

HONDA

Media Information

Honda CB500X 2021

Septembre 2020

Suisse



Honda CB500X 2021

Après une profonde refonte en 2019, le trail compact de la gamme Honda A limité profite de 3 nouveaux coloris et de nouveaux graphismes avec un petit air d' Africa Twin. L'homologation Euro5 est également à l'ordre du jour pour ce millésime 2021.

Sommaire :

- 1. Introduction**
- 2. Caractéristiques principales**
- 3. Caractéristiques détaillées**
- 4. Accessoires et équipements**
- 5. Caractéristiques techniques**

1. Introduction

Le trail CB500X, lancé en 2013 en même temps que la sportive CBR500R et le roadster CB500F, a fait souffler un vent d'aventure au cœur de la gamme des moyennes cylindrées Honda. C'est une machine qui, discrètement, s'adapte à tous les types d'utilisation et exécute sa tâche avec compétence.

L'existence de la CB500X se résume à une équation simple : un moteur bicylindre performant et apprécié pour son couple et sa disponibilité sur toute la plage de régime auquel s'ajoute une partie-cycle qui offre une conduite confortable, tant sur route que dans les chemins.

Ainsi conçue, la CB500X passe facilement du rôle « d'utilitaire au quotidien » à celui de véhicule de tourisme pour le week-end et les loisirs. Ses suspensions à grands débattements ont la capacité de gommer les irrégularités du revêtement tandis que le large guidon procure un bras de levier efficace tout en déterminant une position de conduite droite et confortable, sans oublier une excellente visibilité.

En d'autres termes, la CB500X a démontré sa polyvalence dans toutes les circonstances.

En 2016, la CB500X a évolué une première fois en profitant d'un réservoir plus volumineux et d'une meilleure protection avec une bulle plus haute. Les autres évolutions concernaient un éclairage à diodes, une fourche réglable en précharge et un levier de frein également réglable.

2019 a vu une évolution plus profonde pour la CB500X. Un style aventurier toujours, mais plus sophistiqué, davantage de performances moteur et une liste de modifications sur la partie-cycle qui garantissaient que la CB500X restait unique sur son segment et que son acronyme "X" n'avait rien perdu de sa symbolique.

2. Caractéristiques principales

D'une utilisation urbaine à une immersion totale dans l'aventure et l'exploration, la CB500X est prête à se plier à toutes les exigences. Son image aventurière est idéalement complétée par ses suspensions à grands débattements, son amortisseur arrière efficace, sa roue avant de 19 pouces et son ergonomie adaptée.

Toujours dans la limite des 35 kW afin de répondre au besoin des détenteurs du permis A limité, le moteur de la CB500X a bénéficié, en 2019, d'une mise à niveau avec des modifications apportées à l'admission et à l'échappement ainsi qu'un nouveau calage de distribution, le tout se traduisant par 4 % de puissance et de couple supplémentaires entre 3 000 et 7 000 tr/min.

La sonorité de l'échappement a également été retravaillée tandis qu'un embrayage à glissement assisté était adopté, en même temps qu'une instrumentation avec indicateur de rapport engagé et un éclairage LED.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle et style

- ***Style aventurier affirmé***
- ***Guidon à profil conique et angle de braquage ouvert***
- ***Suspensions à grands débattements et roue Avant de 19 pouces***
- ***Instrumentation LCD avec indicateurs de rapport engagé et de changement de rapports***
- ***Clignotants à diodes***

En 2019, la CB500X avait évolué avec une présentation plus dynamique. Les ingénieurs en charge du développement avaient ajouté aux écopés latérales et aux éléments d'habillage des angles dynamiques qui ont contribué à générer un nouveau style aventurier auquel étaient plus étroitement associés le réservoir et les caches latéraux.

Mais cette refonte allait au-delà des apparences. Grâce à des performances aérodynamiques améliorées, le flux d'air à haute pression autour du carénage et de la bulle a été réduit, améliorant la protection du pilote à haute vitesse.

Le profil de la selle a également été revu vers plus de finesse, en association avec le nouveau dessin des écopés latérales, l'ensemble facilitant la pose des pieds au sol tout en autorisant de déplacements plus faciles sur la moto.

Pour ajouter encore à l'agilité de la CB500X, l'angle de braquage a été augmenté de 3° du point central jusqu'au point de blocage de la colonne de direction (soit 38° au total). Le guidon à profil conique participait également à un meilleur contrôle.

Revue en 2019, l'instrumentation LCD -placée sur un panneau texturé- intègre un indicateur de rapport engagé ainsi qu'un indicateur de changement de rapport calibré par défaut à 8 750 tr/min, mais qui peut être réglé par paliers de 250 tr/min entre 5 000 et 8 750 tr/min. La structure tubulaire de fixation de la bulle a également été conçue de manière à pouvoir recevoir un support de GPS.

Le cadre de type "Diamant" en tubes d'acier de \varnothing 35 mm s'avère léger et robuste, avec un degré de flexibilité qui offre un retour optimal au pilote lors des variations de surface de la chaussée. La forme et la position des supports-moteur, associées à la rigidité du cadre, participent également à la réduction de vibrations.

L'empattement est de 1 445 mm avec un angle de chasse et une traînée fixés à respectivement 27,5° et 108 mm. Ces valeurs se traduisent par un comportement facile tout en restant parfaitement rassurant. La centralisation des masses, avec un moteur proche de l'axe de bras oscillant, permet une répartition optimale du poids entre l'avant et l'arrière et participe à l'agilité de la machine. Le poids en ordre de marche est de 197 kg.

La hauteur de selle est toujours relativement basse à 830 mm, rendant la CB500X facile à appréhender tandis que la position de conduite répond aux exigences de tous les gabarits. Les dimensions générales sont de 2 155 x 825 x 1 410 mm, avec une garde au sol de 180 mm. Le réservoir de carburant contient 17,5 litres, réserve comprise, ce qui autorise une autonomie environ 480 km compte tenu du caractère économique du moteur (3,6 l/100 km en mode WMTC).

Avec 150 mm de débattement, la fourche télescopique de \varnothing 41 mm est à la fois efficace et confortable, renvoyant toutes les informations nécessaires au pilote quant au niveau d'adhérence du pneumatique avant.

À l'arrière, un nouveau monoamortisseur à corps simple paroi (similaire à celui que l'on trouve sur les sportives de plus grosse cylindrée) remplace l'élément à double tube du précédent modèle. Son piston de grand diamètre assure une excellente réponse de la suspension tout en gérant efficacement les variations de température. Ce nouvel amortisseur, qui dispose de 5 réglages en précharge, agit directement sur un bras oscillant réalisé en acier, tout comme les nouveaux composants du système de tension de la chaîne à joints toriques (pas de 520). Comme à l'avant, le débattement de la roue arrière a été augmenté, passant de 118 à 135 mm.

La jante avant de 17 pouces a été remplacée par un élément de 19 pouces, toujours en aluminium. Ajoutée à l'augmentation du débattement de la fourche, cette évolution ajoute au confort et à la stabilité rassurante du comportement routier. Cette nouvelle jante avant de 2,5 pouces de largeur accueille un pneumatique à profil mixte de 110/80-R19. À l'arrière, la jante de 4,5 pouces reçoit une enveloppe de 160/60-R17. Côté freinage, un simple disque "dentelle" de \varnothing 310 mm coiffé d'un étrier double piston est installé à l'avant, complété par un disque de \varnothing 240 mm avec étrier simple piston à l'arrière. L'ensemble est géré par un système antiblocage ABS.

La CB500X 2021 est déclinée en 3 variations de couleur, chacune soulignée par une boucle arrière de cadre rouge, en référence à la dernière génération d' Africa Twin :

- Rouge Grand Prix
- Noir métallique Matt Gunpowder
- Blanc Pearl Metalloid

3.2 Motorisation

- ***Moteur bicylindre en ligne avec architecture interne proche de celle de la CBR1000RR 2019***
- ***Puissance et couple disponibles sur toute la plage de régime***
- ***Sonorité sportive grâce au silencieux à double sortie***
- ***Embrayage à glissement assisté pour des passages de rapports facilités***
- ***Homologation Euro5***

Conforme à la réglementation A limité, le bicylindre en ligne huit soupapes à refroidissement liquide qui équipe la CB500X présente un équilibre optimal entre performances et dimensions, sans compter un caractère particulièrement vif et excitant.

Sur la base d'un moteur déjà performant, les améliorations apportées en 2019 ont renforcé les qualités d'accélération en travaillant la courbe de puissance et de couple sur la plage des 3 000 à 7 000 tr/min.

Le moteur revendique ainsi une amélioration de 4 % sur cette zone grâce à un changement du calage de distribution, avec une phase de fermeture augmentée de 5° ainsi qu'une levée supplémentaire de 0,3 mm à 7,8 mm.

Confiée à un système d'injection PGM-FI, l'alimentation profite du flux le plus direct possible entre les prises d'air et les conduits d'admission, notamment grâce à un repositionnement, en 2019, de la boîte à air qui a été reculée (44,1 mm contre 13,4 mm). Le silencieux d'échappement comprend deux tubes de sortie, participant à la sonorité sportive émise par la moto. La puissance maximale de 35 kW est délivrée à 8 600 tr/min et le couple de 43 Nm à 6 500 tr/min.

Les valeurs d'alésage x course sont de 67 x 66,8 mm et le rapport volumétrique de 10,7 à 1 tandis que vilebrequin est calé à 180° et qu'un balancier d'équilibrage des vibrations primaires a été placé derrière les cylindres, au plus près du centre de gravité de la machine.

Les pignons de la transmission primaire et du balancier l'équilibrage font appel à des engrenages à rattrapage de jeu afin de limiter les bruits de fonctionnement tandis que les masses du vilebrequin ont été spécialement dessinées pour favoriser le couple tout en autorisant des montées en régime rapides.

Participant à la rigidité de la partie-cycle à part entière, le moteur est notamment associé au cadre par l'intermédiaire de quatre points d'ancrage sur la culasse, laquelle fait appel à des basculeurs à rouleaux. Le système de correction du jeu aux soupapes par pastille permet de limiter le poids en réduisant la charge des ressorts ainsi que les frottements. Les soupapes admission ont un diamètre de 26 mm contre 21,5 mm à l'échappement.

La chaîne de distribution de type SV se distingue par un traitement Vanadium appliqué aux rouleaux des maillons afin de réduire les pertes par frottement.

La forme des pistons est proche de celle des éléments employés sur le millésime 2019 de la CBR1000RR Fireblade afin de réduire leur "battement" à hauts régimes. Les frottements sont limités par l'ajout de "stries" sur les jupes, un dessin qui augmente les espaces dans lesquels l'huile peut se loger afin d'améliorer la lubrification. Comme sur la CBR1000RR, après une phase de nitruration, les pistons sont trempés dans un bain de sodium qui permet de former une membrane d'oxydation protectrice.

Le triangle virtuel formé par le vilebrequin, l'arbre primaire et l'arbre d'équilibrage est très proche de celui que l'on peut trouver sur les quatre cylindres "RR", une preuve supplémentaire de la parenté étroite qui existe entre la CB500X et la CBR1000RR en matière de conception et d'architecture interne.

Les carters moteurs abritent des chemises à parois fines réalisées par centrifugation. La conception de ces éléments permet de réduire les pertes par effet de pompage qui surviennent parfois avec un calage de vilebrequin à 180° et le cycle d'allumage qui en découle. Reprenant la même architecture interne que celle utilisée sur la CBR1000RR 2019, la hauteur du carter d'huile moteur limite les mouvements du lubrifiant lors des accélérations et des freinages violents. La capacité d'huile du moteur est de 3,2 l.

La boîte de vitesse à six rapports qui équipe la CB500X 2021 fait appel au même système de sélection (fourchettes et barillet) que sa grande cousine "RR". Elle bénéficie d'un embrayage à glissement assisté qui facilite les changements de rapports, tant à la montée qu'au rétrogradage.

La CB500X 2021, comme les autres 500 de la gamme CB, est désormais homologuée Euro5, la nouvelle norme entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 et qui renforce sensiblement les contraintes environnementales imposées par la norme Euro4 qu'elle remplace. Ce renforcement se traduit notamment par une réduction des valeurs d'émissions de monoxyde de carbone, une diminution de plus de 40% des émissions

d'hydrocarbures, une détection plus stricte des ratés d'allumage et l'introduction d'une limite de rejets des particules fines.

4. Accessoires

Une large gamme d'équipements et d'accessoires a été développée tout spécialement pour la CB500X :

- Béquille centrale
- Déфлекteurs latéraux
- Protège genoux
- Poignées chauffantes
- Top-case 35 l
- Porte-paquet
- Porte-bagages pour valises latérales
- Protections tubulaires de carénage
- Feux antibrouillard
- Sacoche de réservoir et de selle
- Prise 12V
- Bulle fumée
- Autocollants de jantes
- Protection de réservoir

5. Caractéristiques CB500X 2021

Moteur

Type Bicylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau

Cylindrée 471 cm³

Alésage x Course 67 x 66,8 mm

Rapport volumétrique 10,7 à 1

Puissance maxi. 35 kW à 8 600 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 43 Nm à 6 500 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 3,2 litres

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 17,7 litres

Consommation (WMTC) * 3,6 l/100 km

Système électrique

Allumage Transistorisé avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V / 7,4 Ah

Alternateur 300 W à 2000 tr/min

Transmission

Embrayage Multidisque humide

Commande

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Type "Diamant" en acier

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 155 x 825 x 1 410 mm (avec bulle basse)

2 155 x 825 x 1 445 mm (avec bulle haute)

Empattement 1 1 445 mm

Angle de chasse 27,5°

Traînée 108 mm

Hauteur de selle 830 mm

Garde au sol 180 mm

Poids en ordre de marche 197 kg

Rayon de braquage

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique \varnothing 41 mm, réglable en précharge, débattement 150 mm

Arrière Monoamortisseur Pro-Link réglable en précharge (5 pos), débattement 135 mm

Roues

Type En aluminium coulé

Jantes Avant 19 x MT2.5

Arrière 17 x MT4.5

Pneumatiques Avant 110/80R – 19M/C, profil mixte

Arrière 160/60R – 17M/C, profil mixte

Freins

Type Avant Simple disque hydraulique \varnothing 310 mm avec étrier 2 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique \varnothing 240 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS

Instrumentation & éclairage

Instrumentation A cristaux liquides avec compteur de vitesse, compte-tours, totalisateurs kilométriques, jauge de carburant, témoin de consommation, horloge, indicateur de rapport engagé

Sécurité Freinage antiblocage ABS, système antidémarrage HISS

Éclairage Avant Diodes (4,8/12 W)

Arrière Diodes

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

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le 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.*

* * * *

Votre interlocuteur pour toute information supplémentaire:

Romeo Eugster

PR & Marketing Specialist MC

romeo.eugster@honda-eu.com

Tél. +41 79 787 28 14

www.hondanews.eu/ch/de

Honda Suisse

Honda Motor Europe Ltd, Bracknell

Satigny/Geneva Branch Office

5, rue de la Bergère

Case Postale 5

CH-1242 Satigny-Genève

Tél. +41 22 989 05 00

Fax +41 22 989 06 66

Lionel Zimmer

Corporate Communication Manager

lionel.zimmer@honda-eu.com

Tél. +41 79 473 03 79

