

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

16 novembre 2021

Dossier De Presse Honda CMX500 Rebel 2022



HONDA CMX500 Rebel 2022

Très populaire auprès des possesseurs du permis A2, la Rebel 500 bénéficie d'un nouveau coloris pour 2022. De série, elle propose un bicylindre en ligne avec embrayage à glissement limité, un éclairage à diode et un indicateur de rapport engagé. La Rebel S, une version suréquipée, ajoute à cette liste un saute-vent fumé, des soufflets de fourche noir et une sellerie surpiquée.

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 Z-, la moto représente certainement plus qu'un simple moyen de transport. Elle représente 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 de vie tout en possédant un fort potentiel de personnalisation.

Proposant une image classique et intemporelle mais qui est également détentrice d'un style clairement contemporain, la CMX500 symbolise parfaitement cette approche. Ce n'est donc pas une surprise si le succès a été au rendez-vous dès son lancement en 2017 et se poursuit encore aujourd'hui avec le titre de meilleure vente de Custom en Europe pour 2021 (dont 33 % à des femmes).

En 2020, la Rebel est devenue encore plus confortable et pratiques grâce à une selle revue, à de nouveaux réglages de suspensions et à l'apparition d'un indicateur de rapport engagé. Les optiques avant et arrière ainsi que les clignotants ont adopté des ampoules à diodes tandis qu'un échappement modifié -avec nouveau capteur- a permis de répondre aux exigences de la norme Euro5.

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.

Elle reste mécaniquement inchangée pour 2022 mais profite néanmoins d'un nouveau coloris.

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 cm³ 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.

Sur le marché français, la CMX500 2022 est déclinée en 4 variations de couleur :

- Vert Pearl Organic (nouveau)
- Bleu métallique Matte Jeans
- Noir Graphite
- Gris métallique mat Axis (Rebel S)

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style

- **Style “bobber” long et bas**
- **Instrumentation LCD avec rétroéclairage blanc et indicateur de rapport engagé**
- **Selle et repose-pieds passager démontable**
- **Version suréquipée disponible**

Deux mots 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. La totalité de l'éclairage est confiée à diodes avec une optique avant de \varnothing 175 mm installée sur un support en aluminium moulé. Le feu arrière ultra-fin s'intègre bien au dessin de la machine tandis que les clignotants ronds, qui ne mesurent que 55 mm de diamètre, intègrent les feux de position en leur centre (à l'avant).

À la fois esthétique et efficace, l'instrumentation est constituée d'un unique cadran LCD de \varnothing 100 mm avec rétroéclairage blanc et accueille un indicateur de rapport engagé. Le contacteur principal est placé à l'aplomb du réservoir, côté gauche.

La selle passager ainsi que les repose-pieds arrières sont facilement démontables. Le catalogue Accessoires et Équipements est richement pourvu, notamment avec un porte-paquet arrière, un dossier passager, une sacoche de réservoir, un saute-vent, des sacoche latérales nylon ou cuir...

La Rebel S, une version enrichie, est accessible aux amateurs, équipée d'un saute-vent teinté, de soufflets de fourche ou encore d'une sellerie travaillée. Elle est proposée avec une robe coloris gris métallique mat Axis.

3.2 Motorisation

- **Bicylindre en ligne de 471 cm³ accessible aux permis A2**
- **Couple important à bas régimes**
- **Embrayage à glissement assisté**
- **Échappement ø 120 mm type 'shotgun'**

Le bicylindre en ligne à refroidissement liquide et 8 soupapes de 471 cm³ qui anime la Rebel est issu de la dynamique CBR500R. Cette motorisation offre un équilibre optimal entre dimensions et performances. Afin de correspondre à la finalité plus tranquille de la Rebel, la cartographie du système d'alimentation par injection électronique PGM-FI a toutefois 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 43,3 Nm à 6 000 tr/min avec une puissance maximale de 34 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. Pour 2020, un nouvel embrayage à glissement assisté rend le fonctionnement encore plus doux et agréable, réduisant l'effort au levier d'environ 30 %.

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. Un capteur LAF ainsi que la conception du silencieux de type 'shotgun' de ø 120 mm permettent à la Rebel de dégager un son profond et saccadé tout en répondant aux contraintes des normes Euro5.

3.3 Partie-cycle

- ***Cadre allongé en tube d'acier***
- ***Suspensions souples et confortables avec amortisseurs arrière à azote***
- ***Enveloppes de 130/90-16 à l'avant et 150/80-16 à l'arrière***

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 raideur des ressorts de fourche ainsi que la quantité d'huile ont été précisément calculés pour optimiser l'amortissement et, donc, le confort.

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 1 490 mm, permet d'obtenir une hauteur de selle de seulement 690 mm ainsi qu'un comportement dynamique parfaitement neutre et équilibré.

Le cadre de la Rebel 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 chargés à l'azote et qui disposent de 5 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 296 mm) et simple piston à l'arrière. L'antiblocage ABS fait partie de la dotation d'origine.

4. Accessoires et Equipements

Une large gamme d'équipements et d'accessoires a été développée tout spécialement pour la CMX500 Rebel :

- Saute-vent
- Dosseret passage
- Habillage d'instrumentation
- Levier de frein réglable
- Protection de réservoir
- Porte-paquets
- Sacoques cavalières cuir ou nylon
- Prise 12V
- ...

Moteur

Type refroidi par eau	Bicylindre en ligne, 4 temps, double ACT et 8 soupapes,
Cylindrée	471 cm ³
Alésage x Course	67 x 66,8 mm
Rapport volumétrique	10,7 à 1
Puissance maxi.	34 kW à 8 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	43,3 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)
Émissions sonores	NC
Capacité d'huile	3,2 litres

Alimentation

Type	Injection électronique PGM-FI
Corps d'injection	NC
Capacité de carburant	11,2 litres (y compris réserve)
Émissions CO ₂	NC
Consommation	3,7 l/100 km
Filtre à air	NC

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V
Alternateur	500 W

Transmission

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Câble
Boîte	6 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

Cadre

Type Tubulaire en acier

Partie cycle

Dimensions (LxlxH) 2 205 x 820 x 1 090 mm
Empattement 1 490 mm
Angle de chasse 28°
Chasse 110 mm
Hauteur de selle 690 mm
Garde au sol 125 mm
Poids en ordre de marche 191 kg
Rayon de braquage 2,80 m

Suspensions

Type Avant Fourche ø 41 mm
Arrière Combinés-amortisseur Showa, réglables en précharge (5 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 296 mm avec étrier 2 pistons, antiblocage ABS
Arrière Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, antiblocage ABS

