

NYHET



## CB500XA

### CB500XA

Hondas kompakta äventyrshoj har fått mer offroadfokus både design- och funktionsmässigt, med bättre vindskydd, längre fjädringsväg, 19-tums framhjul och koniskt styre. Den pigga parallelltwinen har nu mer effekt och vrid i låg- och mellanregistret plus assisterande slirkoppling. Ny LCD-instrumentering och LED-blinkers är andra nyheter.

### Produktbeskrivning

Honda lanserade äventyrsmodellen CB500X 2013, som en del av en körglad trio bestående av den nakna CB500F och helkåpsmaskinen CBR500R, alla i den lätta mellanklassen. Maskinen är en kompetent mångsysslare som passar de flesta förare och användningsområden.

CB500X är praktisk och mångsidig tack vare en pigg parallelltwin med mycket kraft redan från låga varvtal, i kombination med ett chassi som är lika smidigt och bekvämt i tät stadstrafik som ute på tomma landsvägar.

Den funkar perfekt som pendlarhoj ena dagen och milslukande touringmaskin nästa dag. Fjädringsvägen är lång och sväljer effektivt vägens ojämnheter, och föraren har full kontroll och översikt med hjälp av det breda styret och den uppräta körställningen. Med andra ord är CB500X en äkta allroundmaskin.

2016 uppdaterades CB500X med större bränsletank, mer vindskydd och högre kåpglas. Den fick även LED-lampor, framgaffel med justerbar fjäderförspänning och justerbart bromshandtag.

Till 2019 har CB500X utvecklats ännu mer. Designen är mer äventyrsinriktad, motorn är starkare och chassit har många uppdateringar som förstärker mångsidigheten och X:et i modellnamnet.

## MODELLÖVERSIKT

CB500X 2019 är redo för allt från stadspendling till långfärdsutflykter. Till 2019 är formgivningen mer fokuserad på äventyr med inspiration från Africa Twin. Även tekniken är mer äventyrsanpassad med längre fjädringsväg, bakdämpare av enkelrörstyp, mer ergonomisk körställning

Motor	4-T,V-KYLD
Cylinderarrangemang	P-TWIN
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	DOHC
Slagvolym	471 cc
Cylinderdiameter	67 mm
Slaglängd	66.8 mm
Kompressionsförhållande	10.7 : 1
Effekt	35 kW vid 8 600 varv/min
Moment	43 Nm vid 6 500 varv/min
Växlar	6
Startanordning	EL
Batteri	12 V-7,4 Ah
Generatoreffekt	25 A vid 2 000 varv/min
Frambroms	1-320MM
Bakbroms	1-240MM
Längd	2155 mm
Bredd	825 mm
Höjd	1410 mm
Axelavstånd	1445 mm
Sitthöjd	830 mm
Markfrigång	180 mm
Framdäck	110/80-19
Bakdäck	160/60-17
Tankvolym	17.7
Bränsleförbrukning	3.6 liter/100km
Torrsvikt	-
Tjänstevikt	197 kg
Bromssystem	ABS
Stölskydd	H.I.S.S
Col	82 g

och 19-tums framhjul.

Motorn levererar fortfarande 35 kW som är max för A2-körkort, men den har nu 4 % mer effekt och vrid mellan 3 000 och 7 000 varv/min tack vare uppdateringar på insugs- och avgassidan och ändrade ventiltider. Den nya ljuddämparen har dubbla utblås som ger ett härligare motorljud och motorn har fått en assisterande slirkoppling.

Maskinen har ny LCD-instrumentering med växel- och uppväxlingsindikator, och blinkers har LED-lampor för att matcha resten av belysningen.

## Chassi

- Tydligare och tuffare äventyrsdesign
- Nytt koniskt styre och större styrutslag
- Längre fjädringsväg och 19-tums framhjul
- Ny instrumentdisplay med växel- och uppväxlingsindikator
- LED-blinkers

Årsmodell 2019 av CB500X har en tuffare äventyrsdesign än föregångaren. Hondas konstruktörer hämtade inspiration från storsäljaren CRF1000L Africa Twin och gjorde kylarkåporna och frontkåpan kantigare och fylligare. Bränsletanken flyter ihop mer med sidokåporna så att designen fram och bak blir mer sammanhängande.

Men den nya formgivningen handlar inte bara om utseendet. Fronten har lägre luftmotstånd, vilket gör att den starka fartvinden minskar runt kåpan och kåpglasat och att föraren får bättre vindskydd i landsvägsfart. Sadeln har blivit smalare framtill för att föraren ska kunna flytta sig lättare på maskinen, samtidigt som det blir enklare att nå ner till marken. Nya CB500X är mer lättmanövrerad tack vare att styrutslaget har ökat med 3° till 38° från rakt fram till fullt utslag. Det grålackerade koniska styret bidrar också till mer kontroll.

Ny LCD-instrumentering med växel- och uppväxlingsindikator smälter in snyggt i design temat. Uppväxlingsindikator har standardläge 8 750 varv/min, men den kan justeras i steg om 250 varv/min mellan 5 000 och 8 750 varv/min. Ovanför instrumenten finns plats för att montera en GPS.

Ramen med 35 mm stålrör i diamantform är oförändrad till 2019. Konstruktionen är lätt och stark med väl avvägd flexibilitet som ger föraren värdefull respons från vägytan. Ramens fina styvhetsbalans och motorfästernas form och placering bidrar till mindre vibrationer.

Hjulbasen är 1445 mm, styrvinkeln är 27,5° och försprånget är 108 mm, vilket betyder kvicka men trygga köregenskaper. Chassit är snabbstyrt tack vare masscentralisering med motorn tätt in på svingarmens ledpunkt, samtidigt som optimal viktfordelning mellan fram-/bakhjul ger stabilitet. Tjänstevikten är 197 kg.

Sadelhöjden är 830 mm, ytermåtten är 2155 x 825 x 1410 mm och markfrigången är 180 mm. Bränsletanken rymmer 17,5 liter inklusive reserv och med den låga bränsleförbrukningen på 27,8 km/l (WMTC) tar man sig hela 50 mil på en tank.

41 mm framgaffeln med justerbar förspänning har 10 mm längre fjädringsväg (nu 150 mm). Bak har fjädringsvägen ökat från 118 till 135 mm och det sitter en ny stötdämpare av enkelrörstyp (som på större sporthojar) som ersätter förra modellens dubbelrörskonstruktion. Dämparens stora kolv ger utmärkt fjädringsrespons och temperaturhantering.

Fjäderförspänningen är justerbar i 9 lägen och stötdämparen sitter på en styv svingarm av stålprofil, som nu har pressade stålplattor för kedjustering. Bakhjulet drivs via en 520 O-ringskedja.

Tack vare den längre fjädringsvägen och att framhjulet har växt från 17 till 19 tum har den nya maskinen bättre köregenskaper på ojämna och lösa underlag. De lätta aluminiumfälgarna har offroadäck med dimensionen 110/80-R19 fram och 160/60-R17 bak. Frambromsen består av en 310 mm vågformad skiva med tvåkolvsok och bakbromsen har en 240 mm skiva med enkolvsok. ABS är standardutrustning.

## Motor

- Motorn är en pigg parallelltwin med invändig konstruktion hämtad från CBR1000RR.



CB500XAK1



CB500XAK3



CB500XAK5

- Uppdateringar på insugs- och avgassidan och ändrade ventiltider ger 4 % mer effekt och vrid i mellanregistret.
- Sportigare ljud från en ny ljuddämpare med dubbla utblås.
- Assisterande slirkoppling underlättar både upp- och nerväxling.

CB500X-motorn är en A2-godkänd, 8-ventils vätskekyld parallelltwin, som har en väl avvägd balans mellan kompakt format och effekt med en pigg, körglad och varvillig motorkaraktär.

Målsättningen för årsmodell 2019 var att ge maskinen snabbare acceleration med hjälp av mer effekt och vrid i låg- och mellanregistret från 3 000 till 7 000 varv/min. Effekt och vrid har ökat med 4 % tack vare att ventilema stängs 5° tidigare och lyfts ytterligare 3 mm till 7,8 mm.

Bränsleinsprutningen matas via ett rakare luftflöde från luftburken till spjällhusen. Batteriet har flyttats längre bort från luftburkens insugskanal (44,1 mm mot 13,4 mm) för att öka luftflödet. Ljuddämparen har nu dubbla utblås som ger ett sportigare och härligare motorljud. Max effekt är 35 kW vid 8 500 varv/min och max vridmoment är 43 Nm vid 7 000 varv/min.

Cylinderdiameter och slaglängd är 67 x 66,8 mm och kompressionen är fortfarande 10,7:1. Vevtapparna sitter 180° isär och bakom cylinderna finns en primär balansaxel nära maskinens tyngdpunkt. Primär- och balansaxeldrev är fjäderbelastade för tystare gång. Vevaxelns motvikter är specialutformade för optimal balans och den låga vikten gör att motorn roterar fritt med mindre tröghet.

Motorn ingår som en bärande del av ramen för att förstärka styvheten och topplocket har fyra ramfästen. I topplocket sitter vippor med rullar och ventilema justeras med shims. Konstruktionen är lätt och innebär mindre ventilfjädertryck och friktion.

Kamkedjan (av SV-typ) är tyst och har vanadinbehandlade nitar för mindre friktion och bättre hållbarhet. Insugsventilemas diameter är 26,0 mm och avgasventilema har 21,5 mm diameter.

Kolvornas utformning är hämtad från CBR1000RR för att minska kolvjud på höga varvtal. Råfflor på kolvmanteln minskar friktionen (en konstruktion som innebär större yta med spår där olja kan rinna för bättre smörjning). Som på CBR1000RR består ytbehandlingen av nitring och AB1-saltbad som ger ett skyddande oxideringsmembran.

Den kompakta konstruktionen med vevaxel, ingående axel och utgående axel placerade i en triangel kommer från Hondas större fyrcylindriga sporthojar, och invändigt i motorn är mycket teknik hämtad direkt från CBR1000RR.

Cylinderfodren är centrifugaljutna för att få tunna väggar och deras utformning minskar pumpförluster som kan uppstå med 180° vevtappar. Oljepumpen har samma invändiga konstruktion som på CBR1000RR för att förhindra skumbildning och minska friktion. Det djupa oljetråget minimerar oljerörelser vid hård kurvtagning och bromsning. Oljevolymer är 3,2 liter.

Den 6-växlade växellådan har samma växelförarkonstruktion och länkmekanism som RR-kusinerna. Nytt för 2019 är en assisterande slirkoppling som gör att kopplingshandtaget går lättare och minskar bakhjulets låsningstendens vid snabba nerväxlingar.

## Anteckningar

**Honda MC/ATV Märkesförsäkring** - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

**Honda MC/ATV Finansiering** – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.