio e corsa misurano 67 x 66,8 mm, il rapporto di compressione resta 10,7:1, la fasatura dell'albero a gomiti è di 180° e un contralbero di bilanciamento è posizionato dietro ai cilindri, vicino al baricentro della moto. Tra gli ingranaggi della primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce la rumorosità mentre le mannaie dell'albero a gomiti sono sagomate per ottenere un perfetto bilanciamento.

Il motore portante rafforza la rigidità del telaio, con quattro punti di ancoraggio sulla testata. La distribuzione bialbero (DOHC) a 8 valvole sfrutta efficienti bilancieri a rullo, con molle dal carico studiato per la riduzione complessiva degli attriti, mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate è un sistema leggero e affidabile, stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio assicura affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico mantengono il diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm.

Sempre in ottica di riduzione degli attriti, sul mantello dei pistoni sono presenti delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, dopo un trattamento di nitrocarburação, viene eseguito il processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante.

Il motore è compatto in senso longitudinale e una profonda coppa dell'olio riduce il movimento del lubrificante, mentre la potente pompa dell'olio assicura la perfetta lubrificazione, contribuendo all'estrema affidabilità del motore in ogni condizione.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga. Particolare attenzione è stata riservata alla conformazione interna del carter, al fine di ridurre le perdite per pompaggio che possono verificarsi con il manovellismo di 180°. Per il sistema di raffreddamento, l'analisi dei flussi del liquido all'interno dell'impianto ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa dell'acqua leggera e di dimensioni ridotte.

Il cambio a 6 rapporti della CB500X 2019 è ora dotato di frizione assistita con antisaltellamento che riduce lo sforzo per azionare la leva della frizione e mantiene sempre il contatto tra suolo e ruota posteriore anche in caso di scalate repentine.

4. Accessori

La gamma di accessori originali Honda per la CB500X 2019 include:

Cavalletto centrale, Deflettori vento laterali, Paramani, Manopole riscaldabili, Top box da 35 L, Portapacchi posteriore, Valigie laterali da 29 L, Barre tubolari antiurto, Luci antinebbia a LED, Borsa serbatoio, Borsa per sella, Presa 12V, Parabrezza fumé, Stickers ruote, Paraserbatoio

5. Caratteristiche tecniche CB500X 2019

| | |
|---------------------------|---|
| MOTORE | |
| Tipo | Bicilindrico parallelo, 8 valvole raffreddato a liquido |
| Cilindrata | 471cc |
| Alesaggio x corsa | 67 mm x 66,8 mm |
| Rapporto di compressione | 10,7 : 1 |
| Potenza massima | 48 CV (35 kW) a 8.600 giri/min |
| Coppia massima | 43 Nm a 6.500 giri/min |
| Capacità olio | 3.2L |
| ALIMENTAZIONE | |
| Tipo | Iniezione elettronica Honda PGM-FI |
| Capacità serbatoio | 17,7 L (riserva inclusa) |
| Consumi | 28,6 km/l (ciclo medio WMTC)* |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Avviamento | Elettrico |
| Capacità batteria | 12V 7.4 Ah |
| Uscita ACG | 25 A/2.000 giri/min |
| TRASMISSIONE | |
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio |
| Cambio | 6 marce |
| Trasmissione finale | A catena |
| TELAIO | |
| Tipo | Tubolare in acciaio, a diamante |
| Dimensioni (L x L x A) | 2.156 x 831 x 1.412 mm (1.445 mm high screen) |
| Interasse | 1443 mm |

| | |
|--------------------------------|---|
| Inclinazione canotto di sterzo | 27,4° |
| Avancorsa | 108 mm |
| Altezza sella | 830 mm |
| Altezza da terra | 181 mm |
| Peso con il pieno di benzina | 197 kg |
| SOSPENSIONI | |
| Anteriore | Forcella con steli di 41 mm, regolabile nel precarico molle, corsa 150 mm |
| Posteriore | Forcellone in acciaio scatolato con ammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico su 5 posizioni, escursione ruota 135 mm |
| RUOTE | |
| Anteriore | In alluminio pressofuso a 7 razze sdoppiate |
| Posteriore | In alluminio pressofuso a 7 razze sdoppiate |
| Cerchio anteriore | 19 x MT2.50 |
| Cerchio posteriore | 17 x MT4.50 |
| Pneumatico anteriore | 110/80R19 M/C, intaglio on-off |
| Pneumatico posteriore | 160/60R17 M/C, intaglio on-off |
| FRENI | |
| Impianto ABS | A 2 canali |
| Anteriore | Disco wave flottante di 310 mm, pinza a 2 pistoncini |
| Posteriore | Disco wave di 240mm, pinza a 1 pistoncino |
| LUCI E STRUMENTAZIONE | |
| Strumentazione | Tachimetro digitale, contagiri digitale a barre, doppio contachilometri parziale, trip computer consumi, orologio digitale, spia cambio marcia "Shift-Up", indicatore marcia inserita |
| Sistema antifurto | HISS (Honda Intelligent Security System) |
| Luci | Full-LED |

*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.