

HONDA ABS

**€6.200**

- ✓ Usato
- ✓ enduro
- ✓ Nero
- ✓ 197 kg
- ✓ Euro 5

DESCRIZIONE E NOTE

[Cod: 1082639-401] [Veicolo: 15775]

Moto visibile presso la sede di Padova. Possibilità di finanziamento personalizzato. La CB500X – crossover lanciata nel 2013 insieme alle sorelle CB500F (naked) e CBR500R (super sport) – si è subito dimostrata una ottima entry-level per i neofiti, ma anche una divertente adventure-bike per i motociclisti esperti. Il compatto motore bicilindrico parallelo offre livelli di potenza e coppia sfruttabili da chiunque, sia da chi è alle prime armi e cerca una moto facile e brillante con cui cominciare a divertirsi in moto, sia dai motociclisti esperti che, stanchi delle costose e impegnative maximoto, vogliono una adventure dai costi di gestione ridotti, efficiente nei consumi, agile, affidabile e, soprattutto, molto divertente. La posizione di guida comoda ed eretta, la notevole capacità del serbatoio e le sospensioni a lunga escursione donano grande piacere di guida su qualsiasi tragitto, rendendo la CB500X perfetta anche per l'uso quotidiano così come per le escursioni del fine settimana. In altre parole, è un modello versatile, in tutti i sensi. Nel 2016 è stata aggiornata con un serbatoio più capiente, un parabrezza più protettivo, i gruppi ottici a LED, la forcella regolabile nel precarico molle e la leva del freno anteriore regolabile. Nel 2017 ha guadagnato l'omologazione Euro4. Il 2019 è stato l'anno della massima evoluzione per la CB500X. Lo stile adventure diventò più sofisticato per sottolineare la versatilità del modello, il motore divenne più reattivo ai regimi bassi e medi, la robusta ciclistica guadagnò la ruota anteriore da 19" e l'equipaggiamento tecnico e funzionale si impreziosì con nuovi efficaci elementi. Nel 2021 arrivarono nuove grafiche e il telaio reggisella verniciato in rosso, per donarle un tocco estetico che ricordasse l'Africa Twin, mentre l'omologazione si adeguò all'Euro5. Avendo conquistato migliaia di motociclisti in tutta Europa, conquistati dalla sua versatilità e facilità di guida, per il 2022 la CB500X si evolve tecnicamente e riceve una nuova forcella rovesciata Showa SFF-BP, un impianto frenante a doppio disco, un nuovo forcellone, una ruota anteriore ridisegnata, un nuovo radiatore, nuove mappature della centralina, un gruppo ottico anteriore più potente e ritocchi di stile compresi nuovi colori e nuove grafiche. Panoramica del modello Dal traffico cittadino alle gite del fine settimana, con un pizzico di sterrato, anche sulle lunghe percorrenze: la CB500X è pronta per qualsiasi utilizzo. Il look è snello e la posizione di guida dominante, grazie alle sospensioni con escursione maggiorata, al manubrio largo e dritto e alla ruota anteriore di 19". Con una potenza massima di 48 CV (35 kW) per consentirne la guida con la patente A2, il motore ha fasatura delle valvole e condotti di aspirazione e scarico progettati per offrire una coppia e una potenza consistenti ai regimi bassi e medi. Il terminale di scarico a doppia uscita regala un sound dai toni cupi che sottolinea il carattere del bicilindrico, e la frizione è assistita con antisaltellamento. La strumentazione LCD a retroilluminazione negativa include la spia Shift?Up di cambiata e l'indicatore della marcia inserita. Gli indicatori di direzione sono a LED e con funzione di luci di posizione. Il parabrezza è ben esteso per una protezione aerodinamica efficace. Per il 2022 la CB500X riceve una nuova forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli di 41 mm, un impianto frenante a doppio disco da 296 mm, un nuovo forcellone, una ruota anteriore ridisegnata, un nuovo radiatore, nuove mappature della centralina, un gruppo ottico anteriore più potente. Il peso è invariato ma con una distribuzione leggermente più caricata sull'anteriore. In Italia per il 2022 la CB500X è disponibile nelle seguenti colorazioni: Grand Prix Red Matt Gunpowder Black Metallic Pearl Organic Green Caratteristiche principali 3.1 Stile e telaio Nuova forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli di 41 mm Nuovo impianto frenante con dischi da 296 mm e pinze a 2 pistoncini Nuovo cerchio anteriore alleggerito Nuovo forcellone con ammortizzatore dotato di nuova taratura Luci full-LED con faro più potente e indicatori di direzione con funzione di luci di posizione Look adventure deciso con ruota anteriore da 19" Manubrio biconico ed ottimo angolo di sterzo Sospensioni ad escursione maggiorata Display LCD con spia Shift-Up di cambiata e indicatore marcia inserita. Il telaio tubolare in acciaio (tubi da 35 mm di diametro) con struttura a diamante, leggero e resistente, è invariato nel layout ed è calibrato per offrire un'ottima risposta su tutti i percorsi, anche sterrati. La forma e la posizione dei punti di ancoraggio del motore e la rigidità della struttura contribuiscono a ridurre le vibrazioni. Appena alla guida si avverte subito la presenza di un avantreno tutto nuovo. Con l'obiettivo di aumentare l'efficacia della risposta sulle asperità più pronunciate, la precedente forcella telescopica è stata sostituita da una forcella rovesciata Showa SFF-BP (Separate Function Fork Big Piston) di 41 mm, con escursione ruota di 135 mm (corsa di 150 mm) ancorata a nuove piastre di sterzo. Il punto di forza di questa forcella è la divisione delle funzioni di smorzamento idraulico e molleggio, una per gambo, che rende le reazioni più neutrali e migliora la qualità della guida. L'ammortizzatore a tubo singolo (tipico delle moto adventure di cilindrata superiore) con pistone di grande diametro garantisce comfort e stabilità eccellenti. Dotato di regolazione del precarico molla su 5 posizioni, è fissato al forcellone con leveraggio Pro-Link ed ha una taratura rivisitata per accordarsi perfettamente alla nuova forcella. L'escursione ruota è di 135 mm (corsa del pistone 60 mm). Anche il nuovo forcellone è più leggero; ha ora pareti da 2mm di spessore (invece dei 2,3 precedenti) ed impiega un elemento trasversale scatolato a cui è fissato un nuovo carterino paracatena. Più rigido in senso rotazionale, è invece più flessibile in senso laterale, con lo scopo di migliorare la maneggevolezza. In linea con i miglioramenti dinamici per ciclistica e sospensioni, si colloca il nuovo impianto frenante. Il precedente disco singolo da 310 mm è stato sostituito dal doppio disco da 296 mm con pinze a due pistoncini. L'intero impianto a doppio disco pesa solo pochi grammi più del precedente a disco singolo ed ha come vantaggio una riduzione della pressione alla leva necessaria a parità di forza frenante

applicata. La CB500X 2022 vanta anche una nuova ruota anteriore di 19" alleggerita - grazie a razze ridotte nello spessore ma non nella rigidità - con lo scopo di ridurre le masse non sospese e contribuire alle ottime doti di agilità. La resa estetica di questo upgrade tecnico è enfatizzata dal nuovo parafrangente anteriore. La ruota posteriore è di 17". Invariate le misure degli pneumatici: all'anteriore c'è un 110/80-R19 e al posteriore un 160/60-R17, entrambi con intaglio semi-stradale. Il peso con il pieno della CB500X 2022 rimane pari a 199 kg ma c'è ora una diversa distribuzione dei pesi tra anteriore e posteriore, con lo scopo di rendere la guida su asfalto più reattiva. Si passa così dai precedenti 48/52% agli attuali 48,7/51,3%, mantenendo invariate le geometrie, con interasse di 1.445 mm, inclinazione del cannotto di sterzo di 27,5° e avancorsa di 108 mm. La CB500X ha un look inconfondibilmente adventure e il manubrio biconico garantisce un controllo di guida eccellente. Il nuovo gruppo ottico anteriore, sempre full-LED, è ora più potente e gli indicatori di direzione hanno funzione di luci di posizione. I convogliatori attorno al radiatore rendono la vista massiccia e muscolosa, con il capiente serbatoio che fluisce uniformemente verso fianchi e codino in un'armoniosa unica linea. Ma sulla CB500X forma e funzione vanno di pari passo, così il pratico parabrezza è regolabile su due posizioni (1.445 mm e 1.410 mm) per assecondare le necessità di protezione aerodinamica di piloti di qualsiasi statura. L'altezza della sella posta a 830 mm rende la CB500X particolarmente facile da guidare, mentre la posizione di guida caratterizzata dalla sella snella e dall'ampio manubrio con angolo di sterzo di 38°, permette manovre a bassa velocità in spazi ristrettissimi. Le dimensioni complessive (LxLxA) sono 2.155 x 830 x 1.410mm, con altezza da terra di 180 mm. Il serbatoio del carburante ha una capacità di 17,5 litri e, grazie ai consumi estremamente ridotti (27,8 km/l), offre un'autonomia di quasi 500 km. La strumentazione LCD a retroilluminazione negativa è completa e ben leggibile in ogni condizione di luce. Prevede la spia che lampeggia al regime di cambio marcia impostato (default a 8.750 giri/min) e l'indicatore della marcia inserita. 3.2 Motore Brillante motore bicilindrico parallelo 8 valvole Nuove mappature dell'iniezione enfatizzano coppia e grinta su tutto l'arco di erogazione Nuovo radiatore più leggero Sound sportivo grazie al terminale di scarico a doppia uscita Frizione assistita con antisaltellamento per cambi marcia fluidi e scalate sicure Il motore bicilindrico parallelo raffreddato a liquido 8 valvole della CB500X è leggero, brillante, parco nei consumi e in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi, compresi i percorsi offroad. Offre un'ottima accelerazione attraverso la generosa potenza e coppia ai regimi bassi e medi, tra i 3.000 e i 7.000 giri/min. È inoltre ottimizzata l'efficienza dei flussi d'aria, rendendoli il più possibile rettilinei dall'airbox ai corpi farfallati. La batteria è lontana dalla parte posteriore del condotto di aspirazione dell'airbox per consentire un flusso d'aria cospicuo. Il terminale di scarico prevede una doppia uscita, che migliora erogazione e sound. La potenza massima è di 35 kW (48 CV) a 8.600 giri/min e la coppia è di 43 Nm a 6.500 giri/min. Per il 2022 la centralina presenta nuove mappature dell'iniezione che enfatizzano le doti di coppia del motore rendendolo ancora più godibile a qualsiasi regime. C'è inoltre un nuovo radiatore più leggero ed esteticamente più gradevole, che permette un risparmio di peso di 92 grammi. Alesaggio e corsa misurano 67 x 66,8 mm, il rapporto di compressione è di 10,7:1, la fasatura dell'albero a gomiti è di 180° e un contralbero di bilanciamento primario è posizionato dietro ai cilindri, vicino al baricentro della moto. Tra gli ingranaggi della primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce drasticamente la rumorosità mentre le mannaie dell'albero a gomiti sono appositamente sagomate per ottenere un perfetto bilanciamento. Il motore portante rafforza la rigidità del telaio, con quattro punti di ancoraggio sulla testata. La distribuzione bialbero (DOHC) a 4 valvole per cilindro sfrutta efficienti bilancieri a rullo, mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate consente la realizzazione di un sistema leggero e affidabile, con molle dal carico studiato per la riduzione complessiva degli attriti, stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio assicura affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico hanno diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm. Sempre in ottica di riduzione degli attriti, sul mantello dei pistoni sono presenti delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, dopo un trattamento di nitrocarburatione, viene eseguito il processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante. La proporzione della triangolazione tra albero motore, albero della trasmissione primaria e del contralbero è del tutto simile a quella dei motori Honda della serie supersportiva RR a 4 cilindri, così come avviene per la struttura del cambio a 6 rapporti, permettendo così la realizzazione di un motore compatto in senso longitudinale. Una profonda coppa dell'olio riduce il movimento del lubrificante al suo interno e la potente pompa assicura la perfetta lubrificazione contribuendo all'estrema affidabilità del motore in ogni condizione. Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga. Particolare attenzione è stata riservata alla conformazione interna del carter, al fine di ridurre drasticamente le perdite per pompaggio che possono verificarsi con il manovellismo di 180°. Massima attenzione da parte degli ingegneri Honda anche per il sistema di raffreddamento. L'analisi dei flussi del liquido all'interno dell'impianto ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa dell'acqua leggera e di dimensioni ridotte. Il cambio a 6 rapporti della CB500X è dotato di frizione assistita con antisaltellamento che riduce lo sforzo per azionare la leva della frizione e mantiene sempre il contatto tra suolo e ruota posteriore anche in caso di scalate repentine. Accessori La gamma di accessori originali Honda per la CB500X 2022 include: Cavalletto centrale, Deflettori vento laterali, Paramani, Manopole riscaldabili, Top box da 35 L, Portapacchi posteriore, Valigie laterali da 29 L, Barre tubolari antiurto, Luci antinebbia a LED, Borsa serbatoio, Borsa per sella, Presa 12V, Parabrezza fumé, Stickers ruote, Paraserbatoio, Rete elastica con ganci. Caratteristiche tecniche CB500X 2022 MOTORE Tipo Bicilindrico parallelo, 8 valvole raffreddato a liquido, Euro5 Cilindrata 471cc Alesaggio x corsa 67 mm x 66,8 mm Rapporto di compressione 10,7 : 1 Potenza massima 48 CV (35 kW) a 8.600 giri/min Coppia massima 43 Nm a 6.500 giri/min Rumorosità L-urban 74dB L-wot 76.7dB Capacità olio 3.2L ALIMENTAZIONE Tipo Iniezione elettronica Honda PGM-FI Capacità serbatoio 17,5 L (riserva inclusa) Emissioni CO2 82 g/km (ciclo WMTC) Consumi 27,8 km/l (ciclo medio WMTC)* IMPIANTO ELETTRICO Avviamento Elettrico Capacità batteria 12V 7.4 Ah Uscita ACG 25 A/2.000 giri/min TRASMISSIONE Frizione Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento Cambio 6 marce Trasmissione finale A catena TELAIO Tipo Tubolare in acciaio, a diamante Dimensioni (L x L x A) 2.155 x 830 x 1.410 mm (1.445 mm high screen) Interasse 1.445 mm Inclinazione cannotto di sterzo 27,5° Avancorsa 108 mm Altezza sella 830 mm Altezza da terra 180 mm Peso 199 kg con il pieno di benzina SOSPENSIONI Anteriore Forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli di 41 mm, corsa 150 mm Posteriore Forcellone in acciaio scatoletto con ammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico su 5 posizioni, escursione ruota 135 mm RUOTE Anteriore In alluminio pressofuso a 7 razze sdoppiate Posteriore In alluminio pressofuso a 7 razze sdoppiate Cerchio anteriore 19 x MT2.50 Cerchio posteriore 17 x MT4.50 Pneumatico anteriore 110/80R19 M/C, intaglio on-off Pneumatico posteriore 160/60R17 M/C, intaglio on-off FRENI Impianto ABS A 2 canali Anteriore Doppio disco di 296 mm, pinza a 2 pistoncini Posteriore Disco di 240 x 5 mm, pinza a 1 pistoncino LUCI E STRUMENTAZIONE Strumentazione Tachimetro digitale, contagiri digitale a barre, doppio contachilometri parziale, trip computer consumi, orologio digitale, spia cambio marcia "Shift-Up", indicatore marcia inserita Sistema antifurto HISS (Honda Intelligent Security System) Luci Full-LED *Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi. Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

Dati salvo errori o omissioni. Verificare in sede prima dell'acquisto.