

HONDA REBEL 2017

Data del comunicato stampa: 18 novembre 2016

Aggiornamenti modello: *Honda offre un rinnovato approccio all'affascinante universo delle moto custom con la nuova Rebel. Dotata di motore bicilindrico parallelo da 500 cc e 45,6 CV (33,5 kW) di potenza massima, è ricca di coppia ai bassi regimi e conforme ai limiti per la patente A2. Con uno stile che mescola tradizione e modernità, offre estrema facilità di guida e un look che si presta alla personalizzazione.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
 - 3.1. Stile
 - 3.2. Motore
 - 3.3. Telaio e ciclistica
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Per gli appassionati della generazione Y - 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 nuova 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 nuova 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 nuova 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 è tutto nuovo e contribuisce a formare le linee originali e lo stile sobrio – sottolineato dai generosi pneumatici da *bobber*–della nuova Rebel. È verniciato in nero ed ha una struttura intelligente che permette, volendo, di smontare velocemente il sellino del passeggero, una caratteristica dedicata ai più individualisti!

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile

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.

L'anima *dark* della Rebel è sottolineata dalle livree scure e discrete, dal faro tondo con cornice satinata che fa anche da originale supporto allo stesso. Un colpo d'occhio e tutte le informazioni sono subito disponibili, grazie alla compatta strumentazione circolare con display LCD a retroilluminazione negativa blu. L'ultimo tocco custom è la posizione per la chiave di contatto, sul lato sinistro del serbatoio, pratica e facile da raggiungere. Il bloccasterzo è fissato al canotto sul telaio.

In Italia la nuova CMX500 Rebel è disponibile in due colorazioni:

- Graphite Black
- MatArmored Silver Metallic

La gamma accessori prevede un portapacchi posteriore tubolare, borse laterali morbide, parabrezza e presa 12V.

3.2 Motore

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 custom ha ricevuto nuove impostazioni della mappatura di accensione e dell'iniezione elettronica, oltre ad un nuovo impianto di scarico, 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 45,6 CV (33,5 kW) a 8.500 giri/min e una coppia massima di 44,6 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. Tra gli ingranaggi della primaria e del contralbero un ingranaggio intermedio riduce drasticamente la rumorosità.

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. Per il sistema di raffreddamento l'analisi dei flussi tramite CAE (*Computer Aided Engineering*) ha permesso di ottimizzarne l'efficienza e di utilizzare una pompa piccola e leggera.

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 nitrocarburação, 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.

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.

La nuova CMX500 Rebel è omologata Euro4.

3.3 Telaio e ciclistica

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. 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 1.488 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 nuova Rebel.

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. Tutto nuovo anche il forcellone in tubi di acciaio da 45mm, con ammortizzatori regolabili nel precarico su due posizioni.

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 nuova CMX500 Rebel. I cerchi in alluminio hanno un accattivante design a 10 razze inclinate, con la flangia del disco freno anteriore da 264 mm che ne ricalca il disegno. La pinza a due pistoncini anteriore è abbinata al pistoncino singolo posteriore. L'ABS a due canali è di serie.



4. Caratteristiche tecniche CMX500 REBEL

PROPULSORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole DOHC, raffreddato a liquido, Euro4
Cilindrata	471 cc
Alesaggio x corsa	67 x 66,8 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	33,5 kW (45,6 CV) / 8.500 giri/min
Coppiamassima	44,6 Nm a 6.000 giri/min
Capacità olio	3,2 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI

Capacità serbatoio carburante	11,2 litri
Consumi	26 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V
Potenza alternatore	402W
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	A 6 rapporti
Trasmissione finale	Catena
TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio, telaio posteriore in alluminio.
CICLISTICA	
(L×L×A) Dimensioni	2.188 x 820 x 1.094 mm
Interasse	1.488 mm
Inclinazione canotto di sterzo	28°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	690 mm
Altezza da terra	136 mm
Peso in o.d.m.	190 kg con il pieno di benzina
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm
Posteriore	Ammortizzatori regolabili nel precarico su 2 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 MT3.00
PNEUMATICI	
Anteriore	130/90-16 M/C 67H
Posteriore	150/80-16 M/C 71H
FRENI	
Tipo	ABS a 2 canali
Anteriore	Disco da 264 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco da 240 mm pinza a 1 pistoncino
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	LCD a retrilluminazione negativa
Faro anteriore	55W
Faro posteriore	8,3W

*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.