

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

01 September 2020

2021 HONDA CB500X



Hondas kompaktes Adventure-Bike CB500X wurde im Modelljahr 2019 grundlegend überarbeitet und erhält für das Modelljahr 2021 neue Grafiken und drei neue Lackierungen mit Africa Twin Anmutung. Die CB500X ist nun auch EURO5-konform.

Inhalt:

1. Einleitung

2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Die CB500X, die im Jahr 2013 gemeinsam mit dem Naked-Bike CB500F und der vollverkleideten CBR500R auf den Markt kam, kombiniert Adventure-Style mit zuverlässiger Alltagstauglichkeit, wenig Gewicht und Fahrspaß - auf der Straße wie Offroad. Die Stärken der CB500X liegen in ihrer Vielseitigkeit in Verbindung mit leichter Fahrbarkeit und den moderaten Unterhaltskosten – als universelles Motorrad-Multitalent für unterschiedlichste Fahrer.

Bequeme und aufrechte Sitzposition, ein drehfreudiger wie durchzugsstarker Zweizylinder-Motor, der auch bei niedrigen Drehzahlen gut zieht, sowie ein komfortabel abgestimmtes Chassis, welches Fahrten in der Stadt wie auf Landstraßen und Autobahnen oder auf unbefestigten Wegen ermöglicht – kennzeichnen das breite Einsatzspektrum der CB500X.

Die CB500X ist der perfekte Allrounder und eignet sich sowohl für die tägliche Fahrt zur Arbeit also auch Wochenend-Spritztouren. Die langen Federwege bügeln unregelmäßige Straßenbeläge aus, der breite Lenker und die aufrechte Sitzposition bieten sowohl Komfort als auch gute Übersicht.

Im Modelljahr 2016 erhielt die CB500X bereits einen größeren Tank, verbesserten Windschutz und einen größeren Windschild. Auch eine Telegabel mit justierbarer Dämpfung, ein einstellbarer Handbremshebel sowie moderne LED-Technik für Scheinwerfer und Rücklicht wurden hinzugefügt.

Darauf aufbauend wurde sie im Modelljahr 2019 erneut überarbeitet und erhielt neben einem noch dynamischeren Adventure-Style auch eine optimierte Motorleistung, gesteigertes Durchzugsvermögen sowie Upgrades am Chassis. Diese Updates verstärken die Universalität und den Abenteuer-Faktor des X-Modells.

2. Modellübersicht

Ob im Stadtverkehr oder bei Wochenend-Touren – die CB500X meistert jede

Herausforderung. Das Design des Adventure-Bikes ist modern, markant und schwungvoll. Lange Federwege, Stoßdämpfer mit Pro-Link-Schwinge, sehr gute Ergonomie und ein 19 Zoll-Vorderrad optimieren das Feingefühl bei der Kontrolle über die Maschine.

Der moderne Zweizylinder-Motor leistet 48 PS (35 kW) und passt damit genau für die A2-Führerscheinklasse. Die Leistung wurde im Modelljahr 2019 im Vergleich zum Vorgängermodell um vier Prozent verbessert, wie auch die Drehmomententfaltung im meistgenutzten Bereich zwischen 3.000 und 7.000 Touren. Erreicht wurde das durch Modifikationen auf Einlass- und Auslassseite sowie bei den Ventilsteuerzeiten. Eine Dual-Exit-Auspuffanlage (mit zwei Krümmerrohren) unterstützt die vorteilhafte Leistungsentfaltung und sorgt für ein angenehmes Fahrgeräusch. Eine Anti-Hopping-Kupplung erleichtert die Schaltmanöver. Die Beleuchtung ist in LED-Technik ausgeführt.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Chassis

-

- ***Ausgeprägtes Adventure-Styling***
- ***Konifizierter Lenker und großer Lenkeinschlag***
- ***Lange Federwege und 19 Zoll-Vorderrad***
- ***LCD-Cockpitanzeige, mit Gang- und Schaltindikator***
- ***LED-Beleuchtung***

Für das Modelljahr 2019 wurde das Design der CB500X mit einem modernen und dynamischen Look versehen - bereit für die wilden Fahrten ins Abenteuer. Verkleidung, Tank, Kühlerblenden und Seitenverkleidungen wurden erneuert und schufen so ein sportliches Bodywork, das Front und Heck schön miteinander verbindet.

Dabei ging es aber um mehr als nur um Adventure-Look. Dank ausgefeilter Aerodynamik wurden Turbulenzen um Verkleidung und Windschild eliminiert und der Windschutz für den Fahrer verbessert. Sitzkomfort und Bewegungsfreiheit konnten im Modelljahr 2019 ebenso optimiert werden. Ein schlanker gestalteter Sitz trägt dazu bei, mit den Füßen leichter den Boden zu erreichen. Die Manövrierfähigkeit der CB500X wurde verbessert, der Lenkwinkel erhöht (um 3 auf 38 Grad, jeweils gemessen von der Mittellage bis zum seitlichen Anschlag) sowie ein breiter und ansehnlich konifizierter Lenker (in Gunmetal-Grau) verbaut – so lassen sich Lenkmanöver jederzeit mühelos und genau ausführen.

Die LCD-Instrumente verfügen über eine Ganganzeige und einen Schaltindikator und werden in einem ansprechend designten Cockpit-Umfeld präsentiert. Die

Schaltempfehlung leuchtet bei Erreichen des eingestellten Standardwerts von 8.750 Touren auf, kann jedoch in Schritten von 250 Umdrehungen pro Minute im Bereich zwischen 5.000 und 8.750 Umdrehungen pro Minute eingestellt werden. An der rund ausgeführten Scheibenhaltung lässt sich praxisgerecht zusätzliches Navigations-Equipment über den Instrumenten befestigen.

Der 35 mm Stahlrohrrahmen erlaubt eine moderne und leichte Konstruktion und ermöglicht ein sicheres und ausgewogenes Fahrverhalten bei jeder Gangart und sowie ausgezeichnetes Feedback auf allen Fahrbahn-Belägen. Die sorgfältige Konstruktion der Motor-Befestigungspunkte sowie die ausbalancierte Steifigkeit des Rahmens tragen dazu bei, Vibrationen zu unterdrücken.

Der Radstand beträgt 1.445 mm, der Lenkkopfwinkel 27,5 Grad und der Nachlauf 108 mm, für ein leichtes Handling und vertrauenerweckend stabilen Geradeauslauf. Die gezielte Zentralisierung der Massen und die Einbaulage des Motors nahe der Schwinge unterstützen eine optimale Gewichtsverteilung zwischen den Radachsen, was sich positiv auf das Handling und die Stabilität im Fahrbetrieb auswirkt. Vollgetankt wiegt die CB500X 197 kg.

Die Sitzhöhe beträgt 830 mm. Die äußeren Maße sind: Länge 2.155 mm, Breite 825 mm, Höhe 1.410 mm. Die Bodenfreiheit misst 180 mm. Der Kraftstofftank fasst 17,5 Liter einschließlich Reserve und erlaubt durch einen sparsamen Verbrauch (27,8 km pro Liter im WMTC-Meßmodus) eine Reichweite von über 480 km pro Tankfüllung.

Das Vorderrad wird von einer 41 mm Telegabel und einstellbarer Federvorspannung geführt, mit einem Federweg von 150 mm. Ein Einrohr-Stoßdämpfer (wie bei Sportbikes mit mehr Hubraum) und ein Dämpfer mit großem Kolben optimieren die Dämpfungscharakteristik und das Ansprechverhalten des Federbeins, dessen Federweg 135 mm beträgt.

Die Federvorspannung ist 5-fach verstellbar. Die Kastenprofil-Stahlschwinge mit soliden Kettenspannern wird über ein Pro Link-Hebelsystem (mit progressiv zunehmender Einfederrate) abgedämpft. Den Endantrieb bewerkstelligt eine 520er O-Ring-Kette.

Ein 19-Zoll großes Vorderrad, der große Abrollumfang und die langen Federwege optimieren die Offroadtauglichkeit der CB500X. Auf die leichten Aluminium-Gussräder sind Asphalt- und Offroad-taugliche Mischprofile montiert. Das 19-Zoll Vorderrad ist mit einem Reifen in der Dimension 110/80-R19 ausgestattet, das Hinterrad mit einem 160/60-R17 Reifen. Wave-Bremsscheiben (vorne mit 310 mm und hinten mit 240 mm) ermöglichen eine sichere Verzögerung und die CB500X verfügt serienmäßig über ABS. Im Vorderrad

verzögert eine Zweikolben-Bremszange, im Hinterrad eine Einkolben-Bremszange.

Die CB500X Modelljahr 2021 wird in drei neuen Farbvarianten und mit neuen Grafiken erhältlich sein. Alle verfügen in Anlehnung an die CRF1100L Africa Twin über einen rot lackierten hinteren Hilfsrahmen.

-

Grand Prix Red,

Matt Gunpowder Black Metallic und

Pearl Metalloid White.

3.2 Motor

- ***Lebendiger Zweizylinder-Motor mit konstruktiven Ähnlichkeiten zur 2019 CBR1000RR Fireblade***
- ***Kraftentfaltung und Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich***
- ***Sportlicher Sound dank Zweirohr-Auspuffkrümmer***
- ***Anti-Hopping-Kupplung für leichtere Gangwechsel***
- ***EURO5-konform***

Der Motor der CB500X ist mit 48 PS (35 kW) Leistung auf die A2-Führerscheinklasse zugeschnitten. Die moderne Konstruktion mit flüssigkeitsgekühlten Parallel-Twin und vier Ventilen pro Zylinder verbindet kompakte Bauweise mit geringem Gewicht. Leichte Fahrbarkeit und drehfreudiger Charakter werden kombiniert mit hoher Alltagstauglichkeit und Fahrspaß, für Einsteiger wie für Fortgeschrittene.

Obwohl bereits erfreulich antrittsstark wurden Leistungsentfaltung und Durchzugskraft aus niedrigen und mittleren Drehzahlen für das Modelljahr 2019 weiter optimiert. Eine Verbesserung um vier Prozent im Bereich von 3.000 bis 7.000 Touren gelang mittels fünf Grad früher schließenden Steuerzeiten sowie einem um 0,3 mm auf nun 7,8 mm vergrößertem Ventilhub.

Der Ansaugweg zur PGM-FI Kraftstoffeinspritzung wurde begradigt und führt direkter von der Airbox zu den Drosselklappenkörpern vor dem Zylinder-Einlasstrakt. Um die Anströmung weiter zu optimieren, wurde auch die Batterie im Modelljahr 2019 versetzt und weiter von der Airbox entfernt. Der Auspuff verfügt über zwei separate Auslasskrümmer, was sich auf die Motorakustik vorteilhaft auswirkt. Die Leistung von 48 PS (35 kW) wird bei 8.600 Touren erreicht, das maximale Drehmoment von 43 Nm liegt bei 6.500 Umdrehungen pro Minute.

Bohrung und Hub betragen 67 x 66,8 mm, die Verdichtung beträgt 10,7:1. Die Zapfen der Pleuellwelle sind um 180° versetzt, die Pleuellwelle zum Ausgleich primärer Schwingungen ist schwerpunktünstig hinter den Zylindern platziert, was zu kompakter Bauweise sowie zur generell angestrebten Zentralisierung der Massen beiträgt. Primärtrieb wie auch der Antrieb der Pleuellwelle erfolgen über zweigeteilte Pleuellräder, die über Federkraft gegeneinander verspannt sind, um das Pleuellflankenspiel auszugleichen. Diese Bauweise trägt zur Reduzierung mechanischer Geräusche bei. Leichtgewichtige, speziell geformte Pleuellwangen optimieren die Pleuellkultur und fördern die Drehfreudigkeit.

Der Zweizylinder-Motor unterstützt die Chassis-Konstruktion als mittragendes Element und ist an vier Stellen mit dem Rahmen verschraubt. Der Pleuellkopf ist mit reibungsarmen Pleuellkipplebeln ausgestattet, die Pleuellspieleinstellung wird über Shims bewerkstelligt. Pleuellfedern mit geringer Federkraft tragen dazu bei, die Reibungsverluste gering zu halten.

Eine laufruhige Pleuellkette zum Antrieb der Pleuellwellen ist mit Pleuellbolzen aus Vanadium-Stahl gefertigt, was zur Reibungsminimierung beiträgt und eine lange Lebensdauer fördert. Die Einlassventile haben 26 mm Durchmesser, die Auslassventile 21,5 mm.

Die Pleuellform ist an das Design der Pleuell in der 2019 CBR1000RR Fireblade angelehnt, um höhere Drehzahlen zu unterstützen. Die Pleuellhemden sind mit Aussparungen versehen, um die Schmierung zu verbessern und Reibungsverluste zu minimieren.

Die Dreiecks-Proportionen von Pleuellwelle, Getriebe und Ausgangswelle gleichen weitgehend jenen der 2019 CBR1000RR Fireblade, wie auch weitere etliche konstruktive Details. Das hinter der Pleuellwelle hoch angeordnete Sechsganggetriebe wurde mit Fireblade Know-how konstruiert, um den Motorblock kurz und kompakt zu dimensionieren.

Das Motorgehäuse ist horizontal geteilt. Obere Gehäusehälfte und die Zylinder sind einteilig gegossen. Die Schleuderguss-Zylinderlaufbuchsen sind dünnwandig ausgeführt. Auch der enge Abstand zwischen den Zylindern hilft Gewicht einzusparen und trägt zu raumsparender Zylinderarchitektur bei. Um die Pumpverluste zu reduzieren, die bei Gegenläufer-Twins mit 180° Zündfolge auftreten können, ist zur speziell modifizierten Ölpumpe zusätzlich eine Labyrinth-Entlüftung mit Membranventil installiert. Eine spezielle Ölwanne mit tiefem Ansaugpunkt sichert die Versorgung mit Schmiermittel auch bei sportlichen Schräglagen sowie energischen Bremsmanövern. Die Ölkapazität beträgt 3,2 Liter.

Das Sechsganggetriebe der CB500X ist konstruktiv eng an das der 2019 CBR1000RR Fireblade angelehnt. Schaltgabeln und einzelne Bauteile sind identisch ausgeführt. Im Modelljahr 2019 wurde eine Anti-Hopping-Kupplung hinzugefügt, die leichtes Hochschalten begünstigt und auch das Herunterschalten geschmeidiger gestaltet.

Die CB500X erfüllt, wie alle weiteren Honda 500er Modelle, die Vorgaben der EURO5 Norm, die im Vergleich zur EURO4 Norm deutlich strengere Motoremissions-Standards beinhaltet. Die Anforderungen inkludieren eine wesentliche Reduzierung des erlaubten Carbon Monoxid Ausstoßes, einen über 40 % geringeren Kohlenwasserstoff-Ausstoß, strengere Maßnahmen zur Vermeidung von Fehlzündungen und die Einführung einer Partikel Obergrenze.

4. Zubehör

Folgendes Honda Original Zubehör steht für die CB500X zur Verfügung:

Hauptständer

Seitenwindabweiser

Handwindabweiser

Heizgriffe

Topcase 35 Liter

Gepäckträger

Kofferträger

Seitenkoffer

Schutzbügel

Nebelscheinwerfer

Tanktasche

Heckpacktasche

12-V-Steckdose

Getönter Windschild

Tankpad

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Parallel Twin
Hubraum	471 cm ³
Bohrung x Hub	67 mm x 66,8 mm
Verdichtung	10,7:1
Max. Leistung	48 PS (35 kW) bei 8.600/min
Max. Drehmoment	43 Nm bei 6.500/min
Motorölmenge	3,2 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	17,5 Liter (inklusive Reserve)
Verbrauch	27,8 km/Liter
ELEKTRIK	
Batterie	12V 7,4 AH
ANTRIEB	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Stahlrohrrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (L x B x H)	2.155 mm x 825 mm x 1.410 mm (bei niedrigem Windschild) / 1.445 mm (bei hohem Windschild)
Radstand	1.445 mm
Lenkkopfwinkel	27,5°

Nachlauf	108 mm
Sitzhöhe	830 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Gewicht vollgetankt	197 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	41 mm Telegabel, Federvorspannung einstellbar
Hinten	Kastenschwinge mit Pro-Link-Aufhängung, Federvorspannung 5-fach einstellbar
RÄDER	
Felgen vorne und hinten	Aluminium Speichenräder
Felgengröße vorne	19 X MT2,5
Felgengröße hinten	17 X MT4,5
Reifengröße vorne	110/80R – 19M/C (on-off pattern)
Reifengröße hinten	160/60R – 17M/C (on-off pattern)
BREMSEN	
ABS Bauart	2 Kanal
Bremse vorne	310 mm Wave-Bremsscheibe mit 2-Kolben Bremszange
Bremse hinten	240 mm Wave-Bremsscheibe mit Einkolben-Bremszange
INSTRUMENTE/ELEKTRIK	
Instrumente	Digitaler Drehzahlmesser, digitaler Balken-Tachometer, zwei Tageskilometerzähler, digitale Tankuhr und Verbrauchsanzeige, digitale Uhr, Ganganzeige
Diebstahlschutz	HISS (Honda Intelligent Security System)
Scheinwerfer	Abblendlicht 4,8 W, Fernlicht 12 W (LED)

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.