

Honda CB500X model 2013

Data publikacji: 12 listopada 2012

Nowy model: *Przystępny i łatwy w prowadzeniu twin typu adventure – jeden z rodziny trzech nowych modeli Hondy. CB500X czerpie garściami z popularnego Crosstourera, gwarantując mnóstwo frajdy, a jednocześnie niskie koszty, wszechstronność i praktyczność. Silnik o mocy 47,6 KM (35 kW) sprawia, że to idealny wybór również dla posiadaczy prawa jazdy A2.*



Spis treści:

- 1 Wprowadzenie
- 2 Przegląd modelu
- 3 Kluczowe cechy
- 4 Akcesoria
- 5 Specyfikacja techniczna

1. Wprowadzenie

CB500X, jeden z serii trzech bliźniaczych motocykli Hondy, w skład której wchodzi także sportowy CBR500R i naked CB500F, oferuje styl adventure w zwinnej, przystępnej formie, zarówno początkującym, jak i doświadczonym motocyklistom.

Wszystkie trzy modele korzystają z takiego samego silnika i ramy. Każda ma jednak swój własny charakter, inną pozycję za kierownicą i stylistykę, która porwie rzesze motocyklistów, także dzięki uniwersalnemu zastosowaniu: od codziennej jazdy, przez sport, aż po turystykę.

Choć CB500X, CB500F i CBR500R mają inne charaktery, wszystkie są łatwe w prowadzeniu, oferując praktyczność i efektywność. Jako prawdziwe motocykle klasy średniej, cechują się wyjątkową zwrotnością i porywającą mocą, ale przede wszystkim dostarczają radość z jazdy w każdej sytuacji.

Uniwersalny charakter, jakim pochwalić się może niewiele motocykli, połączony z wyśmienitą jakością wykonania, przystępną ceną i niskimi kosztami utrzymania sprawiają, że CB500X to idealny sposób na rozpoczęcie motocyklowej przygody. To także atrakcyjna alternatywa dla doświadczonych motocyklistów poszukujących niezwykle praktycznego i niedrogiego dużego motocykla doskonałego do codziennego użytku, jak również zabawy podczas weekendowych wyjazdów.

2. Przegląd modelu

CB500X ze swoją zrelaksowaną, wyprostowaną pozycją za kierownicą i szeroko rozmieszczonymi manetkami, dostarczy niezapomnianych wrażeń na krętych drogach każdemu, kto szuka swojego pierwszego motocykla typu adventure. Zwrotność, niska waga i świetna widoczność sprawiają, że maszyna będzie spisywać się równie dobrze zarówno w mieście, jak i w trasie. W końcu powstała, aby dawać radość z jazdy każdemu, niezależnie od wzrostu i wagi.

Wizualnie wyższy CB500X, z większym skokiem zawieszenia i nieco większym rozstawem osi niż bliźniacze modele CB500F i CBR500R, swoją stylistyką nawiązuje do popularnego Crosstourera, napędzanego silnikiem V4 1200 cm³. Swoim charakterem zachęca, aby spędzić cały dzień w drodze, a zbiornik paliwa większy, od dwóch pozostałych modeli, o 1,6 litra umożliwia jeszcze większy zasięg. Dwucylindrowy, wykorzystujący wtrysk paliwa, silnik DOHC osiąga moc 47,6 KM (35 kW – limit dla posiadaczy prawa jazdy A2) i może pochwalić się imponująco niskim spalaniem na poziomie 3,7 l/100 km wg WMTC.

Stalowa, grzbietowa rama i wysokiej jakości zawieszenie z przednim widelcem teleskopowym o średnicy 41 mm z przodu i pojedynczym amortyzatorem Pro-Link z tyłu w połączeniu z 17-calowymi, aluminiowymi kołami oferują pewne i precyzyjne prowadzenie. Mocne tarcze hamulcowe typu wave są standardowo wspomagane systemem ABS.

3. Kluczowe cechy

3.1 Podwozie

Stalowa rama grzbietowa o średnicy 35 mm jest lekka i na tyle sztywna, aby zapewniać kierowcy pełne wyczucie na różnej nawierzchni. Kształt i umiejscowienie punktów mocowania silnika, a także balans sztywności ramy, zostały opracowane bardzo szczegółowo, aby zredukować wibracje.

Rozstaw osi wynosi 1421 mm, kąt nachylenia główki ramy 26,5° oraz wyprzedzenie 108 mm - to parametry, które odpowiadają za zwrotne, ale i pewne, prowadzenie. Centralizacja masy, dzięki umieszczeniu silnika bardzo blisko osi wahacza, zapewnia zwinność podczas skręcania i optymalny rozkład masy pomiędzy przodem, a tyłem,

gwarantując stabilność. Masa własna wynosi 196 kg z ABS. Wysokość siedzenia na poziomie 810 mm czyni z CB500X motocykl bardzo łatwy w manewrowaniu, a zrelaksowana pozycja za kierownicą z odpowiednio szeroko i wysoko umieszczonymi manetkami, oferuje mnóstwo miejsca i komfortu podczas długich podróży.

Wymiary (długość x szerokość x wysokość) to: 2095 mm x 830 mm x 1290 mm, zaś prześwit wynosi 170 mm. Zbiornik paliwa mieści 17,3 litra (z rezerwą), co w połączeniu z niskim spalaniem daje imponujący zasięg 467 km na zbiorniku.

Widelec teleskopowy o średnicy 41 mm i skoku wynoszącym 140 mm, zapewnia posłuszne i w pełni kontrolowane prowadzenie oraz świetnie wyczucie zachowania przedniego koła. Tylne, pojedynczy amortyzator z układem Pro-Link o zoptymalizowanej sile działania posiada 9-stopniową regulację napięcia wstępnego i współpracuje ze sztywnym wahaczem o wymiarach przekroju 70 x 30 mm. Przeniesienie napędu odbywa się przy pomocy łańcucha 520.

Lekkie, 17-calowe koła odlewane ze stopów lekkich, posiadają ramiona w kształcie litery Y. Szerokość przedniego koła wynosi 3,5 cala, z oponą o rozmiarze 120/70-ZR17, zaś tylnego 4,5 cala z oponą 160/60-ZR17. Z przodu znajduje się pojedyncza tarcza hamulcowa typu wave o średnicy 320 mm z 2-tłoczkowym zaciskiem, zaś z tyłu tarcza o średnicy 240 mm z pojedynczym zaciskiem. Układ ABS jest wyposażeniem standardowym.

Panel wskaźników składa się z cyfrowego prędkościomierza, obrotomierza segmentowego, licznika przebiegu całkowitego, podwójnego licznika przebiegu dziennego, zegara oraz, cyfrowego wskaźnika paliwa i spalania. W układ zapłonowy wbudowany jest inteligentny system anti-kradzieżowy HISS (Honda Intelligent Security System), zaś w przedniej, wielozwierciadłowej lampie znajduje się pojedyncza, halogenowa żarówka 60/55W H4. Pod siedzeniem znajduje się dodatkowy schowek na blokadę U-lock.

CB500X będzie dostępna w trzech malowaniach:

Pearl Himalayas White – Perłowa Biel
Matt Gunpowder Black Metallic – Czarny Metalik
Candy Ruby Red – Rubinowa Czerwień

3.2 Silnik

Silnik CB500X to jednostka napędowa nowej generacji, wybiegająca w przyszłość zarówno jeśli chodzi o osiągi, jak i ochronę środowiska. Lekki, chłodzony cieczą, dwucylindrowy, rzędowy, 8-zaworowy silnik w układzie DOHC posiada duży potencjał w szerokim zakresie użyteczności.

Średnica i skok tłoka wynoszą 67 x 66,8 mm. Czopy wału korbowego rozmieszczono co 180°, zaś wałek wyrównowążający znajduje się za cylindrami, blisko środka ciężkości motocykla. Dla redukcji hałasu wykorzystano przekładnię zębatą z nożycowym kasatorem luzu międzyzębnego. Przeciwiężar wału korbowego specjalnie wyprofilowano pod kątem, a jego lekka waga pozwala silnikowi na swobodną pracę, redukując bezwładność. Wtrysk paliwa PGM-FI zapewnia wyśmienitą reakcję na ruchy przepustnicy i moc maksymalną na poziomie 47,6 KM

(35 kW) przy 8500 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy wynoszący 43 Nm przy 7000 obr/min.

„Trójkątne” proporcje odległości osi: wału korbowego, wałka głównego i pośredniego skrzyni biegów, przypominają te z czterocylindrowych silników ze sportowych modeli RR stworzonych przez Hondę, czyniąc jednostkę napędową bardzo kompaktową. Sześciobiegowa skrzynia biegów także konstrukcyjnie nawiązuje do sportowych jednostek, co pozwoliło na skrócenie wymiarów silnika. Głęboka miska olejowa redukuje przepływ oleju podczas ostrego hamowania i szybkiego pokonywania zakrętów, mieszcząc 3,2 litry oleju. Analiza CAE (Computer Aided Engineering) systemu chłodzenia pozwoliła na maksymalizację jego wydajności i zastosowanie mniejszej oraz lżejszej pompy wody.

Głowica DOHC wykorzystuje kompaktowe dźwigienki zaworowe (z rolkami w celu zminimalizowania oporów tarcia między dźwigienką a krzywką wałka rozrządu), a regulacja luzu zaworowego przy pomocy płytek pozwala na ograniczenie ich masy, co oznacza mniejsze obciążenie sprężyn zaworów i mniejsze tarcie. Powierzchnię czopów cichego łańcucha rozrządu pokryto wanadem, redukując tarcie. Średnica zaworów ssących wynosi 26 mm, a wylotowych 21,5 mm. Aby zmaksymalizować przepływ gazów, wykorzystano CFD (Computational Flow Dynamics), tak aby droga powietrza od wlotu do komory spalania była jak najbardziej prosta. Dodatkowa ścianka w airboxie rozdziela przepływ powietrza osobno do każdego cylindra.

Średnica tłoka wynosi 67 mm i jest taka sama jak w modelu CBR600RR. CAE wykorzystano, aby mieć pewność, że tłoki charakteryzują się odpowiednią proporcją pomiędzy wagą i wytrzymałością. Kształt tłoków bazuje na tych wykorzystanych w CBR1000RR Fireblade. Aby zredukować tarcie, brzegi tłoków poddano prążkowaniu tworzącemu przestrzenie, którymi może poruszać się olej dla lepszej lubrykacji. Wykorzystując taką samą wewnętrzną strukturę redukcyjną jak w CBR1000RR, pompa oleju charakteryzuje się poprawionymi osiąganiami napowietrzania, z mniejszym tarcieniem, pozwalając na użycie miski olejowej o prostszej konstrukcji.

Silnik jest elementem nośnym wzmacniającym sztywność ramy poprzez cztery mocowania na głowicy, podczas gdy srebrne wykończenia na korbowodzie i cylindrach dodają stylistyce głębi.

W głowicy znajduje się wtórny system napowietrzania spalin PAIR (secondary air injection system), podczas gdy czujnik tlenu i katalizator wewnątrz systemu wydechowego 2-1 sprawiają, że emisja spalin CB500X jest niezwykle niska.

4. Akcesoria

CB500X może być wyposażony w następujące oryginalne akcesoria Hondy:

Kufry boczne
Kufer górny
Płyta mocująca pod kufer górny
Torby do kufrów
Zestaw deflektorów
Światła przeciwmgielne
Osłony dłoni
Osłona chłodnicy
Wyższa szyba
Pokrywa zamiast siedzenia pasażera
Owiewka dolna
Osłona zegarów
Osłona łańcucha
U-lock
Tank pad
Podgrzewane manetki (12A)
Pokrowiec

5. Specyfikacja techniczna

Silnik

Typ	chłodzony cieczą, czterosuwowy, rzędowy, dwucylindrowy
Pojemność skokowa	471 cm ³
Ilość zaworów na cylinder	4
Średnica × Skok	67 mm x 66,8 mm
Stopień sprężenia	10,7 : 1
Moc maksymalna	47,6 KM (35kW) przy 8500 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	43 Nm przy 7000 obr/min
Pojemność miski olejowej	3,2 l

Układ zasilania

Przygotowanie mieszanki	elektroniczny wtrysk paliwa PGM FI
Pojemność zbiornika paliwa	17,3 l (z rezerwą)
Zużycie paliwa	3,7 l/100 km (cykl WMTC #)

Instalacja elektryczna

Rozrusznik	elektryczny
Pojemność akumulatora	12 V 8,6 AH
Moc alternatora	23,4 A / 2000 obr

Przeniesienie napędu

Sprzęgło	mokre, wielotarczowe
Skrzynia biegów	6-stopniowa o stałym zazębieniu
Przełożenie końcowe	łańcuch

Rama

Typ	stalowa, grzbietowa
-----	---------------------

Podwozie

Wymiary (Dł. × Szer. × Wys.)	2095 mm x 830 mm x 1290 mm
Rozstaw osi	1421 mm
Kąt nachylenia główki ramy	26,5°

Wyprzedzenie	108 mm
Wysokość siedzenia	810 mm
Prześwit	170 mm
Masa własna (z płynami)	195 kg z ABS

Zawieszenie

Typ	Przód	widelec teleskopowy, 41 mm
	Tył	Pro-Link, centralna kolumna resorująco-tłumiąca z 9-stopniową regulacją napięcia wstępnego sprężyny, wahacz stalowy o przekroju czworokątnym

Koła

Typ	Przód	wieloramienne, odlewane z aluminium
	Tył	wieloramienne, odlewane z aluminium
Rozmiar obręczy	Przód	17 x MT3,5
	Tył	17 x MT4,5
Opony	Przód	120/70ZR - 17M/C
	Tył	160/60ZR - 17M/C

Hamulce

ABS	w standardzie, 2-obwodowy
Typ	Przód pojedynczy tarczowy typu wave, 320 mm, zacisk 2-tłoczkowy

Tył pojedynczy tarczowy typu wave,
240 mm, zacisk 1-tłoczkowy

Wskaźniki i elektronika

Panel wskaźników	cyfrowy prędkościomierz, cyfrowy, segmentowy obrotomierz, podwójny licznik dzienny, licznik przebiegu całkowitego, cyfrowy, segmentowy wskaźnik poziomu paliwa i spalania, zegarek
------------------	--

Zabezpieczenie antykradzieżowe	HISS (Honda Intelligent Security System)
-----------------------------------	---

Lampa przednia	żarówka 60/55 W
----------------	-----------------

Podane wielkości są orientacyjne, a producent zastrzega prawo do ich zmiany bez powiadomienia.

Uwaga: podane wielkości zostały zmierzone przez firmę Honda w standardowych warunkach badawczych opisanych w WMTC (World Motorcycle Test Cycle). Pomiary wykonywano na hamowni podwoziowej na pojeździe w wersji standardowej, jedynie z kierowcą i bez wyposażenia dodatkowego. Rzeczywiste zużycie paliwa może odbiegać od podanego powyżej zależnie od stylu jazdy, stanu technicznego motocykla, warunków pogodowych i drogowych, ciśnienia powietrza w oponach, zainstalowanego wyposażenia, przewożonego bagażu, wagi kierowcy i pasażera itd.