

HONDA

Press Information

DO NATYCHMIASTOWEJ PUBLIKACJI

01 września 2020

Honda CB500X – Rok Modelowy 2021



Zmiany konstrukcyjne: Po gruntownym przeprojektowaniu w 2019 roku, kompaktowy motocykl Hondy klasy adventure, przeznaczony dla kierowców z prawem jazdy kategorii A2, otrzyma w roku 2020 nową grafikę i trzy nowe wersje kolorystyczne, a wśród nich nawiązanie do Africa Twin. CB500X ma homologację EURO5.

Spis treści:

1 Wstęp

2 Opis modelu

3 Kluczowe elementy

4 Akcesoria

5 Dane techniczne

1. Wstęp

Model CB500X pojawił się na rynku w 2013 roku wraz z nieobudowanym CB500F i wyposażonym w komplet owiewek – CBR500R. W trio dwucylindrowych lekkich motocykli Hondy o średniej pojemności prezentował on styl adventure. To pojazd przystosowany do różnych warunków drogowych, doceniany przez właścicieli o zróżnicowanych potrzebach i oczekiwaniach.

Użyteczność CB500X sprowadza się do prostego równania – solidny, dobrze znany dwucylindrowy silnik, który wytwarza wysoki moment obrotowy i skutecznie napędza motocykl już od niskich obrotów (aż po maksymalne), a do tego podwozie, które zapewnia niezwykle komfortową jazdę zarówno w mieście, jak i na autostradzie.

Motocykl bez żadnych regulacji zmienia się z krótkodystansowego środka transportu w weekendowego tourera. Duże skoki zawieszęń pozwalają łatwo radzić sobie na nierównych nawierzchniach, szeroka kierownica gwarantuje bezproblemowe panowanie nad maszyną, a pionowa pozycja jazdy zapewnia zarówno wygodę, jak i szerokie pole widzenia kierowcy. Innymi słowy, CB500X jest wszechstronny pod każdym względem.

W 2016 roku, po pierwszych zmianach, CB500X otrzymał większy zbiornik paliwa, więcej owiewek chroniących przed wiatrem i wyższą szybę. Zyskał również oświetlenie LED, przedni widelec z regulacją napięcia wstępnego sprężyn i regulowaną dźwignię hamulca.

Zmiany konstrukcyjne w 2019 roku wprowadziły bardziej wyrafinowaną stylistykę typową dla klasy adventure, podniosły osiągi silnika i poprawiły podwozie – co miało na celu zaakcentowanie współczynnika „X” w tym modelu, wyróżniającego go w rodzinie „pięćsetek”, przy zachowaniu wszechstronnych możliwości CB500X.

2. Opis modelu

CB500X jest gotowy na wszystko – może być równie dobrze miejskim środkiem transportu i weekendowym towarzyszem przygód. Nadano mu znacznie ostrzejszą stylistykę, podkreślającą przygodowy charakter klasy adventure i wzmocnio od strony technicznej dzięki większym skokom zawieszęń, wydajnemu amortyzatorowi jednorurowemu, ulepszonej ergonomii miejsca kierowcy i 19-calowemu przedniemu kołu.

Silnik o mocy 35 kW pozwala korzystać z CB500X kierowcom dysponującym prawem jazdy kategorii A2. Napęd w roku 2019 doczekał się udoskonaleń układów dolotowego i wydechowego oraz rozrządu. Podniosły one moc i moment obrotowy o 4% w porównaniu z poprzednim modelem w zakresie 3000-7000 obr/min. Dodano też sprzęgło antyhoppingowe.

W zestawie wskaźników LCD znajduje się funkcja wyświetlenia rekomendacji zmiany

biegu na wyższy i oznaczenia aktualnie załączonego biegu. Całe oświetlenie wykorzystuje technologię LED.

3. Kluczowe funkcje

3.1 Stylistyka i podwozie

- ***Wyrazisty styl klasy adventure.***
- ***Zwężająca się stożkowa kierownica i duży kąt skrętu koła***
- ***Długie skoki zawieszni i 19-calowe przednie koło***
- ***Zestaw wskaźników LCD wyświetla aktualnie załączony bieg oraz rekomendacje zmiany biegów w górę***
- ***Pełne oświetlenie LED***

CB500X z roku modelowego 2019 zaprojektowano w bardziej agresywnej formie, nadając mu wyrazisty styl adventure, zapowiadający gotowość na wszelkie przygody. Inżynierowie Hondy poszerzyli osłony chłodnicy i owiewki, nadając im bardziej przestrzenną formę, co nadało całości zauważalną trójwymiarową strukturę. Zbiornik paliwa połączono z bocznymi osłonami, spajając w optyczną całość przód i tył maszyny.

Zmiany w roku modelowym 2019 przyniosły jednak znacznie więcej, niż korektę wizualną. Dzięki ulepszonym właściwościom aerodynamicznym, obniżone zostało nadciśnienie powietrza wokół owiewki i szyby, co poprawiło ochronę kierowcy przed wiatrem przy prędkościach autostradowych. Profil siedzenia został odchudzony poprzez zwężenie go z przodu, co pozwala na łatwe poruszanie się kierowcy i ułatwia komfortowy dostęp stóp do nawierzchni. Aby ułatwić manewrowanie CB500X, zwiększono kąt skrętu kierownicy o 3°, do 38° od pozycji na wprost do blokady skrętu, a dodanie stalowej stożkowej kierownicy w kolorze spizy ułatwiło kontrolę nad pojazdem.

Zestaw trójwymiarowych wskaźników LCD, harmonizujących ze stylistyką modelu, informuje o aktualnie załączonym biegu i wyświetla rekomendacje zmiany biegu na wyższy. Wskaźnik zmiany biegu jest ustawiony na domyślną wartość 8 750 obrotów na minutę, ale punkt ten można regulować w krokach, co 250 obr./min., w zakresie 5 000 – 8 750 obr./min. Rurowa konstrukcja wspornika szyby może również służyć do montażu nawigacji satelitarnej nad zespołem wskaźników.

Rama główna ze stalowych rurek o średnicy 35 mm jest lekka i mocna, z dobrze dostrojona sprężystością, dającą wiele informacji zwrotnych kierowcy przy zmianie nawierzchni. Kształt i położenie wsporników silnika, a także zrównoważona sztywność ramy zmniejszają przenoszone na nią drgania.

Rozstaw osi, wynoszący 1 445 mm oraz kąt pochylenia główki ramy 27,5° i wyprzedzenie 108 mm gwarantują sprawne i precyzyjne kierowanie. Centralizacja masy przy silniku znajdującym się blisko osi obrotu wahacza, zapewnia zwrotność, a optymalny rozkład masy na przednie i tylne koło jest gwarancją stabilności. Masa własna wynosi 197 kg.

Siedzisko znajduje się na wysokości 830 mm, a ogólne wymiary to 2 155 mm x 825 mm x 1 410 mm, z prześwitem 180 mm. Zbiornik paliwa mieści 17,5 litra, łącznie z rezerwą, co

dzięki wyjątkowo niskiemu zużyciu paliwa, wynoszącemu 3,59 l/100 km (27,8 km/l) w cyklu testowym WMTC, zapewnia zasięg do 480 km.

Przedni widelec teleskopowy o średnicy 41 mm z regulacją napięcia wstępnego, dysponuje skokiem 150 mm, przy skoku tylnego koła 135 mm. Jednorurowy amortyzator tylny (jak w przypadku maszyn sportowych o większej pojemności), z tłokiem o dużej średnicy, zapewnia doskonałą reakcję zawieszenia i kontrolę temperatury.

W CB500X dysponujemy 5-stopniową regulacją napięcia wstępnego sprężyny, działającej poprzez sztywny stalowy wahacz skrzynkowy, który otrzymał tłoczone stalowe końcówki regulacji łańcucha. Napęd jest przenoszony przez łańcuch 520.

19-calowe przednie koło - wraz z zawieszeniem o dużym skoku - zapewniają pewną, wyjątkowo stabilną pracę na nierównych nawierzchniach. Z przodu na lekką aluminiową obręcz koła zakładana jest opona 110/80-ZR19, a 17-calowa opona tylna ma rozmiar 160/60-ZR17. Pojedyncza przednia tarcza hamulcowa „wave” o średnicy 310 mm i dwutłoczkowy zacisk hamulcowy dobrze współpracują z tylną tarczą 240 mm i z jednotłoczkowym zaciskiem hamulcowym. ABS jest wyposażeniem standardowym.

CB500X w roczniku modelowym 2021 będzie dostępny w trzech nowych wersjach kolorystycznych i graficznych, z których każda będzie miała wyróżniającą czerwoną ramę pomocniczą, nawiązującą do modelu CRF1100L Africa Twin.

Grand Prix Red

Matt Gunpowder Black Metallic

Pearl Metalloid White

3.2 Silnik

- ***Architektura wewnętrzna rasowego silnika dwucylindrowego odzwierciedla rozwiązania znane z jednostki napędzającej CBR1000RR Fireblade z roku 2019***
- ***Użyteczna moc i moment obrotowy w pełnym zakresie obrotów***
- ***Tłumik wydechu z podwójnym wylotem emituje bardziej sportowe brzmienie***
- ***Sprzęgło antyhoppingowe zapewnia łatwiejsze zmiany biegów w górę i bezpieczniejsze redukcje przełożeń***
- ***Spełnia normę emisji spalin EURO5***

Silnik napędzający CB500X, zestrojony z myślą o posiadaczach prawa jazdy kategorii A2, to chłodzona cieczą dwucylindrowa, 8-zaworowa, rzędowa jednostka napędowa, zapewniająca dobrze przemyślaną równowagę między gabarytami i możliwościami, o charakterystyce gwarantującej przyjemną jazdę, entuzjastycznie wkręcająca się na wysokie obroty, aż po obroty maksymalne.

Mimo że silnik świetnie sprawował się już od najniższych obrotów, model 2019 uzyskał lepsze przyspieszenia, dzięki zwiększeniu mocy i momentu obrotowego w zakresie niskich i średnich obrotów. W zakresie 3000-7000 obr/min uzyskano wzrost o 4% dzięki

modyfikacji faz rozrządu. Zamknięcie zaworów przyspieszono o 5°, a wznios zwiększono o 0,3 mm do 7,8 mm.

Wtrysk paliwa systemu PGM-FI wykonuje teraz mniej więcej prosty strzał w strumień powietrza przepływającego przez komorę powietrzną i korpusy przepustnic. W roku 2019 przesunięto akumulator dalej od tylnej ściany kanału wlotowego skrzynki zasysu powietrza, aby zwiększyć jego przepływ. Tłumik ma podwójne rury wylotowe, odpowiadające za sportowe brzmienie. Moc maksymalna 35 kW pojawia się przy 8 600 obr/min, a maksymalny moment obrotowy 43 Nm występuje przy prędkości obrotowej 6 500 obr/min.

Średnica cylindra i skok tłoka nadal wynoszą odpowiednio 67 mm i 66,8 mm, a stopień sprężania 10,7:1. Wykorbienia wału korbowego są przesunięte o 180°, natomiast wałek wyrównowazający znajduje się za cylindrami, blisko środka masy motocykla. Oba koła zębate napędzające wałek wyrównowazający wykonano jako dwuczęściowe, redukując w ten sposób wytwarzany przez nie hałas. Przeciwcieżary wału korbowego zaprojektowano do współpracy z wałkiem wyrównowazającym, więc ich niewielka masa pozwala silnikowi łatwiej wchodzić na wyższe obroty, dzięki niższej bezwładności.

Dzięki czterem mocowaniom głowicy cylindrów do ramy, silnik uzupełnia sztywność ramy, działając jako element przenoszący naprężenia. W głowicy cylindrów użyto popychaczy rolkowych, a regulacja zaworów za pomocą podkładek pozwala ograniczyć masę, zmniejszając obciążenia sprężyn zaworowych i ograniczając siły tarcia.

Cichy łańcuch rozrządu (SV) ma sworznie z zewnętrzną warstwą z dodatkiem wanadu, co zmniejsza tarcie i zwiększa odporność na zużycie. Średnica zaworów ssących wynosi 26,0 mm, wylotowych – 21,5 mm.

Kształt tłoka bazuje na rozwiązaniu zastosowanym w silniku CBR1000RR Fireblade z 2019 roku, co redukuje hałas pracy tłoka przy wysokich obrotach. Tarcie jest niższe dzięki prążkom na płaszczu tłoka. Takie wykończenie zwiększa powierzchnię płaszcza, wprowadzając szczeliny, które zostają wypełnione olejem, co służy lepszemu smarowaniu w układzie tłok-cylinder. Podobnie jak w przypadku CBR1000RR, proces kąpieli solnej AB1 stosowany po azotowaniu izonitowym, tworzy ochronną warstwę oksydacyjną.

„Trójkątne” proporcje wału korbowego, wałka głównego i wałka zdawczego są bardzo podobne, jak w czterocylindrowych silnikach RR Hondy, a duża część wewnętrznej struktury i konstrukcji pochodzi bezpośrednio z CBR1000RR z roku 2019.

W skrzyni korbowej użyto odlewanych odśrodkowo, cienkościennych tulei, których konstrukcja wewnętrzna redukuje straty "pompowania", występujące przy przesunięciu zapłonu w cylindrach o 180 stopni. Pompa olejowa charakteryzuje się ulepszoną wydajnością napowietrzania, przy zmniejszonym tarcu, a głęboka miska olejowa redukuje przemieszczanie oleju przy szybkim przejeżdżaniu zakrętów i przy hamowaniu. Pojemność układu smarowania wynosi 3,2 litra.

6-biegowa skrzynia biegów CB500X jest bardzo zbliżona do skrzyń motocykli RR i wykorzystuje tę samą konstrukcję ramienia zmiany biegów oraz mechanizmu sterowania. Wprowadzone w modelu z 2019 sprzęgło antyhoppingowe umożliwia

łatwiejsze zmiany biegów na wyższe i łagodniejszy przebieg gwałtownych redukcji biegów. CB500X w roczniku modelowym 2021, podobnie jak inne siostrzane modele o pojemności 500 cm³, posiada homologację EURO5, która od 1 stycznia 2020 roku wprowadziła znacznie surowsze normy emisji spalin w porównaniu z EURO4. Wymogi te obejmują znaczną redukcję dozwolonych emisji tlenku węgla, zmniejszenie całkowitej emisji węglowodorów o ponad 40%, skuteczniejsze wykrywanie przerw zapłonu oraz wprowadzenie limitu emisji cząstek stałych.

-

4. Akcesoria

Dostępna jest gama oryginalnych akcesoriów dla Hondy CB500X. Jej elementy to:

Stopka centralna

Owiewki dłoni kierowcy

Osłony dźwigni i dłoni kierowcy

Podgrzewane manetki

Kufer centralny 35 litrów

Tylny bagażnik

Mocowania kufrów bocznych

Kufry boczne

Rurowe osłony owiewek

Światła przeciwmgielne

Torba na zbiornik

Torba na siedzenie pasażera

Gniazdo ładowania 12V

Przyciemniona szyba

Paski na felgi

Naklejka na zbiornik paliwa

5. Dane techniczne

SILNIK	
Typ	Rzędowy, dwucylindrowy, chłodzony cieczą
Pojemność skokowa	471 cm ³
Średnica cylindra i skok	67 mm x 66,8 mm

Stopień sprężania	10,7: 1
Moc maksymalna	35 kW przy 8 600 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	43 Nm przy 6 500 obr/min
Pojemność układu smarowania	3,2 l
SYSTEM PALIWOWY	
Zasilanie	PGM FI
Zbiornik paliwa	17,5 l (z rezerwą)
Zużycie paliwa (cykl WMTC)	27,8 km/litr
INSTALACJA ELEKTRYCZNA	
Pojemność akumulatora	12 V 7,4 Ah
Moc alternatora	25A/2000 obr/min
UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU	
Typ sprzęgła	Mokre wielopłytkowe
Typ skrzyni biegów	6-biegowa
Przeniesienie napędu	łańcuchowe
RAMA	
Typ	Stalowa dwubelkowa rurowa (diament)
PODWOZIE	
Wymiary (dł. x szer. x wys.)	2155 mm x 825 mm x 1410 mm (niska szyba), 1445 mm (wysoka szyba)
Rozstaw osi	1445 mm
Kąt pochylenia kolumny	27,5 stopnia
Wyprzedzenie	108 mm
Wysokość siedziska	830 mm
Prześwit	180 mm
Masa własna	197 kg

ZAWIESZENIE	
Przednie	Konwencjonalny widelec teleskopowy 41 mm, regulacja napięcia wstępnego
Tył	System Pro-Link z pojedynczym amortyzatorem, 5-stopniowa regulacja napięcia wstępnego, wahacz stalowy o przekroju skrzynekowym
KOŁA	
Przednie	Aluminiowe, odlewane wieloramienne
Tył	Aluminiowe, odlewane wieloramienne
Obręcz przednia	19 X MT2.5
Obręcz tylna	17 X MT4.5
Opona przednia	110/80R–19M/C (bieżnik on-off)
Opona tylna	160/60R–17M/C (bieżnik on-off)
HAMULCE	
Układ ABS	Dwukanałowy
Przednie	Pojedyncza tarcza typu wave 310 mm, dwutłoczkowy zacisk hamulcowy
Tył	Pojedyncza tarcza typu wave 240 mm, dwutłoczkowy zacisk hamulcowy
ZESPÓŁ WSKAŹNIKÓW I UKŁAD ELEKTRYCZNY	
Zespół wskaźników	Cyfrowy prędkościomierz, cyfrowy obrotomierz, podwójny licznik przebiegów dziennych, cyfrowy wskaźnik poziomu paliwa i wskaźnik zużycia paliwa, zegar cyfrowy, wskaźnik załączonego biegu
System zabezpieczeń	HISS (Honda Intelligent Security System)
Reflektory	Mijania 4,8 W Drogowy 12 W LED

Wszystkie dane techniczne mogą jeszcze ulec zmianie.

Należy pamiętać, że podane liczby to wyniki uzyskane przez firmę Honda w

standardowych warunkach testowania, zalecanych przez WMTC. Testy są prowadzone na hamowni, z wykorzystaniem standardowej wersji modelu z kierowcą bez pasażera i dodatkowego wyposażenia. Rzeczywiste zużycie paliwa może się różnić w zależności od sposobu jazdy i konserwacji pojazdu, warunków pogodowych, warunków na drodze, ciśnienia w oponach, zainstalowanych akcesoriów, ładunku, wagi kierowcy i pasażera oraz innych czynników.