

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

04 novembre 2025

HONDA NX500 YM2026



Aggiornamento modello 2026: per il **2026**, l'unica vera Crossover a potenza piena per patente A2 (35 kW, 48 CV) consolida il suo ruolo di riferimento nella categoria, grazie all'introduzione dell'**innovativa frizione a controllo elettronico E-Clutch**, che eleva comfort e versatilità, migliorando la guida su sterrato e nei viaggi a lungo raggio.

Adesso è possibile partire, fermarsi, cambiare marcia e scalare senza azionare la leva al manubrio della frizione ma solo il pedale del cambio.

L'NX500 è **disponibile sul mercato italiano solamente con E-Clutch** nella **nuova colorazione 'Graphite Black'** e nelle **aggiorionate 'Pearl Horizon White'** e **'Mat Gunpowder Black Metallic'**.

Caratteristiche modello 2024: l'unica vera crossover a potenza piena (35 kW, 48 CV) per

patente A2 ha un nuovo nome e uno stile più robusto. Equipaggiata con il conosciuto motore da 471 cc, vanta mappature della centralina che rendono l'accelerazione brillante ed è provvista di serie del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control). I cerchi riducono le masse non sospese di 1,5 kg, contribuendo alla riduzione di peso complessiva di ben 3 kg rispetto alla precedente CB500X. Il telaio in acciaio con struttura a diamante è associato a una forcella Showa SFF-BP con steli da 41 mm e a un ammortizzatore Showa regolabile nel precarico, entrambi con tarature dedicate. La frenata si affida ai doppi dischi anteriori con pinze assiali a due pistoncini. Il gruppo ottico anteriore a LED migliora la visibilità notturna, mentre il display TFT a colori da 5" offre la funzione di connettività Honda RoadSync comandabile attraverso il cursore a quattro direzioni, retroilluminato. La NX500 è dotata del sistema ESS (Emergency Stop Signal) per la segnalazione della frenata di emergenza. L'omologazione è Euro5+.

Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Honda E-Clutch
5. Accessori
6. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

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, 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.

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 si impreziosì con nuovi efficaci elementi.

Nel 2021 arrivarono nuove grafiche e il telaietto reggisella verniciato in rosso, per donarle un tocco estetico che ricordasse l'Africa Twin, mentre l'omologazione si adeguò all'Euro5.

Nel 2022 la CB500X ricevette 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.

Il 2024 ha segnato la nascita della naturale evoluzione della CB500X, che abbandona la famiglia delle "CB" per diventare NX500. Più muscolosa nel look, arricchita nell'equipaggiamento, si rinnova mantenendo le prerogative tecniche che ne hanno decretato il successo e presentarsi con un'identità marcatamente *adventure*.

Per il **2026** la NX500 è stata resa ancora più desiderabile, e soprattutto **più facile da guidare** sia in **contesti urbani** sia nel **fuoristrada leggero** grazie alla **frizione a controllo elettronico Honda E-Clutch**. Le nuove colorazioni e la maggiore versatilità della NX contribuiranno a consolidarne il successo nel mercato europeo.

2. Panoramica del modello

Le lettere NX sono un retaggio storico di Honda, legato al modello con motore monocilindrico *NX650 Dominator*, lanciato alla fine degli anni '80 e ancora oggi ricordato con nostalgia in tutta Europa per la sua capacità di conciliare le caratteristiche delle moto da strada con le qualità delle offroad.

NX significa "New X-over" ed esprime esattamente il carattere della nuova NX500 *model year 2026*: una moto divertente da guidare sui tornanti, adatta alle lunghe distanze ed estremamente versatile, con un carattere marcatamente avventuroso frutto di un importante restyling. Le ruote disegno sono leggere e l'assetto delle sospensioni asseconda il suo carattere *adventure*. Inoltre, l'**adozione** del sistema **Honda E-Clutch** contribuisce a rendere la guida in città e in fuoristrada più facile e intuitiva grazie alla flessibilità e alle prestazioni offerte da questa tecnologia.

Il motore bicilindrico parallelo, bialbero 8 valvole, da 35 kW (48 CV), con frizione antisaltellamento, è adatto ai possessori di patente A2, ed è ora dotato di controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) e di mappature della centralina che rendono l'accelerazione ancora più brillante.

Il telaio in acciaio con struttura a diamante è associato a eccellenti sospensioni Showa SFF-BP a steli rovesciati da 41 mm ad escursione maggiorata. Potenti i freni, che confermano i doppi dischi da 296 mm con pinze a due pistoncini che rendono la frenata super modulabile e sicura.

Completano la dotazione il potente faro a LED che illumina perfettamente la strada anche di notte, il display TFT da 5" con connettività Honda RoadSync e il blocchetto comandi di sinistra con cursore a quattro direzioni retroilluminato.

La **NX500 2026** è disponibile sul mercato italiano nella **sola versione con E-Clutch** nelle seguenti colorazioni:

- 'Graphite Black' - ***NUOVO***
- 'Pearl Horizon White' - ***AGGIORNATO***
- 'Mat Gunpowder Black Metallic' - ***AGGIORNATO***

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Muscolose linee da moto adventure con caratteristiche aerodinamiche che migliorano la stabilità alle alte velocità***
- ***Gruppi ottici anteriori e posteriori a LED***
- ***Display TFT a colori da 5" con connettività Honda RoadSync che offre la navigazione passo-passo e l'accesso alle altre funzioni dello smartphone***
- ***Blocchetto comandi di sinistra retroilluminato, semplice e intuitivo***

Dal traffico cittadino alle gite del fine settimana, con un pizzico di sterrato, anche sulle lunghe percorrenze, la NX500 incorpora tutte le caratteristiche di design di un vero e proprio “*Daily Crossover*” in cui la maneggevolezza di una adventure si accompagna a una silhouette aggraziata e a forme solide.

Il doppio faro a LED, che fa il paio con l'elegante gruppo ottico posteriore, mantiene elevata la penetrazione del fascio luminoso ampliando la distribuzione della luce, per migliorare la visibilità notturna sia sui rettilinei che in curva.

Sul piano delle dotazioni tecnologiche, spicca il display TFT a colori da 5", assemblato con la tecnica dell'incollaggio ottico, che migliora la visibilità nelle giornate molto soleggiate. L'utilizzo della resina per sigillare la fessura tra la copertura in vetro e il display TFT riduce l'abbagliamento e migliora la trasmissione della retroilluminazione. Le opzioni di personalizzazione del layout prevedono le modalità di visualizzazione “a barre”, “circolare” o “semplice”. Di serie la connettività Honda RoadSync per smartphone sia Android che iOS. La NX500 dispone anche dell'ESS (Emergency Stop Signal) per la segnalazione della frenata di emergenza.

Questa funzione, unita al blocchetto comandi sinistro retroilluminato, semplice e intuitivo grazie al cursore a quattro direzioni, consente la navigazione passo-passo sullo schermo oltre alla possibilità di effettuare chiamate, ascoltare la musica, ricevere e inviare messaggi e ascoltare le previsioni meteo (tramite l'interfono Bluetooth nel casco). Il funzionamento è molto semplice: è sufficiente scaricare l'app Honda RoadSync dal PlayStore Android o dall'AppStore,iOS, per connettersi alla NX500 e attivare il sistema.

L'altezza della sella posta a 830 mm rende la NX500 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 2.165 x 830 x 1.415mm, con altezza da terra di 180 mm. Il serbatoio del carburante ha una capacità di 17,5 L e, grazie ai consumi ridotti (27,8 km/l), offre un'autonomia di quasi 500 km.

3.2 Telaio e ciclistica

- ***Assetto dedicato per la forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli di 41 mm e per l'ammortizzatore Showa regolabile nel precarico, entrambi a lunga escursione***
- ***Cerchi leggeri***
- ***Impianto frenante con dischi da 296 mm e pinze Nissin a 2 pistoncini***

Il telaio tubolare in acciaio (tubi da 35 mm di diametro) con struttura a diamante, leggero e resistente, è calibrato nel layout per offrire un'ottima risposta su tutte le superfici, anche in fuoristrada. La forma e la posizione dei punti di ancoraggio del motore e la rigidità della struttura contribuiscono a ridurre le vibrazioni.

Il peso con il pieno della NX500, comprensivo di E-Clutch, è pari a 199 kg. La distribuzione dei pesi è bilanciata su valori pari al 48,7/51,3%, con interasse di 1.455 mm, inclinazione del canotto di sterzo di 27,5° e avancorsa di 108 mm.

La forcella rovesciata Showa SFF-BP (Separate Function Fork - Big Piston) da 41 mm, ha il maggiore punto di forza nella divisione delle funzioni di smorzamento idraulico e molleggio, una per gambo, che rende le reazioni più neutrali e offre una grande qualità di guida. L'escursione ruota è di 135 mm (corsa forcella 150 mm).

Il forcellone con pareti dei bracci da 2 mm di spessore impiega un elemento trasversale scatolato. Rígido in senso rotazionale, è invece più flessibile in senso laterale, con lo scopo di enfatizzare la maneggevolezza. L'ammortizzatore a tubo singolo con pistone di grande diametro garantisce comfort e stabilità eccellenti. Dotato di regolazione del precarico molla su 5 posizioni, è fissato al forcellone scatolato in acciaio con leveraggio Pro-Link. L'escursione ruota è di 135 mm (corsa del pistone 60 mm). Le pedane del pilota sono in alluminio, con rivestimento in gomma.

Nel 2024 le ruote in alluminio a 5 razze a Y hanno consentito di ridurre il peso di 800 g sull'anteriore e di 700 g sul posteriore. Questa riduzione del peso non sospeso era stata accompagnata da una revisione delle regolazioni delle sospensioni per migliorare maneggevolezza e assorbimento delle asperità in tutte le condizioni di guida. La ruota anteriore è da 19", la posteriore da 17" e le misure degli pneumatici sono rispettivamente di 110/80-R19 e 160/60-R17 entrambe con battistrada on/off.

L'impianto frenante può contare sul doppio disco da 296 mm con pinze Nissin assiali a 2 pistoncini, dall'azione super modulabile e sicura. Al posteriore, un disco da 240 mm è morso da una pinza a singolo pistoncino.

3.3 Motore

- ***Brillante motore bicilindrico parallelo bialbero 8 valvole, ora con controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control)***
- ***Nuove mappature dell'iniezione enfatizzano accelerazione e grinta dell'erogazione***
- ***Frizione assistita con antisaltellamento per cambi marcia fluidi e scalate sicure***

Il motore bicilindrico parallelo raffreddato a liquido 8 valvole della nuova NX500 è leggero, brillante, parco nei consumi ed in grado di adattarsi ad una gran varietà di utilizzi, dal commuting quotidiano ai viaggi, passando per gite in coppia e sterrati.

Offre un'ottima accelerazione, ora perfino migliorata grazie alle nuove mappature della centralina, ed è ricco di coppia tra i 3.000 e i 7.000 giri/min, per consentire una guida fluida e divertente. I flussi d'aria in aspirazione sono rettilinei dall'airbox ai corpi farfallati. La potenza massima è di 35 kW (48 CV) a 8.500 giri/min e la coppia è di 43 Nm a 6.500

giri/min.

La nuova NX500 vanta il controllo di trazione HSTC che migliora la sicurezza di guida in caso di perdite di aderenza della ruota posteriore in accelerazione. Il sistema confronta la velocità della ruota anteriore con quella posteriore per rilevare lo slittamento e regolare l'iniezione di carburante al fine di ridurre in modo graduale la coppia. A scelta, la funzione HSTC può essere disattivata.

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 nitro-carburazione, 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 supersportivi a quattro cilindri, così come avviene per la struttura del cambio a 6 rapporti, che ha permesso 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.

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 NX500 è dotato di frizione assistita con antisaltellamento che riduce lo sforzo per azionare la leva e mantiene sempre il contatto tra suolo e ruota posteriore anche in caso di scalate repentine.

4. Honda E-Clutch

- **Tecnologia innovativa che offre al pilota un'esperienza di guida 'next level'**
- **Leva al manubrio della frizione sempre disponibile, a discrezione del pilota**
- **Dispositivo di fabbrica, non installabile come accessorio**
- **Maggiore praticità e versatilità in molteplici scenari di guida**
- **Disponibile per la prima volta su moto guidabili con patente A2 come CB500 Hornet, CBR500R e NX500**

La frizione a controllo elettronico Honda E-Clutch – introdotta per la prima volta sulle CB650R e CBR650R *model year 2024* – porta il piacere di guida e le prestazioni a un livello superiore, permettendo cambi di marcia più rapidi e fluidi rispetto a un Quickshifter. Per il 2026 l'E-Clutch è disponibile anche su moto della gamma Honda guidabili con patente A2 – ovvero CBR500R, NX500 e CB500 Hornet – offrendo ai giovani motociclisti la possibilità di provare una tecnologia all'avanguardia.

Nell'operatività, la frizione elettronica Honda E-Clutch è di una semplicità disarmante, eliminando la necessità di utilizzare la leva della frizione sia per partire che per fermarsi, ed anche per effettuare una cambiata o una scalata.

Per partire, una volta inserita la marcia con il pedale del cambio, basta dare gas – tanto o poco, a seconda dello spunto che si desidera – e la CB650R esegue un rilascio perfetto della frizione, eliminando al 100% la possibilità di far spegnere il motore per errore. Idem in marcia: il pilota deve semplicemente azionare il pedale del cambio per ottenere cambiate e scalate ultra rapide e precisissime, più di quanto non faccia un Quickshifter. Lo stesso avviene al momento di fermarsi: si scalano le marce e ci si ferma, pensa l'E-Clutch a “tirare” la frizione scongiurando qualsiasi possibilità che il motore si spenga.

Il suo funzionamento è fluido e a prova di errore in quanto la gestione elettronica sfrutta una combinazione armonizzata di operazioni azionando la frizione, tagliando l'iniezione del carburante e controllando l'accensione, per eliminare qualsiasi sussulto e garantire una guida super efficace. La frizione è gestita attraverso un'unità attuatrice – simile a quelle utilizzate nei cambi Dual Clutch Honda – alloggiata all'interno del coperchio destro del carter motore.

Oltre al divertimento di guida e alla praticità, Honda E-Clutch garantisce anche la massima flessibilità: la leva della frizione, con comando a cavo, è regolarmente al suo posto e sempre disponibile, in quanto il pilota può azionarla in qualsiasi momento a suo piacimento. Dopo aver utilizzato la leva, il sistema si riattiva in meno di un secondo a regimi più elevati o dopo 5 secondi a regimi più bassi. Se lo desidera, il pilota può disattivare completamente l'E-Clutch tramite l'apposito comando sul blocchetto sinistro. Lo stato di operatività è sempre indicato sul display TFT (il funzionamento manuale è indicato con una “M”). L'azionamento manuale ha sempre priorità rispetto all'azionamento elettronico, proprio per lasciare al pilota la massima libertà.

Si può perfino regolare la forza di contrasto sul pedale del cambio, a seconda della forza che si desidera applicare per effettuare i cambi marcia e le scalate. I livelli disponibili sono tre, HARD, MEDIUM e SOFT, tutti selezionabili in maniera indipendente per inserimento marce o scalate.

Se il pilota lo desidera, può disattivare completamente l'E-Clutch tramite l'apposita funzione. Lo stato di operatività è sempre indicato sul display TFT.

Junya Ono, Large Project Leader, Honda E-Clutch: “*Honda E-Clutch è stato progettato per offrire ai motociclisti un’esperienza di guida ancora più divertente e coinvolgente, migliorando al tempo stesso il comfort e la facilità di guida in ambienti urbani. Siamo certi che questo sistema conquisterà il pubblico grazie al mix perfetto tra sportività e flessibilità d’uso.*”

5. Accessori

Per la nuova NX500 è disponibile un’ampia gamma di accessori, organizzata in “pack”, sovrapponibili tra loro in quanto privi di duplicazioni. Ogni componente è acquistabile anche singolarmente.

Adventure Pack

Piccola cilindrata, grande divertimento, anche in fuoristrada:

- Luci fendinebbia a LED
- Tubolari protettivi carena
- Paramani
- Parabrezza fumé
- Stickers ruote
- Tank pad

Travel Pack

Impossibile non desiderare di partire con la nuova NX:

- Borse laterali semirigide con supporti
- Borsa per sella posteriore da 22 L

Urban Pack

Consumi così contenuti e grande facilità di guida rendono la nuova NX un’alleata nel traffico:

- Bauletto da 38L con schienalino passeggero
- Borsa interna bauletto
- Cavalletto centrale

Comfort Pack

La possibilità di fare strada richiede anche tanto comfort:

- Manopole riscaldabili (a 5 livelli, con memoria e indicatorei sul display)
- Deflettori aria laterali
- Presa ACC sottosella
- Borsa serbatoio 3L

6. Caratteristiche tecniche NX500 E-Clutch 2026

MOTORE

Tipo	Bicilindrico parallelo, bialbero 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 8.500 giri/min
Coppia massima	43 Nm a 6.500 giri/min
Rumorosità	L-urban 74 dB L-wot 77 dB
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 (3,6 L/100 km, ciclo medio WMTC)*
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V 7,4 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	6 marce
Trasmissione finale	A catena
TELAI	
Tipo	Tubolare in acciaio, a diamante
Dimensioni (L x L x A)	2.165 x 830 x 1.415 mm
Interasse	1.445 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27,5°
Avancorsa	108 mm
Altezza sella	830 mm

Altezza da terra	180 mm
Peso con il pieno di benzina	199 kg
Raggio di sterzo	2,4 metri
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli di 41 mm, corsa 150 mm
Posteriore	Forcellone in acciaio scatolato con ammortizzatore Pro-Link regolabile nel precarico su 5 posizioni, escursione ruota 135 mm
RUOTE	
Anteriore	In alluminio pressofuso a 5 razze sdoppiate
Posteriore	In alluminio pressofuso a 5 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	Digitale TFT a colori da 5": Tachimetro, contagiri, doppio contachilometri parziale, trip computer consumi, orologio, spia cambio marcia "Shift-Up", indicatore marcia inserita
Connettività	Honda RoadSync per Android e iOS
Sistema antifurto	HISS (Honda Intelligent Security System)
Luci	Full LED

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

*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.