

**HONDA**

---

# Press Information

**POUR DIFFUSION IMMÉDIATE**

18.novembre 2016

Dossier De Presse CMX500 Rebel 2017



## **Honda CMX500 Rebel 2017**

*L'essentiel : un nouveau départ pour la catégorie custom et une nouvelle proposition pour les détenteurs du permis A2. La Rebel et son bicylindre de 500 cm<sup>3</sup> associent le style traditionnel et la technologie moderne sous une forme séduisante et accessible tout en offrant de nombreuses possibilités de customisation.*

### **Sommaire :**

1. Introduction

2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Caractéristiques techniques

## **1. Introduction**

Pour beaucoup d'amateurs dans la vingtaine qui ont grandi dans l'ère numérique -la fameuse génération Y-, la moto représente certainement plus qu'un simple moyen de transport. Elle est un style de vie, une attitude et permet d'exprimer sa propre identité. Ainsi, les attentes de ces utilisateurs sont différentes de celles de la plupart des amateurs de motos et les machines qui les interpellent reflètent cet état d'esprit : elles doivent correspondre à leur style vie tout en possédant un fort potentiel de personnalisation.

Mr Keita Mikura, responsable du développement de la très novatrice NM4 Vultus\*, comprend parfaitement cela. Il prend plaisir à jouer avec les règles, créant des machines qui fusionnent la tradition avec des idées et des perspectives nouvelles.

Et puisque Mikura est également le responsable du développement de la nouvelle Honda CMX500 Rebel, son équipe a donc imaginé un custom qui propose une image classique et intemporelle mais qui est également détenteur d'un style clairement contemporain.

Accessible, facile à conduire et facile à vivre au quotidien, la Rebel ouvre sa propre voie sur le marché tout en permettant à son propriétaire toutes les opportunités et toutes les possibilités d'adaptation.

*\* Voir le dossier spécifique à la NM4 Vultus.*

## **2. Caractéristiques principales**

Le développement de la Rebel a commencé en Amérique du Nord en écoutant avec attention ce qu'imaginait et attendait la nouvelle génération des utilisateurs de customs traditionnels. Propulsée par bicylindre en ligne de 471 cm<sup>3</sup> progressif et généreux en couple à bas régime, la Rebel est accessible aux titulaires du permis A2. Elle est également fine, avec une faible hauteur de selle et s'avère particulièrement maniable à basse vitesse. La position de conduite est neutre et détendue, avec les bras légèrement tendus et repose-pieds à mi-distance.

Le cadre tubulaire en acier de la Rebel est entièrement nouveau et adopte une ligne contemporaine de type 'bobber'. Largement parée de noir, avec le minimum de peinture, la Rebel peut passer du statut de monoplace à celui de biplace en agissant simplement sur deux boulons.

## **3. Caractéristiques détaillées**

### **3.1 Style**

Deux termes ont guidé le développement de la Rebel : « simple » et « brute ». Mais faire autant avec aussi peu est un art en soi, un authentique exercice de conception minimaliste

dans lequel chaque détail compte.

Et l'on peut affirmer que la Rebel ne déçoit pas : bien campée sur ses pneumatiques larges, sa silhouette « bobber » longue et basse surmontée par un guidon plat et un réservoir de 11,2 l place véritablement le pilote « dans » la machine. Quel que soit l'angle duquel on observe ses formes dépouillées, la Rebel exprime son individualité.

Tous les composants qui pouvaient l'être ont été revêtus de noir, ce qui souligne la conception minimaliste de la Rebel tout en mettant l'accent sur les quelques subtiles touches de peinture. Placée relativement haut, l'optique avant de  $\varnothing$  135 mm est installée sur un support en aluminium moulé.

À la fois esthétique et efficace, l'instrumentation est constituée d'un unique cadran de  $\varnothing$  100 mm avec affichage LCD et rétroéclairage bleu tandis que le contacteur principal est placé à l'aplomb du réservoir, côté gauche

La selle passager ainsi que les repose-pieds arrière sont facilement démontables tandis qu'un grand nombre d'accessoires est disponible pour personnaliser la Rebel, en particulier un porte-paquet arrière, des sacoches latérales, une bulle ou encore une prise 12 V.

Sur le marché français, la Rebel est déclinée en trois coloris :

- Noir Graphite
- Argent métallique Matte Armored
- Rouge Millennium

### **3.2 Motorisation**

Le bicylindre en ligne à refroidissement liquide et 8 soupapes de 471 cm<sup>3</sup> qui anime la Rebel est issu de la dynamique CBR500R. Cette motorisation offre un équilibre quasi parfait entre dimensions et performances. Afin de correspondre davantage à la finalité plus tranquille de la Rebel, la cartographie du système d'alimentation par injection électronique PGM-FI a été revue, transformant l'appréciable puissance à haut régime en un regain de couple à bas régimes ainsi qu'une grande disponibilité sur toute la page d'utilisation. Le couple maximal est fixé à 44,6 Nm à 6 000 tr/min avec une puissance maximale de 33,5 kW à 8 500 tr/min.

Les valeurs d'alésage x course sont de 67 x 66,8 mm avec un rapport volumétrique de 10.7:1. À l'intérieur de la culasse, la distribution fait appel à des basculeurs à rouleaux tandis que le calage du jeu est confié à des pastilles afin de limiter le poids, les frottements ainsi que la charge sur les ressorts.

Les axes de la chaîne de distribution silencieuse (SV) bénéficient d'un traitement au Vanadium, réduisant les frottements et augmentant la protection contre la corrosion. Le diamètre des soupapes admission est de 26 mm contre 21,5 à l'échappement.

Les frottements sont encore réduits grâce aux stries pratiquées sur les jupes de piston et qui permettent d'augmenter la surface et de créer des interstices dont profite l'huile pour assurer une meilleure lubrification. Un traitement de surface, appliqué après la nitruration,

permet de créer une pellicule protectrice.

Les manetons de vilebrequin sont calés à 180° et un balancier d'équilibrage des vibrations a été disposé derrière les cylindres, au plus proche du centre de gravité de la machine. La transmission primaire ainsi que l'entraînement du balancier d'équilibrage font appel à des pignons à taille oblique afin de limiter le bruit. Les masses de vilebrequin ont été spécialement dessinées pour favoriser le couple tandis que leur légèreté relative permet aux moteurs de prendre ses tours librement, avec une inertie réduite.

Obtenus par moulage centrifugé, ce qui permet d'obtenir des parois fines et solides. Les carters moteur présentent une conception interne qui limite les pertes par pompage qui peuvent intervenir avec un calage à 180°. Profond, le carter contient 3,8 l de lubrifiant. Douce et précise, la boîte de vitesses reçoit six rapports faciles à utiliser, particulièrement en ville.

Le système d'échappement 2 et 1 fait d'abord passer les gaz à travers un catalyseur avant de les accélérer vers une première chambre de tranquillisation. Le silencieux de type 'shotgun' offre un diamètre de 120 mm et dégage un son profond et saccadé qui fait écho au couple dégagé par le moteur.

### **3.3 Partie-cycle**

La silhouette longue et basse de la Rebel est à mettre à l'actif d'un cadre tubulaire en acier qui enserme le moteur en 3 points et a été dessiné de façon à être aussi étroit que possible à l'emplacement du pilote. La traînée est de 110 mm avec un angle de chasse de 28°. La fourche est inclinée de 30° ce qui, combiné à l'empattement de 1 488 mm, permet d'obtenir une hauteur de selle de seulement 690 mm ainsi qu'un comportement dynamique parfaitement neutre et équilibré.

Ce cadre présente la particularité de dissocier la selle du garde-boue arrière en métal. Réalisée en aluminium moulé, la boucle arrière est boulonnée au cadre et offre de nombreuses possibilités de customisation.

Les tubes de la fourche de  $\varnothing$  41 mm sont largement écartés (230 mm), assurant à la fois confort, style et rigueur de comportement. Le bras oscillant est constitué de tubes d'acier de  $\varnothing$  45 mm et travaille sur une paire de combinés-amortisseurs qui dispose de deux possibilités de réglages en précharge.

D'origine Dunlop, les pneumatiques offrent des dimensions standards de 130/90-16 pour l'avant et 150/80-16 pour l'arrière. Le style des jantes de 16 pouces en alliage est simple et efficace, à l'image du système de freinage avec un étrier double piston à l'avant (mordant un disque de  $\varnothing$  264 mm) et simple piston à l'arrière. L'antiblocage ABS fait partie de la dotation d'origine.

## **MOTEUR**

Type Bicylindre en ligne, 4 temps, double ACT et 8 soupapes, refroidi par eau

Cylindrée 471 cm<sup>3</sup>

Alésage x Course 67 x 66,8 mm

Rapport volumétrique 10,7 à 1

Puissance maxi. 33,5 kW à 8 500 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 44,6 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 3,2 litres

## **ALIMENTATION**

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 11,2 litres (y compris réserve)

Consommation (WMTC) NC

## **SYSTÈME ÉLECTRIQUE**

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V

Alternateur 400 W

Phare 12 V 55/60 W

## **TRANSMISSION**

Embrayage Multidisque humide

Commande Câble

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

## **CADRE**

Type Tubulaire en acier

## **PARTIE CYCLE**

Dimensions (LxlxH) 2 188 x 820 x 1 094 mm

Empattement 1 488 mm

Angle de chasse 28°

Chasse 110 mm

Hauteur de selle 690 mm

Garde au sol 136 mm

Poids en ordre de marche 190 kg

Rayon de braquage 2,85 m

## **SUSPENSIONS**

Type Avant Fourche ø 41 mm

Arrière Combinés-amortisseur réglables en précharge (2 positions)

## **ROUES**

Type En aluminium coulé

Jantes Avant 16M/C x MT3,00

Arrière 16M/C x MT3,00

Pneumatiques Avant 130/90-16M/C 67H

Arrière 150/80-16M/C 71H

## **FREINS**

Type Avant Simple disque hydraulique ø 320 mm avec étrier 2 pistons, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, antiblocage ABS

## **ÉQUIPEMENTS ET INSTRUMENTATION**

Instruments Compteur LCD

Sécurité

*Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.*

*\* Données résultant de tests effectués par Honda dans le strict respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*