

**HONDA**

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

12 ottobre 2023

**HONDA CMX500 REBEL 2024**



Aggiornamenti modello 2024: invariata nella ciclistica e nella meccanica, per il 2024 il modello di accesso alla famiglia delle custom-bobber Honda è commercializzata in Italia nel confermato 'Mat Gunpowder Black Metallic' e nei nuovi 'Seal Silver Metallic' e 'Mat Laurel Green Metallic', mentre per la versione 'Plus' arriva il nuovo 'Pearl Shining Black' sempre con cerchi color bronzo.

Aggiornamenti modello 2023: cambia la gamma colori della piccola 'bobber' per patente A2. In Italia è commercializzata nei nuovi 'Mat Gunpowder Black Metallic' e 'Smooky Gray'. La versione 'Plus' passa al nuovo 'Titanium Metallic' con cerchi color bronzo.

Aggiornamenti modello 2022: alle conosciute colorazioni 'Graphite Black' e 'Matte Axis Grey Metallic' (per la versione S), si aggiunge la nuova accattivante 'Pearl Organic Green'.

Caratteristiche modello: *la Honda Rebel è la custom compatta, con motore bicilindrico parallelo da 500 cc, che si guida anche con patente A2. È dotata di sospensioni di qualità, luci full-LED, strumentazione LCD con indicatore della marcia inserita, frizione assistita con antisaltellamento e sella confortevole.*

*Al modello base si affianca la versione “S”, dotata di un equipaggiamento che prevede una piccola carenatura intorno al faro, forcella con soffietti copristeli in gomma nera e una sella con cuciture a diamante.*

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Specifiche tecniche

## **1. Introduzione**

Per gli appassionati della generazione Z - i giovani dai 20 ai 25 anni cresciuti nell'era digitale - una moto è molto più di un semplice mezzo di trasporto. Deve essere in grado di rappresentare uno stile di vita, un'attitudine, e consentire al proprietario di esprimere la propria personalità. Queste aspettative sono diverse rispetto a quelle dei possessori di qualsiasi altro tipo di moto e per soddisfarle i modelli proposti devono essere progettati con questo obiettivo. Una moto del genere deve adattarsi allo stile di vita del motociclista ma anche offrire spunti per ulteriori possibilità di personalizzazione.

A Keita Mikura, Large Project Leader (LPL) della nuova Honda Rebel, piace giocare con le regole per creare modelli che associano tradizione, creatività e innovazione. Il suo team ha progettato questa moto custom che propone un look classico e immortale ma, allo stesso tempo, uno stile contemporaneo e lungimirante tutto suo. Facilissima da guidare e da gestire, la nuova Rebel è una moto dalla grande personalità ma, allo stesso tempo, una “foglio bianco” da riempire in base ai gusti del pilota.

## **2. Panoramica del modello**

Lo sviluppo della Rebel è iniziato negli Stati Uniti con l'obiettivo di accendere la fantasia dei giovani motociclisti in modo diverso rispetto all'approccio adottato per le moto cruiser. Dotata di un motore bicilindrico parallelo da 471 cc, ricco di coppia e dall'erogazione corposa ma fluida, la Rebel rispetta il limite di potenza massima previsto per la patente A2. È snella e con la sella bassa, comoda e neutra nelle reazioni, caratterizzata da una posizione di guida con le braccia moderatamente distese e le pedane poco avanzate per non affaticare la schiena e regalare un feeling di pieno controllo a qualsiasi velocità.

Il telaio in tubi di acciaio contribuisce a formare le linee originali e lo stile sobrio – sottolineato dai generosi pneumatici da *bobber* – della Rebel. È verniciato in nero ed ha una struttura intelligente che permette, volendo, di smontare velocemente il sellino e le pedane del passeggero, una caratteristica dedicata ai più individualisti!

La Rebel offre comfort e praticità grazie al corretto assetto delle sospensioni, alla sella ben sagomata e all'indicatore della marcia inserita sulla strumentazione. Inoltre, le luci sono full-LED, compresi gli indicatori di direzione. Il sistema di scarico con sensori LAF e le

impostazioni dell'alimentazione consentono alla Rebel di rispettare la normativa Euro5.

Al modello base si affianca la versione "S", dotata di una piccola carenatura intorno al faro, di soffietti copristeli in gomma nera per la forcella e di una sella con cuciture a diamante.

Per il **2023** cambia la gamma colori della piccola 'bobber' per patente A2. In Italia è commercializzata nei nuovi 'Mat Gunpowder Black Metallic' e 'Smooky Gray'. La versione S passa al nuovo 'Titanium Metallic'.

Invariata nella ciclistica e nella meccanica, per il **2024** il modello di accesso alla famiglia delle custom-bobber Honda è commercializzata in Italia nel confermato 'Mat Gunpowder Black Metallic' e nei nuovi 'Seal Silver Metallic' e 'Mat Laurel Green Metallic', mentre per la versione 'Plus' arriva il nuovo 'Pearl Shining Black' sempre con cerchi color bronzo.

### 3. Caratteristiche principali

#### 3.1 Equipaggiamento e styling

- **Linea snella e bassa in stile 'bobber'**
- **Luci full-LED, compresi gli indicatori di direzione**
- **Versione "S" con equipaggiamento personalizzato**
- **Strumentazione LCD a retroilluminazione negativa bianca con indicatore della marcia inserita**
- **Sella e pedane per il passeggero facilmente removibili per la customizzazione**

Durante la progettazione della Rebel le linee guida sono state "*semplicità*" e "*purezza*". Fare tanto con poco è una vera e propria forma d'arte, e farlo con un design minimalista in cui conta ogni singolo dettaglio è ancora più sfidante.

La Rebel mette subito il pilota al centro dell'attenzione. Il look *bobber* con gomme generose, dominato dal serbatoio da 11,2 litri fortemente inclinato e dal manubrio a piega bassa, crea una posizione di guida perfettamente inserita nella moto. Da qualsiasi punto di vista la Rebel esprime la propria forte personalità.

È stato oscurato tutto ciò che era possibile, mettendo in risalto l'essenzialità del design della Rebel e l'accuratezza delle verniciature e dei dettagli. Tutte le luci sono a LED e il suggestivo faro tondo è dotato di una lente compatta del diametro di 175 mm ed è montato su un supporto in alluminio pressofuso. La luce di posizione posteriore ovale ultrasottile e la luce targa si abbinano alla posizione di guida ribassata della Rebel e i piccoli indicatori di direzione tondi a LED misurano solo 55 mm di diametro, con quelli anteriori che emettono una luce di posizione circolare.

La strumentazione è composta da un quadrante compatto da 100 mm con display LCD a retroilluminazione negativa bianca, dall'effetto accattivante ed efficace, e presenta l'indicatore della marcia inserita e quello dei consumi. Per il blocchetto di accensione, in puro stile custom, è confermata la posizione sul lato sinistro inferiore del serbatoio. Per gli individualisti e per chi si vuole cimentare nella customizzazione, è possibile smontare velocemente il sellino e le pedane del passeggero.

Per l'Italia la CMX500 Rebel **2024** è disponibile nelle seguenti colorazioni:

- *Mat Gunpowder Black Metallic*
- *Seal Silver Metallic – (new colour!)*
- *Mat Laurel Green Metallic – (new colour!)*
- *Pearl Shining Black – (new colour! Solo versione “Plus”, con cerchi color bronzo)*

La versione “S” è dotata di una piccola carenatura intorno al faro, di soffietti copristeli in gomma nera per la forcella e di una sella con cuciture a diamante.

La linea di accessori comprende un portapacchi posteriore, uno schienalino, il tank pad, una mascherina davanti alla strumentazione e borse laterali in nylon o in pelle.

### **3.2 Motore**

- **Bicilindrico parallelo bialbero raffreddato a liquido di 471 cc**
- **Generosa erogazione di coppia ai bassi regimi**
- **Frizione assistita e con antisaltellamento**
- **Sistema di scarico con sensore LAF**
- **Potenza di 46 CV (34 kW), guidabile anche con patente A2**
- **Scarico dall'inconfondibile andamento basso, da 120 mm**

Il motore bicilindrico parallelo da 471 cc con raffreddamento a liquido e distribuzione a 8 valvole deriva da quello della serie CB500 (declinata nelle versioni naked, supersport e crossover). Per renderlo più adatto ad una moto custom ha ricevuto impostazioni ad hoc della mappatura di accensione e dell'iniezione elettronica, oltre ad un impianto di scarico dedicato, in modo da spostare l'accento sui valori di coppia e potenza ai regimi bassi e medi. L'erogazione è fluida e corposa, con un picco di potenza pari a 46 CV (35 kW) a 8.500 giri/min e una coppia massima di 43,3 Nm a 6.000 giri/min.

Le misure di alesaggio e corsa sono leggermente superquadre, pari a 67x66,8 mm, con rapporto di compressione 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.

La proporzione della triangolazione tra albero motore, albero della trasmissione primaria e del contralbero è molto compatta permettendo così la realizzazione di un motore poco ingombrante in senso longitudinale. Una profonda coppa dell'olio (con capacità del circuito di 3,2 litri) riduce il movimento del lubrificante al suo interno e la potente pompa assicura la perfetta lubrificazione.

La distribuzione bialbero (DOHC) a 4 valvole per cilindro sfrutta efficienti bilancieri a rullo, mentre il registro valvole tramite pastiglie calibrate rende il sistema leggero e affidabile. Stesso obiettivo raggiunto dalla catena silenziosa che comanda la distribuzione e che grazie al trattamento superficiale al vanadio raggiunge il massimo in termini di affidabilità e durata. Le valvole di aspirazione e scarico hanno un diametro rispettivamente di 26 e 21,5 mm.

Il design dei pistoni assicura l'equilibrio ottimale tra peso e resistenza. Il loro mantello presenta delle striature che creano interstizi in cui l'olio può fluire migliorando la lubrificazione. Infine, dopo un trattamento di nitrocarbrazione, su di essi viene eseguito il

processo AB1 in bagno di sale, che crea una membrana protettiva antiossidante.

Il basamento sfrutta canne dei cilindri con pareti sottili ottenute per colata centrifuga, mentre la spaziatura ridotta tra i cilindri garantisce compattezza e leggerezza. 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°.

Il cambio a 6 rapporti è progettato per offrire cambiate facili e precise, con una spaziatura ideale sia per muoversi in città che per le gite del fine settimana, anche con passeggero. Una frizione assistita/antisaltellamento rende il cambio fluido, riducendo al contempo il carico di funzionamento della leva della frizione del 30%.

Lo scarico con andamento 2-in-1 è dotato di catalizzatore e struttura a due camere (la seconda di risonanza), con silenziatore tondo da 120mm ad andamento basso dal suono cupo che si sposa perfettamente alla generosa erogazione di coppia a potenza.

Un sensore LAF contribuisce a far rispettare alla Rebel la normativa Euro5.

### **3.3 Telaio**

- **Resistente telaio tubolare in acciaio**
- **Assetto equilibrato delle sospensioni**
- **Ammortizzatori posteriori caricati con azoto, con tamponi disegnati per un'azione stabile**

Per sostenere la linea ribassata della Rebel, l'attraente telaio tubolare in acciaio abbraccia il motore in tre punti ed è stato progettato per risultare il più stretto possibile nella zona mediana, dove siede il pilota, la cui sella è tra l'altro ad appena 690 mm da terra. L'assetto delle sospensioni (molle e olio idraulico) genera un buon comfort e una guida piacevole. Le misure geometriche sono improntate alla stabilità, senza rinunciare alla piacevole maneggevolezza di una moto dalle dimensioni compatte: l'avancorsa è quindi di 110 mm con un'inclinazione del canotto di sterzo pari a 28° e un'inclinazione degli steli forcella leggermente maggiore, pari a 30°, per generare un feeling di guida ancora più intuitivo e naturale. Ne risulta un interasse di 1.490 mm. Il posizionamento non troppo avanzato delle pedane del pilota, infine, genera una posizione di guida mai affaticante e molto più attiva di una custom tradizionale.

La funzione estetica del telaio è testimoniata anche dalla "curva" con cui si chiude nella zona dietro la sella del pilota, creando una netta separazione con il bel parafango sorretto da un telaietto in alluminio, appositamente creato per offrire spunti di personalizzazione ai possessori della Rebel 500.

In stile tipicamente cruiser, le piastre della forcella distanziano gli steli (da 41mm di diametro) di ben 230mm, in modo da assicurare la necessaria rigidità alla struttura ma anche comfort di guida e un inequivocabile look 'bobber'. Sul forcellone in tubi di acciaio da 45mm sono fissati gli ammortizzatori regolabili nel precarico su 5 posizioni e caricati con azoto, con tamponi disegnati per un'azione stabile

Gli pneumatici Dunlop misurano 130/90-16 all'anteriore e 150/80-16 al posteriore e sono stati scelti per contribuire al look *bobber* della CMX500 Rebel. I cerchi in alluminio hanno

un accattivante design a 10 razze inclinate, con la flangia del disco freno anteriore da 296 mm che ne ricalca il disegno. La pinza a due pistoncini anteriore è abbinata al pistoncino singolo posteriore. È ovviamente presente l'ABS.

#### 4. **Caratteristiche tecniche CMX500 REBEL 2024**

<b>PROPULSORE</b>	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole DOHC, raffreddato a liquido, Euro5
Cilindrata	471 cc
Alesaggio x corsa	67 x 66,8 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	34 kW (46 CV) / 8.500 giri/min
Coppia massima	43,3 Nm a 6.000 giri/min
Capacità olio	3,2 litri
Livello rumorosità (sB)	Lwot 78; Lurban 74
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	11,2 litri
Consumi	27 km/l (ciclo medio WMTC)
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V
Potenza alternatore ACG	0,5 W
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Tipo di cambio	A 6 rapporti

Trasmissione finale	Catena
TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio, telaietto posteriore in alluminio.
CICLISTICA	
(L´L´A) Dimensioni	2.205 x 820 x 1.090 mm
Interasse	1.490 mm
Inclinazione canotto di sterzo	28°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	690 mm
Altezza da terra	125 mm
Raggio di sterzata	2,8 m
Peso con il pieno	191 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm
Posteriore	Ammortizzatori regolabili nel precarico su 5 posizioni
RUOTE	
Anteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
CERCHI	
Anteriore	16M/C x MT3.00
Posteriore	16M/C x MT3.50
PNEUMATICI	
Anteriore	130/90-16 M/C 67H
Posteriore	150/80-16 M/C 71H
FRENI	

Tipo	ABS a 2 canali
Anteriore	Disco da 296 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco da 240 mm pinza a 1 pistoncino
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	LCD a retrilluminazione negativa, con indicatore marcia inserita e info consumi
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.