

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 septembre 2021

22YM HONDA CB500X



**HONDA CB500X
2022**

Pour sa déclinaison 2022, le trail de la gamme Honda compatible A2 voit ses performances évoluer grâce à l'adoption d'une nouvelle fourche inversée Showa type SFF-BP de \varnothing 41 mm et d'un frein avant à double disque avec étriers axiaux. L'adhérence du pneumatique avant est renforcée par une nouvelle répartition des masses alors que l'agilité profite d'un nouveau bras oscillant plus léger et plus flexible latéralement. L'amortisseur arrière reçoit également de nouveaux réglages. Les roues redessinées et un radiateur plus léger permettent de gagner du poids tandis que les nouveaux réglages

d'injection ajoutent au caractère du moteur. Enfin, l'éclairage et les clignotants avant sont respectivement plus puissants et plus visibles.

Prix: CHF 8'050.-

Disponibilité : **Mi-Novembre 2021**

La CB500X 2022 est déclinée en 3 variations de couleur :

- Noir métallique Matt Gunpowder
- Rouge Grand Prix
- Vert Pearl Organic (nouveau 2022)

Sommaire :

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

1. Introduction

Lancé en 2013 en même temps que la sportive CBR500R et le roadster CB500F, le trail CB500X 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 fait preuve de 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 grâce à 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 avec un style toujours aventurier 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. En 2020,

l'homologation Euro5 était acquise.

2. Caractéristiques principales

Bien que largement installée dans le paysage motocycliste, la CB500X continue d'évoluer en 2022 avec, en particulier, l'adoption de suspensions de haute qualité sous la forme d'une fourche inversée Showa de \varnothing 41 mm type SFF-BP, l'arrivée d'un double disque à l'avant ou encore de nouvelles roues et d'un bras oscillant plus légers. Les coloris sont également nouveaux.

Le style n'est pas en reste avec une nouvelle roue avant et un garde-boue plus large. Reconduite, l'instrumentation à cristaux liquides intègre un indicateur de rapport engagé ainsi qu'un avertisseur de changement de rapport. L'intégralité de l'éclairage fait appel à des diodes, avec un phare et des feux de position dont la visibilité a été optimisée.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle et style

- ***Nouvelle fourche inversée Showa de \varnothing 41 mm type SFF-BP (Separate Function Fork Big Piston)***
- ***Nouveau frein avant double disque \varnothing 296 mm avec étriers 4 pistons à montage axiale***
- ***Diodes de l'optique avant optimisées pour plus de visibilité***
- ***Feux de position***

Inchangé pour 2022, le cadre de type "Diamant" en tubes d'acier de \varnothing 35 mm qui équipe la CB500X s'avère léger et robuste, avec un degré de flexibilité qui offre un retour optimal au pilote lors des changements de surface. La forme et la position des supports-moteur, associées à la rigidité du cadre, participent également à la réduction de vibrations.

La nouvelle configuration du train avant saute immédiatement aux yeux. Dans le but d'améliorer les performances sportives, la fourche télescopique de \varnothing 41 mm de la précédente version a été remplacée par une unité inversée Showa Big Piston de \varnothing 41 mm à fonctions séparées (Separate Function Fork Big Piston) de 150 mm de débattement, fixée dans de nouveaux tés. En dissociant les fonctions - amortisseur hydraulique à gros piston dans un tube, ressort de rappel dans l'autre - la réactivité et le fonctionnement sont tous deux améliorés.

A l'arrière, le monoamortisseur à corps simple paroi revendique une conception similaire de celle des composants que l'on trouve sur les sportives de grosse cylindrée. Offrant 135 mm de débattement à la roue, réglable en 5 positions de précharge et taré pour correspondre aux caractéristiques de la nouvelle fourche, il assure une excellente réponse de la suspension tout en gérant efficacement les variations de température.

Redessiné, le bras oscillant permet d'améliorer le comportement dynamique tout en participant au gain de poids ; les branches sont désormais réalisées à partir de feuilles d'acier de 2 mm d'épaisseur (contre 2,3 auparavant) et rendues solidaire par une pièce

centrale creuse. Le garde-chaîne est également nouveau.

Pour rester en phase avec les évolutions apportées au cadre et aux suspensions, les performances de freinage ont également été nettement renforcées. Le simple disque avant de \varnothing 310 mm du millésime précédent a été avantageusement remplacé par un double disque « pétales » de \varnothing 296 mm coiffé par des étriers Nissin 4 pistons à montage axiale. L'adoption de ces disques de plus faible diamètre a non seulement permis de limiter l'augmentation du poids mais aussi de réduire l'effort à appliquer au levier.

L'ensemble est géré par un système antiblocage ABS.

La roue avant de 19 pouces en aluminium moulé a été redessinée ; elle est désormais plus légère grâce à des branches plus fines et participe à l'agilité du comportement en limitant le poids non suspendu. Elle est coiffée d'un garde-boue au dessin également renouvelé et reçoit un pneumatique à profil mixte de 110/80-R19. À l'arrière, la jante de 17 pouces reçoit une enveloppe de 160/60-R17.

Le poids en ordre de marche est de 199 kg. La répartition des masses évolue pour 2022 avec davantage de poids sur l'avant (48,7/51,3 % contre 48/52 % précédemment) afin de renforcer l'adhérence du pneumatique. L'empattement reste fixé à 1 415 mm avec un angle de chasse et une traînée fixés à respectivement 27,5° et 108 mm.

La CB500X revendique un style « aventurier », avec de longues écopés latérales étroitement associées au réservoir et aux caches latéraux. Mais cette moto se caractérise autant par sa fonction que par ses formes. Ainsi, le flux d'air à haute pression qui circule autour du carénage et de la bulle (qui dispose de deux réglages en hauteur, 1 410 et 1 445 mm) est géré de manière à optimiser la protection contre le vent à vitesse élevée. L'optique voit sa puissance et son efficacité revues à la hausse grâce à de nouvelles diodes, une évolution complétée par des clignotants avant qui font désormais office de feux de position.

Le profil de la selle facilite la pose des pieds au sol tout en autorisant des déplacements plus naturels sur la moto. L'agilité de la CB500X est notamment à mettre à l'actif d'un angle de braquage de 38° du point central jusqu'au point de blocage de la colonne de direction. Le guidon à profil conique participe également à un contrôle optimal. 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 830 x 1 410 mm, avec une garde au sol de 180 mm.

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.

Le réservoir de carburant contient 17,5 litres, réserve comprise, ce qui autorise une autonomie environ 485 km compte tenu du caractère économique du moteur (3,6 l/100 km en mode WMTC).

3.2 Motorisation

- **Moteur bicylindre en ligne vif avec puissance et couple disponibles sur toute la plage de régime**
- **Nouveaux réglages d'injection pour davantage de caractère et de couple**
- **Nouveau radiateur plus léger et plus esthétique**
- **Embrayage à glissement assisté pour des passages de rapports facilités**
- **Homologation Euro5**

Conforme à la réglementation A2, le bicylindre en ligne huit soupapes à refroidissement liquide de 471 cm³ 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 grâce au travail mené sur les courbes de puissance et de couple entre 3 000 et 7 000 tr/min. Le bloc revendique ainsi une amélioration de 4 % sur cette plage, affichant des performances et un caractère dignes d'un moteur de plus forte cylindrée. La puissance maximale de 35 kW est délivrée à 8 600 tr/min et le couple de 43 Nm à 6 500 tr/min.

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. Pour 2022, la programmation du système a été revue afin d'améliorer le couple et les sensations sans compromettre les performances. Le silencieux d'échappement comprend deux tubes de sortie, participant à la sonorité sportive émise par la moto tandis que le nouveau dessin du radiateur permet de sauvegarder 100 gr supplémentaires, sans effet sur ses capacités de dissipation.

Les valeurs d'alésage / 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 et limiter l'usure.

La forme des pistons a été précisément définie 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. Le triangle virtuel formé par le vilebrequin, l'arbre primaire et l'arbre d'équilibrage est rationnel alors que 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

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

Systeme 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	Par câble
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 830 x 1 410 mm (avec bulle basse)
	2 155 x 830 x 1 445 mm (avec bulle haute)
Empattement	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	199 kg
Rayon de braquage	NC

Suspensions

Type	Avant	Fourche télescopique inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, 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 (59H), profil mixte
	Arrière	160/60R – 17M/C (69H), profil mixte

Freins

Type	Avant	Double disque hydraulique ø 296 x 4 mm avec étrier 4 pistons à montage axiale et plaquettes résine, antiblocage ABS
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 x 5 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
	Arrière	Diodes

Caractéristiques supplémentaires ESS

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.