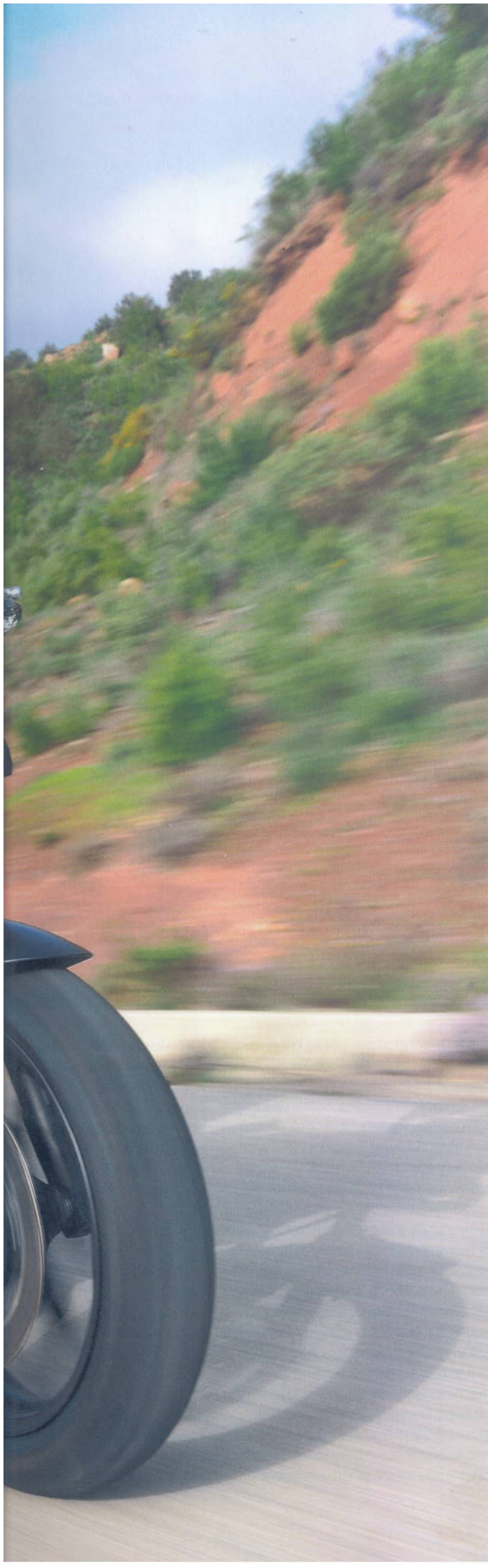


NUMMER DRIE



Al het goede komt in drieën, moet Honda hebben gedacht toen het met de CB5-serie gelijk drie afzonderlijke modellen neerzette. Twee daarvan zijn al geïntroduceerd, als knallende finale wordt de serie gecombineerd door nummer drie: de CB500X.



Tekst: Vincent Burger, foto's: Honda

Met drie uiteenlopende modellen op dezelfde basis bedien je een breed publiek zonder veel extra kosten; een slim gevalletje crisis-economie. Het was dan ook geen verrassing dat Honda nog met een allroad-achtige X-versie zou moeten komen; naast een Crossrunner en Crosstourer (VFR'X') en NC'X' is de X-versie de logische derde naast een F- en een R-versie. Allroads zijn hot, dus bouw een hoge motor en je zit geramd, lijkt het inmiddels. Neem een willekeurige motor, maak die wat hoger en comfortabeler en je slaat meerdere vliegen in één klap. En dán is ook een 500cc volkomen gerechtvaardigd. Sterker nog, net als bij de NC700-serie zet Honda in op de X-versie als best verkopende model van de drie. Nogal hoge verwachtingen dus, maar het zou best eens kunnen kloppen..

SLIMME TRUCS

Om de X zover te krijgen, heeft Honda wel iets meer moeten doen dan bij de F en R, die niet veel meer dan een kuip, een stuur en wat plastic afdekkapjes van elkaar verschillen. Zo is de zit-hoogte 25 mm hoger dan de andere twee, nu 810 mm, is de wielbasis met 1420 mm een centimeter langer en de grondspeling 15 mm hoger dan de F. Het meeste komt uit de 20 mm extra lengte die de voorvork heeft gekregen en de iets aangepaste achtervering. Honda heeft de X ook een andere tank gegeven met anderhalve liter extra inhoud. Dan is er nog het in hoogte verstelbare ruitje. Verder is bijna alles nog identiek aan de andere twee, inclusief de remmen en de bandenmaten, maar om de overeenkomst tussen de CB500X en Crosstourer

en Crossrunner te onderstrepen, staat de motor wel op Pirelli Scorpion Trail-banden.

De rest kennen we. Opnieuw de 471cc-tweecilinder, speciaal ontwikkeld voor een maximaal vermogen van 35 kilowatt (en dus aantrekkelijk voor rijbewijs A2), zodat er verder geen concessies hoeven te worden gedaan aan de prestaties; het blokje loopt nu zo goed als het kan en piekt precies op het juiste vermogen. Daarbij heeft Honda wel een paar slimme trucs uitgehaald, zoals de gegroefde cilinders (net als in de 600RR), de balansas pal achter de cilinders, efficiënte koeling zodat er gebruik kan worden gemaakt van een kleinere waterpomp en ga zo maar door. De lucht loopt in een zo recht mogelijke lijn het blok in en Honda is zelfs zo ver gegaan om een klein schotje tussen de twee inlaatkelken te plaatsen om ongewenste turbulentie

» De motor moet verschillende mensen aantrekken.

in de airbox te elimineren. Hierdoor is de vulling beter te controleren, wat op zijn beurt de verbranding weer gunstig beïnvloedt. Het ding moet zuinig en gebruiksvriendelijk zijn, dus daar doe je dan je best ook voor. Voorbeeldje: daar wordt ook de toegankelijkheid onder gerekend. Hoe makkelijker je ergens bij kunt, hoe sneller je klaar bent en dat scheelt weer arbeidsloon bij de dealer. Tenminste, dat lijkt ons de reden waarom Honda het blok zó heeft opgehangen dat een dwarsverbinding in het frame overbodig is



Ziet er bekend uit? Dat is geen toeval. Met een ander stuurkje ziet de CB500X er echter toch weer iets anders uit.

geworden. Door het blok niet op de gebruikelijke drie, maar op vier punten aan het frame te verbinden, is zo toch een voldoende stijve verbinding ontstaan. Dat geldt trouwens voor alle drie 500's. Nog zo'n slim idee; de voor- en achter remschijf zijn uit hetzelfde stuk staal gehaald, wat de productie-kosten weer drukt. En dat is natuurlijk het hele eieren eten: er zijn zóveel delen hetzelfde dat de ontwikkelingskosten heel simpel door drie kunnen worden gedeeld. Als je de productie dan ook nog goedkoop kunt krijgen door iets langer na te denken, dan wordt de motor ineens wel heel aantrekkelijk, zonder dat de kwaliteit daaronder hoeft te lijden.

'BIG BIKE FEEL'

Nu had Honda nog een paar noten op de zang; zo moet de motor aantrekkelijk zijn voor verschillende mensen; zowel de doorstromers die iets groters zoeken dan de 125cc of scooter, mensen die het juist iets rustiger aan willen doen, komend van zwaarder materieel, overstappers uit auto als heropstappers. Dat vraagt om een motor die wel eenvoudig te bedienen moet zijn, maar niet té soft of klein moet overkomen. Je wilt natuurlijk wel met een beetje motorfiets blijven rijden. Daarom hebben de engineers hun best gedaan de motor een 'big bike feel' mee te geven, iets wat op de F en R al redelijk gelukt is, maar uiteraard op de X echt kinderspel is. Wat wil je ook: de motor is hoger, dikker en breder dan de andere twee, dat is dus al snel goed. Geen seconde heb je het idee met een ondermaats apparaat onderweg te zijn. Zou ook raar zijn natuurlijk. In plaats daarvan zou dit ding wel eens heel goed kunnen scoren, de CBX is

namelijk 'flink, maar niet té': waar sommige van de dikke allroads nogal intimiderend kunnen overkomen zonder keukentrappetje is de 500 nog (net) goed te bestijgen zonder het idee te hebben als een jockey op een prijspaard te moeten klimmen. Dat zal menig potentiële klant aanspreken. Nog gekker wordt het als je zit. Op geen enkele manier zou je denken met hetzelfde materieel onderweg te zijn, terwijl het toch echt zo is. de complete achterzijde is identiek, net als de rest. Dat Honda veel kan met een simpel ander stuurtje en een kuip had de fabriek al bewezen, maar dat wordt nog eens extra overgedaan op de X. Bizar. Toch is eenheidsworst nog wel ergens goed voor: alle overeenkomende en bekende zaken reduceren de gewenningsperiode tot nul. Nu is Honda sowieso het merk van opstappen en thuiskomen, maar dat lijkt in dit geval wel een prestigezaak. Kunnen wij er tenminste snel het gas op gooien. Vanzelfsprekend klinkt en loopt het blokje opnieuw prima, oftewel: alles gaat superlicht en eenvoudig. Als je de koppeling van dit ding hebt gevoeld, vraag je je af wat we al die jaren hiervoor hebben moeten afzien en waarom. Toch blijft er nog voldoende gevoel over. Het is niet echt een verrassing te merken dat het rijden net zo simpel is als anders; het blokje draait zeer soepel en trekt moeiteloos door tot in de hoogste versnelling. Daarbij weet ook de X niet teleur te stellen en een alleszins nette 155 km/h op het amberkleurige display te toveren.

ACTIEF RIJDEN

Nu is het in een land als Spanje niet altijd even gemakkelijk een stuk weg te vinden dat het uiterste van het rijwiel-



Opstappen en wegwezen; Honda maakt er een prestigezaak van.

gedeelte vergt; daarvoor ligt er te veel gesubsidieerd asfalt. Toch kom je een heel eind met de hoeveelheid bochten die de route ons voorschotelt en bang zijn ons te vervelen, hoeft ook al snel niet meer. Daarbij wordt het tempo gestaag opgevoerd om ook de laatste omwentelingen per minuut en kilometers per uur echt op te moeten zoeken... We zijn er niet om rustig te toeren natuurlijk. En passant komt zo het karakter van het blokje wel duidelijk aan bod: 48 pk is in alle gevallen meer dan voldoende, je zult er ook wel wat voor moeten doen. Actief rijden dus en meer schakelen dan je zou doen op een zwaardere machine. Het mooie is echter dat het niet verplicht is; Honda heeft er voor gezorgd dat niet alles in de laatste toeren zit, maar er ook prima onderin te rijden valt. Heb je zin in een wat

toeristischer aanpak, laat je voorra niet tegenhouden. Dan blijkt zelfs je desgewenst ook hele stukken in één versnelling kunt blijven rijden. verhoudingen liggen zodanig dat de willekeurige versnelling van lage tot hoge toerentallen meer dan genoeg variatie heeft om een halve Stelvio

» De X is weer het bewijs dat 48 pk meer dan genoeg is.

hoofd te bieden. Toch kiezen we alweer snel voor de sportieve aanpak. Zo wordt de rijstijl met het verstrappen van de kilometers meer en meer aangepast aan het beschikbare vermogen en gaat als gevolg het gas er per



Geen gezeur, gewoon goed rubber. Schijfje is wel weer slim: de achterste is 'afval' van de voorschijf.



Bellypan erbij, omdat het hoort. En het blok als aandachtstrekker natuurlijk. Je kunt dat hoogtoerig rijden, maar het hoeft niet.



Dit uitzicht zagen we al eerder. Wel heeft het CB500X-dashboard als onderscheidend kenmerk een nieuwe kleur: geel.



Aan styling geen gebrek; dat is dan drie keer scoren. De X is dan wel hoger, maar nog altijd even smal.

vroeger en vroeger op. Het frame heeft geen krimp, de vering houdt alles op lijn en de banden hebben, weten we uit eerdere ervaring, ruim voldoende grip, dus ook zonder tractieregeling gaat die kraan genadeeloos open. Honda heeft gelukkig niet alleen maar 'de vering iets verlengd', maar er ook voor gezorgd dat de balans van de fiets ook op de X met zijn hogere zwaartepunt en net iets andere gewichtsverdeling nog dik in orde is. Pak een flinke hand voorrem in de motor remt af zonder direct onder in de vork te willen duiken. Puik werk. Ook de rem zelf is dik in orde en werkt beter dan je van tevoren van de eenvoudige schijf met tweezuigerremklauw zou verwachten. Je remt natuurlijk niet direct in een drie-lobbele voorwaartse salto, de vangrail blijft echter ook netjes op ruime

afstand. Vreemd genoeg valt dat niet helemaal te zeggen van de achterrem, die wat doods aanvoelt. Het vertraagt, maar niet echt met veel gevoel. Tikje jammer, maar we troosten ons met een uit de kunst werkend ABS.

MEER DAN GENOEG

Natuurlijk heeft ook de 500 zijn limiet, maar het hele idee is juist dat die nu eens binnen bereik ligt en ook nog eens op een veilige manier kan worden opgezocht. Dus die enkele keer dat je denkt dat het achterwiel een eigen wil begint te krijgen, is dat zowel geheel je eigen schuld als totaal ongevaarlijk. Eigen schuld omdat je het zelf uitlokt; omdat het kan, zoek je het op. Tractieregeling is (in elk geval onder deze omstandigheden) nog verre van nodig en de weg, banden en wegligging bieden genoeg vertrouwen om

steeds eerder in een bocht al op het gas te willen. Iets waar je 'later als je groot bent' nog eens iets aan kunt hebben. En ongevaarlijk juist omdat die wegligging en banden niet alleen vertrouwen scheppen, maar ook ruimschoots voldoende feedback om te weten wat er onder je gaande is. Dus, conclusie. Licht voor de hand natuurlijk, maar verdorie, hebben die boys van Honda het toch weer geflikt. Na de CB500F en CBR500R is de CB500X de derde amigo die het team compleet maakt. En wat voor een team. De X is opnieuw het bewijs dat 48 pk meer dan genoeg is en dat je er met weinig fantasie zelfs meer plezier mee kunt hebben dan met menig zwaarder kanon. Of dat ligt aan het 'allroad'-idee? Dat zou kunnen. Of het ligt aan het gebruiksgemak, dat kan ook. Het relatief

TECHNISCHE GEGEVENS

HONDA CB500X ABS

MOTOR

bouwwijze	staande twin, viertakt
koelsysteem	vloeistof
klepbediening	DOHC
kleppen per cil.	4
boring x slag	67 x 66,8 mm
cilinderinhoud	471 cc
compressieverh.	10,7:1
smeersysteem	
brandstofsyst.	injectie
uitlaatsysteem	2-in-1
max. vermogen	35 kW (48 pk) @ 8500 tpm
max. koppel	43 Nm @ 7000 tpm
koppeling	natte multiplaat
aantal versnel.	6
sec. overbreng.	ketting

RIJWIELGEDEELTE

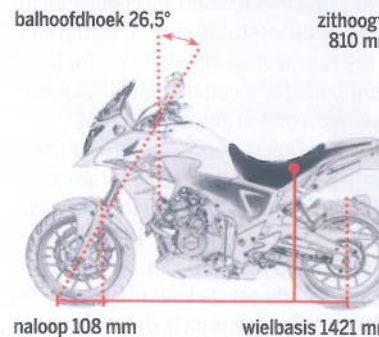
frame	stalen buizenframe
voorvering	telescoopvork, 41 mm
instelmogelijkh.	n.v.t.
achtervering	monoschokdemper
instelmogelijkh.	veervoorspanning
veerweg v/a	g.o.
bandenmaat v/a	160/60 17, 120/70 17
voorrem	320mm-schijf met ABS
remklauwen	tweezuiger
achterrem	240mm-schijf met ABS
remklauw	enkelzuiger

OVERIG

kleuren	wit, rood, zwart
garantie	twee jaar
prijs	€ 6.799
importeur	Honda Nederland BV
internet	www.honda.nl

MATEN EN GEWICHTEN

rijklaargewicht	195 kg
tankinhoud	17,3 liter



lage gewicht, de mogelijkheid er echte grotomotorendingen mee te doen als vakantie (check de accessoireslijst) en grote reizen (dat ruitje werkt echt), deze 500 heeft in ieder geval de X Factor. En dat hij goed zal verkopen, is al helemaal een inkoppertje. «