

## HONDA CB500X YM2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

*Aggiornamenti modello: l'unica vera crossover a potenza piena (35 kW, 48 CV) per la patente A2, affronta il 2016 con una serie di aggiornamenti che ne enfatizzano il look adventure migliorandone anche il comfort e il comportamento dinamico. I fari sono ora a LED, il parabrezza è più alto, la forcella e la leva del freno anteriore sono regolabili, il serbatoio è più capiente ed ha il tappo incernierato mentre le sovrastrutture – più tese e spigolose – presentano nuove accattivanti grafiche. Migliorano i già eccellenti consumi (ora 29,4 km/l nel ciclo medio) e l'ABS è come sempre di serie.*



Sommario:

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

## **1. Introduzione**

Grazie alle sue prestazioni grintose, allo stile 'adventure', al prezzo accessibile e ai bassi costi di gestione, la Honda CB500X si è rivelata da subito una moto ideale per cominciare una lunghissima carriera di motociclista. La posizione di guida comoda ed eretta, la notevole capacità del serbatoio e le sospensioni a lunga escursione donano grande piacere di guida durante qualsiasi viaggio, rendendo la CB500X perfetta anche per l'uso quotidiano così come per le escursioni del fine settimana.

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 divertente con cui cominciare a divertirsi in moto, sia dai motociclisti esperti che, stanchi delle costose e impegnative maximoto, vogliono una crossover dai costi di gestione ridotti, efficiente nei consumi, agile, affidabile e, soprattutto, molto divertente.

La CB500X è tutto questo e oggi molto di più, grazie ai numerosi aggiornamenti tecnici ed estetici che ne migliorano il look, il comfort e il rendimento dinamico.

## **2. Panoramica del modello**

Il progetto della CB500X si è rivelato azzeccato sotto tutti i punti di vista. Le migliaia di clienti che, non solo in Europa, l'hanno scelta per i propri trasferimenti quotidiani e per i viaggi ne sono entusiasti. Merito del solido telaio in acciaio con struttura a diamante e del grintoso motore bicilindrico parallelo da 471cc, con distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, capace di una potenza massima di 35 kW (48 CV), appositamente scelta da Honda per rientrare nei limiti della patente A2.

I già eccellenti consumi, uno dei motivi del suo successo commerciale, sul modello 2016 migliorano ulteriormente. La nuova CB500X ha infatti un consumo dichiarato di ben 29,4 km/l (ciclo medio WMTC), un record per la categoria e un'ottima notizia per chi, oltre alle prestazioni globali, ha a cuore anche l'economicità di esercizio.

Ma le novità sono tante altre. I gruppi ottici sono a LED, il parabrezza è più alto, la forcella è regolabile nel precarico molle, la leva del freno anteriore è regolabile nella distanza dalla manopola, il serbatoio è più capiente (e grazie ai consumi migliorati amplia ulteriormente l'autonomia a oltre 500 km) e ha il tappo incernierato, il monoammortizzatore presenta un set-up più rigoroso, il selettore del cambio è stato riprogettato per rendere più fluido l'inserimento delle marce e c'è una nuova chiave di contatto compatta e più resistente. Infine, visto che anche l'occhio vuole la sua parte, le sovrastrutture sono più tese e spigolose oltre che personalizzate con nuove accattivanti grafiche che enfatizzano lo spirito 'adventure' della nuova CB500X 2016.

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Stile ed equipaggiamento**

Già per la versione precedente il look della CB500X creava un perfetto equilibrio tra le dimensioni compatte e facili da gestire e la sua capacità di suscitare un desiderio di scoperta coprendo le distanze nel massimo comfort. Per la nuova CB500X 2016 i designer Honda hanno voluto amplificare le sensazioni istintive che ispira la libertà di viaggiare sfruttando una filosofia denominata *"Feel the Adventure" (Assapora l'avventura)*.

Il nuovo faro anteriore a LED è compatto nelle dimensioni e offre un potente fascio di luce. Il contorno dal profilo angolare è completato dalle luci di posizione con lente azzurra e da una preziosa e ampia finitura argento superiore, appena al di sotto del parabrezza. Il 'family feeling' con le altre crossover della gamma Honda (NC750X, Crossrunner e Crosstourer) è spiccato ed accentua il look da 'maximoto' gratificando il pilota anche nella vista da fermo. Le sovrastrutture sono armoniose ed equilibrate, con una parte mediana che congiunge fianchi e codino, e nella parte anteriore si inserisce tra convogliatori e serbatoio. Un ulteriore tocco di stile è la verniciatura in nero dei coperchi laterali del carter motore, mentre un affusolato puntale in materiale plastico e metallico protegge il motore e il collettore del sistema di scarico.

Allungato di 10 cm rispetto al modello precedente, il nuovo parabrezza offre al pilota un'eccellente protezione da vento e intemperie ed è dotato di feritoie centrali che regolarizzano la pressione aerodinamica nella zona del busto e annullano le turbolenze intorno al casco. Per soddisfare le esigenze dei piloti di tutte le stature è comunque regolabile su due posizioni.

La capacità del serbatoio è stata aumentata da 17,3 a 17,5 litri, portando l'autonomia a oltre 500 km, grazie anche ai consumi ulteriormente migliorati. Ma sono tanti altri i dettagli ridisegnati. Ad esempio il tappo del serbatoio è ora incernierato anziché asportabile, la leva del freno anteriore è regolabile su 5 posizioni, la chiave di contatto è di nuova generazione, e all'estremità dello slanciato cupolino c'è un brillante gruppo ottico a LED con lente 'bianca'.

Invariato, ma pur sempre completo e ben leggibile, il cruscotto digitale con schermo LCD, posizionato in alto, appena sotto lo sguardo del pilota, per essere rapidamente consultabile in ogni condizione di guida e di traffico. Offre le consuete indicazioni del contagiri, del contachilometri e del livello carburante, più l'utilissimo trip computer per i consumi e l'orologio. Il sistema HISS (Honda Intelligent Security System) è incorporato nell'accensione ed impedisce l'avviamento in assenza della chiave codificata. Nel sottosella c'è spazio per un antifurto meccanico a U.



### **3.2 Motore**

Il motore della CB500X è innovativo sia dal punto di vista delle prestazioni che da quello ambientale. Si tratta di un propulsore bicilindrico parallelo frontemarcia con raffreddamento a liquido e distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, molto leggero, brillante, parco nei consumi, e per tutte queste sue caratteristiche in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi.

Le misure di alesaggio e corsa leggermente superquadre (67x66,8 mm) sono state scelte perché mixano alla perfezione una solida erogazione di coppia alla capacità di raggiungere elevati regimi di rotazione. La fasatura dell'albero a gomiti è di 180° e un contralbero di bilanciamento primario è posizionato dietro ai cilindri, vicino al baricentro della moto. Tra gli ingranaggi della primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce drasticamente la rumorosità mentre le mannaie dell'albero a gomiti sono appositamente sagomate per ottenere un perfetto bilanciamento, un'erogazione dolce della potenza e una grintosa vivacità nel salire di giri. La brillantezza del motore è garantita anche dal sistema di alimentazione ad iniezione elettronica Honda PGM-FI, per un picco di potenza pari a 48 CV (35 kW) a 8.500 giri/min e una coppia massima di 43 Nm a 7.000 giri/min.

La proporzione della triangolazione tra albero motore, albero della trasmissione primaria e del contralbero è del tutto simile a quella dei motori Honda della serie supersportiva RR a 4 cilindri, così come avviene per la struttura del cambio a 6 rapporti, permettendo così la realizzazione di un motore compatto in senso longitudinale. Una profonda coppa dell'olio riduce il movimento del lubrificante al suo interno e la potente pompa assicura la perfetta lubrificazione contribuendo all'estrema affidabilità del motore in ogni condizione. Massima attenzione da parte degli ingegneri Honda anche per il sistema di raffreddamento. L'analisi dei flussi del liquido all'interno dell'impianto tramite CAE (Computer Aided Engineering) ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa dell'acqua più leggera e di dimensioni ridotte.

La distribuzione bialbero (DOHC) a 4 valvole per cilindro sfrutta efficienti bilancieri a rullo, mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate consente la realizzazione di un sistema leggero e affidabile, con molle dal carico minore che contribuiscono alla riduzione complessiva degli attriti. Stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio raggiunge il massimo in termini di affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico hanno un diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm. Grazie alla metodologia CFD (Computational Fluid Dynamic) è stata ottimizzata l'efficienza dei flussi, rendendoli il più rettilinei possibile dall'airbox fino ai collettori di scarico, anche grazie ad una paratia interna all'airbox che divide l'aria in ingresso nei due cilindri.

L'alesaggio di 67 mm è il medesimo della CBR600RR e il ricorso al CAE (Computer Aided Engineering) ha assicurato l'equilibrio ottimale tra peso e resistenza nella conformazione dei pistoni, la forma dei quali è ispirata a quelli della CBR1000RR. Anche in questo caso è stata posta massima attenzione alla riduzione degli attriti, infatti sul mantello dei pistoni sono presenti delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, come sui pistoni delle CBR600RR e CBR1000RR, dopo un trattamento di nitrocarburazione viene eseguito il processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga, mentre la medesima spaziatura della CBR600RR tra i cilindri garantisce compattezza e leggerezza. Particolare attenzione è stata riservata alla conformazione interna del carter, al fine di ridurre drasticamente le perdite per pompaggio che possono verificarsi con il manovellismo di 180°. Grazie all'utilizzo dello stesso tipo di struttura dei carter realizzato per la CBR1000RR, la pompa dell'olio si avvantaggia di una migliore areazione e quindi di un ridotto attrito, di cui beneficia anche la compattezza della profonda coppa dell'olio.

All'interno del telaio con struttura a diamante, il motore contribuisce alla rigidità complessiva, ed è ancorato sia posteriormente che con quattro supporti anteriori (due sulla testa e due sulla bancata cilindri). Da vera 'adventure-bike' Honda, sulla CB500X il motore contribuisce alla resa estetica, in questo caso anche per merito della finitura metallizzata di testata e cilindri, che crea un accattivante contrasto con il colore nero dei carter, integrandosi perfettamente al design in tutte le varianti di colore.

Tra gli aggiornamenti del modello 2016 è importante notare il miglioramento delle operazioni di cambio marcia, più fluide, morbide e ancor più precise grazie al meccanismo del selettore riprogettato e dotato di molla dal carico rivisto.

### **3.3 Telaio**

Il telaio in tubi di acciaio da 35 mm di diametro con struttura a diamante è leggero e resistente, calibrato per offrire una risposta sicura su qualsiasi superficie stradale. La forma e la posizione dei supporti motore, unita al perfetto equilibrio tra rigidità e flessibilità del telaio, minimizzano inoltre le vibrazioni, rendendo la guida ancora più confortevole.

L'interasse di 1.420 mm, associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 26,5° e a un'avancorsa di 108 mm, garantisce grande agilità e allo stesso tempo una rassicurante stabilità. La centralizzazione delle masse, con il motore posizionato vicino al baricentro e quindi al pivot del forcellone, rende immediate anche le svolte più strette e contribuisce all'equilibrata distribuzione dei pesi tra asse anteriore e posteriore, un vantaggio anche in termini di stabilità. Il peso con il pieno di benzina è di appena 196 kg e grazie alla sella a soli 810 mm da terra e al largo manubrio, nemmeno le più anguste manovre di parcheggio rappresentano un problema.

Facilissima da guidare anche per le compatte dimensioni generali (LxLxA: 2.095x830x1.360 mm) vanta un'altezza da terra di 170 mm, che le permette di superare senza incertezze i dislivelli più pronunciati, e un capiente nuovo serbatoio in metallo dalla capacità maggiorata a 17,5 litri (oltre 500 km con un pieno).

Sulla CB500X 2016 la forcella telescopica con steli da 41 mm ed escursione di 140 mm è regolabile nel precarico molle, per far sì che ogni pilota possa trovare l'assetto preferito. Il monoammortizzatore regolabile nel precarico molla e con leveraggio progressivo Pro-Link offre comfort e stabilità. L'elevata trazione della CB500X è merito inoltre del lungo forcellone in acciaio sciolto.

Sui cerchi in lega leggera a 6 razze sdoppiate sono montate coperture nelle misure 120/70-17" e 160/60-17", caratterizzate dal battistrada con disegno on/off che permette di affrontare in scioltezza anche gli sterrati. E per quanto riguarda i freni, look sportivo, sicurezza ed efficacia vanno di pari passo, con dischi dal profilo wave morsi da pinze potenti e modulabili. L'ABS è come sempre di serie.

#### **4. Colori e accessori**

La CB500X sarà disponibile in Italia in 4 colori e con distintivi stickers sulle ruote che ne accentuano l'immagine sportiva.

Asteroid Black  
 Millennium Red  
 Pearl Horizon White  
 Matt Gunpowder Black



Gli accessori originali Honda per la CB500X includono: valigie laterali da 29 litri in tinta, set barre tubolari antiurto, luci antinebbia a LED, portapacchi posteriore, top box da 35 litri in tinta, paramani, manopole riscaldabili, cavalletto centrale, presa 12V, terminale di scarico Akrapovic, antifurto meccanico ad U, tank-pad, telo coprimoto,

#### **5. Caratteristiche tecniche Honda CB500X YM2016**

##### **MOTORE**

Tipo	Bicilindrico in linea frontemarcia, bialbero 8 valvole (DOHC), raffreddato a liquido
Cilindrata	471 cc
Alesaggio x corsa	67 x 66,8 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	35 kW (48 CV) @ 8.500 giri/min
Coppia massima	43 Nm @ 7.000 giri/min
Capacità totale olio	3,2 litri

## **ALIMENTAZIONE**

Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	17,5 litri (compresa riserva)
Consumi	29,4 km/l (ciclo medio WMTC*)

## **IMPIANTO ELETTRICO**

Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V 8.6Ah
Potenza alternatore	23.4 A/2.000 giri/min
Gruppo ottico	60/55W
Sistema antifurto	HISS (Honda Intelligent Security System)
Strumentazione	Completamente digitale con schermo LCD

## **TRASMISSIONE**

Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A 6 marce
Trasmissione finale	A catena, passo 520

## **TELAIO**

Tipo	Tubolare in acciaio, a diamante
------	---------------------------------

## **CICLISTICA**

Dimensioni (LxLxA)	2.095 x 830 x 1.360 mm
Interasse	1.420 mm
Inclinazione canotto di sterzo	26,5°
Avancorsa	108 mm
Altezza sella	810 mm
Altezza da terra	170 mm
Peso in o.d.m e con pieno benzina	196 kg

## SOSPENSIONI

Ant.:	forcella telescopica con steli da 41mm, regolabile nel precarico molle
Post.:	forcellone in acciaio scatolato con monoammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico molla

## RUOTE

Ant.:	in alluminio pressofuso a 12 razze
Post.:	in alluminio pressofuso a 12 razze
Cerchio ant.:	17 x MT3.50
Cerchio post.:	17 x MT4.50
Dimensione pneumatici	Ant.: 120/70ZR-17M/C (con battistrada on/off) Post.: 160/60ZR-17M/C (con battistrada on/off)

## FRENI

Tipo	Ant: Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pist., ABS Post.: Disco wave da 240 mm, pinza a 1 pist., ABS
------	--

## LUCI E STRUMENTAZIONE

Gruppo ottico ant.:	A LED
Gruppo ottico post.:	A LED
Cruscotto	Digitale con schermo LCD multifunzione

\*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.