

Integra 2012

Prestazioni da moto, comfort da scooter

Data comunicato stampa: 24 ottobre 2011

Aggiornamenti modello: modello completamente nuovo; motore, trasmissione, telaio e sospensioni di nuova concezione

1. Panoramica del modello
2. Caratteristiche principali
3. Dettagli del modello
4. Colorazioni
5. Accessori disponibili a richiesta
6. Specifiche tecniche



1. Panoramica del modello

Il nome Integra deriva dall'integrazione della comodità d'uso di uno scooter con le prestazioni dinamiche di una motocicletta. Ha una seduta in sella con i piedi in posizione avanzata, una protettiva carrozzeria che ripara dagli agenti atmosferici, vani portaoggetti interni e la trasmissione con cambio sequenziale a doppia frizione di seconda generazione, l'innovativa Dual Clutch Transmission di Honda. Il nuovo Integra offre allo stesso tempo una stabilità e una maneggevolezza senza precedenti nel mondo scooter. Il risultato è un mezzo unico, ideato per offrire un'esperienza di guida del tutto seducente, senza perdere di vista le aspettative in termini di tecnologia ecologica e sicura che i clienti si aspettano da un veicolo del 21° secolo.

Il cuore di Integra è costituito da un pacchetto motore-trasmissione di nuova progettazione. Il motore a 2 cilindri in linea da 670 cm³ raffreddato a liquido è un'unità leggera e compatta posizionata in modo tale da ottenere un baricentro ribassato. Offre una coppia poderosa fin dai regimi bassi e medi, ovvero quelli utilizzati dai motociclisti per la maggior parte del tempo su qualsiasi percorso, unita a un'erogazione della potenza sempre perfettamente sfruttabile e a basse emissioni inquinanti grazie a un'efficienza della combustione straordinaria. Il motore è dotato della seconda generazione dell'innovativo cambio sequenziale a doppia frizione (Dual

Clutch Transmission) di Honda, che presenta la comodità e la semplicità d'uso di una trasmissione automatica, ma grazie ai 6 rapporti gestiti elettronicamente offre anche l'opzione di un controllo in modalità manuale, qualora il pilota desideri un feeling motociclistico al 100%. Entrambe le modalità offrono sensibili vantaggi rispetto alle più tradizionali trasmissioni CVT in uso su qualsiasi maxi-scooter.

La progettazione di Integra si è ispirata a parole chiave quali "divertimento", "comodità", "comfort" e "sicurezza". Sebbene il nuovo motore e il cambio sequenziale a doppia frizione si siano rivelati cruciali per il raggiungimento dell'obiettivo, anche il telaio doveva risultare autenticamente versatile. Il risultato è stato il raggiungimento di una maneggevolezza reattiva, cercata per offrire un'esperienza di guida coinvolgente e sempre piacevole. Ma al veicolo servivano inoltre la stabilità e la qualità di marcia necessarie per viaggiare su ogni tipo di strada, ecco il motivo di una ciclistica tanto solida, con telaio a traliccio, sospensioni da moto e freni sovradimensionati con sistema C-ABS di serie.

2. Caratteristiche principali

2.1 Prestazioni dinamiche

Esperienza di guida motociclistica

Con il motore e l'avanzata trasmissione montati in un rigido telaio a diamante in acciaio, Integra offre le prestazioni di una vera moto in termini di stabilità e maneggevolezza. Le sospensioni di alta qualità, il sistema frenante con C-ABS, i cerchi da 17" con pneumatici ribassati da 120/70 all'anteriore e 160/60 al posteriore, rendono l'esperienza di guida semplicemente entusiasmante.

2.2 Motore completamente nuovo

Nuovo propulsore bicilindrico parallelo compatto ed efficiente

Nuovissima unità a due cilindri in linea da 670 cm³ con testata monoalbero a 4 valvole per cilindro, progettata per offrire una straordinaria efficienza nei consumi (27,9 km/l) unita a grandi prestazioni, in particolare a regimi medio-bassi.

2.3 Trasmissione all'avanguardia

Seconda generazione del cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission)

La trasmissione 'Dual Clutch Transmission' utilizza due frizioni coassiali per offrire un cambio marcia veloce e fluido in ognuna delle tre modalità di funzionamento. La modalità Manuale (MT) consente al guidatore di cambiare marcia per mezzo delle apposite palette ergonomicamente posizionate vicino alla manopola sinistra, mentre la modalità Automatica (AT) presenta due opzioni: Sport (S) per la guida sportiva e Drive (D) per un'erogazione più fluida, come ad esempio in città o ad andatura autostradale.

2.4 Stile e praticità

Stile innovativo, comfort completo

Integra rappresenta l'affermazione di uno stile ardito e originale, che fonde nuove forme, eleganti trattamenti superficiali e linee tese, energiche. Offre un altro livello di protezione dal vento e una posizione di guida rilassata e comoda.

3. Dettagli del modello

3.1 Stile

Stile innovativo

Grazie alla sua esaltante funzionalità e allo stile unico, Integra rappresenta realmente un nuovo concetto di mobilità. Trae spunto dal concept New Mid presentato ad Eicma 2010, del quale rispetta appieno la seduta in sella con i piedi in posizione avanzata e le linee aggressive ispirate alle moto Super Sport. Integra riprende questi temi e li sviluppa per offrire un divertimento e una versatilità senza paragoni.

Forma e funzione

La vista anteriore di Integra è caratterizzata dal faro anteriore con parabola a superfici complesse (multi-reflector) e indicatori di direzione coordinati in una configurazione a "V" dal forte impatto estetico. Il potente gruppo ottico anteriore offre un fascio luminoso di notevole intensità e diffusione, per una sicura guida notturna. Il parabrezza, ampio e perfettamente sagomato, assicura protezione dal vento e dagli agenti atmosferici.

Ogni parte delle sovrastrutture è stata scolpita in modo tale da offrire un aspetto elegante e funzionale. La carena anteriore offre un alto livello di protezione aerodinamica contro il vento e gli agenti atmosferici e prevede le aperture necessarie a garantire un perfetto afflusso di aria al radiatore per il raffreddamento e al contempo il corretto smaltimento del calore. La linea è armonica e filante, grazie anche alla porzione inferiore di carrozzeria che si collega senza soluzione di continuità alle forti linee caratteristiche di Integra. Tutto il design tiene in forte considerazione la resa estetica degli elevati contenuti tecnologici, come testimoniato dalle sovrastrutture su motore e trasmissione, le cui forme enfatizzano dinamismo e tecnica. Le linee snelle ed energiche di Integra convergono nell'elegante coda, dal taglio sorprendentemente corto e slanciato che sottolinea l'ispirazione Super Sport di questo innovativo modello.

Praticità e comodità

Nonostante le proporzioni compatte, Integra presenta un vano portaoggetti da 15 litri sotto la sella, capace di ospitare un casco demi-jet o altri oggetti, come ad esempio un completo anti pioggia. A questo vano, oltre che al tappo del serbatoio, si accede servendosi di una chiave per aprire e sollevare l'ampia sella. Il meccanismo è ammortizzato, cosicché, anche se la sella alzata viene inavvertitamente rilasciata, la chiusura è comunque morbida. La carenatura principale offre inoltre un secondo vano di dimensioni inferiori, facilmente accessibile dal sellino, ideale per portafogli, cellulare o il biglietto dell'autostrada. È inoltre presente una presa elettrica, che consente l'uso di accessori quali il caricatore del cellulare o un navigatore. Il serbatoio, in posizione posteriore sotto la sella, ha una capacità di 14,1 litri che, grazie alla grande efficienza del motore, definisce l'impressionante autonomia di quasi 400 km prima che sia necessario un nuovo rifornimento (valore basato su una percorrenza di 27,9 km/l secondo lo standard WMTC).

Posizione di guida comoda e flessibile

Una delle grandi attrattive di uno scooter è rappresentata dalla libertà e dalla facilità d'uso derivanti dalla comoda posizione di guida con ampio spazio per i piedi. È quindi anche grazie all'assenza di comandi a pedale che richiedono una posizione fissa che uno scooter rende il pilota libero di adottare la propria posizione di guida preferita. Integra offre questo livello di libertà, con un rapporto tra sella e manubrio che definisce uno spazio senza costrizioni entro cui pilota e passeggero possono godersi ogni trasferimento in totale relax. La sella a soli 790 mm da terra garantisce fiducia e controllo, anche durante le manovre a bassa velocità, e la sua forma appositamente sagomata rende semplice poggiare i piedi a terra. Il comfort del passeggero è ulteriormente incrementato dal design della sua porzione di sella, leggermente rialzata rispetto a quella del passeggero. Infine, due pratiche maniglie laterali e le pedane estraibili, rendono comoda e sicura la vita a bordo del passeggero.

Quadro strumenti multifunzione avanzato

Posizionato in modo tale da fornire un rapido colpo d'occhio sulle informazioni essenziali e quindi non distrarre lo sguardo del pilota dalla strada, il completo quadro strumenti completamente digitale dell'Integra comprende tachimetro numerico, contagiri a barre, orologio e due contachilometri.

3.2 Chassis

Maneggevolezza esaltante e rassicurante stabilità

Integra è dotato di cerchi e sospensioni da moto, nonché di un rigido telaio a diamante in tubi di acciaio con geometria ottimizzata per creare un senso di emozione e controllo completo. La stabilità generale offerta dal telaio è ulteriormente migliorata dall'efficace distribuzione dei pesi sui due assi e intorno al baricentro. Il motore è montato in posizione bassa nel telaio, grazie anche alla bancata molto inclinata in avanti, che regala una distribuzione delle masse nello chassis che favorisce la stabilità e un'agile maneggevolezza a tutte le velocità, dalla guida cittadina tutta fermate e ripartenze, ai veloci viaggi in autostrada.

Telaio in tubi di acciaio compatto e dalla massa centralizzata

I tradizionali telai in tubi di acciaio hanno un andamento che circonda motore e cambio per collegare il canotto di sterzo al perno del forcellone. Al contrario, per approfittare della grande compattezza del motore, Integra adotta un design del telaio più basso e molto più semplice, con soli due tubi principali uniti da un singolo elemento trasversale. Questa soluzione garantisce un baricentro basso, una distribuzione centralizzata delle masse per una maneggevolezza agile e stabile, nonché un peso ridotto, poiché il numero di componenti del telaio è minore. Il diametro e lo spessore dei tubi del telaio sono stati ottimizzati al fine di garantire l'ideale mix tra maneggevolezza, stabilità e la flessibilità necessaria ad assorbire le sollecitazioni della strada e garantire un'eccellente guidabilità, anche a pieno carico.

Sistema di sospensioni ad alte prestazioni

Grazie ai 120 mm di escursione, la forcella telescopica con steli da 41 mm offre un perfetto controllo e una sicura stabilità anche sui fondi stradali più irregolari, coadiuvata nel raggiungimento di questo risultato dall'ammortizzatore Honda Multi-Action System (HMAS), caratterizzato da una risposta sempre controllata ed omogenea frutto della geometria progressiva Pro-Link di Honda. Il sistema Pro-Link, compatto e funzionale, riduce il peso e l'ingombro del complesso ammortizzante, liberando spazio per offrire adeguata capacità di carico e realizzare un serbatoio carburante di generose dimensioni. Il forcellone in acciaio da 570 mm di lunghezza a sezione rettangolare (75 mm x 35 mm) combina rigidità a un grado ottimale di elasticità.

Cerchi da 17 pollici in lega leggera di alluminio

L'esperienza motociclistica alla guida di Integra è testimoniata anche dalla presenza dei cerchi da 17" in lega di alluminio ottenuti per pressofusione ad alta pressione, una prima assoluta per Honda su un modello di media cilindrata. Le razze hanno una sezione a Y che aiuta ad assorbire gli urti e contribuisce alle eccellenti qualità di guida. I cerchi da 17" conferiscono una stabilità e un controllo nelle curve di qualsiasi tipo che nessuno scooter tradizionale con cerchi di diametro inferiore può sperare di raggiungere. Il largo pneumatico anteriore (120/70-17") e posteriore (160/60-17"), entrambi con profilo ribassato, garantiscono un'elevatissima tenuta di strada ed eccellente trazione, per una marcia rapida e sicura in tutte le condizioni stradali. Una leggera catena sigillata con passo 520 offre un ridotto assorbimento meccanico e contribuisce inoltre alla riduzione delle masse non sospese.

Sicuro impianto frenante con C-ABS

Versatile e divertente ma anche estremamente sicuro, Integra è dotato di serie di impianto frenante con dischi di grosso diametro e sistema di frenata combinata con antibloccaggio C-ABS. Normalmente gli impianti frenanti anteriore e posteriore dei veicoli a due ruote sono indipendenti, lasciando al guidatore il compito di dividere efficacemente la forza frenante sui due assi. Il CBS Honda di Integra collega i freni in modo tale che, quando viene azionato il freno posteriore, il carico frenante venga distribuito in modo uniforme anche all'asse anteriore. Il risultato è una decelerazione efficace e sicura. Inoltre, l'impianto frenante di Integra è dotato di antibloccaggio ABS, in modo che in nessuna situazione, su nessun tipo di fondo, nemmeno i più scivolosi, si possa incorrere in involontari bloccaggi delle ruote durante le frenate, anche le più energiche. Dall'efficace unione di queste due tecnologie nasce il C-ABS Honda.

3.3 Motore

Progettato con un preciso scopo

Nella prima fase di progettazione di Integra, un'accurata ricerca ha fornito dati essenziali sull'uso tipico del motore da parte degli utenti che usano il proprio mezzo di media cilindrata sui tragitti quotidiani. La ricerca ha svelato che il 90% delle percorrenze avviene a velocità non superiori a 140 km/h e a regimi del motore non superiori a 6.000 giri/min. Il concetto alla base del nuovo Integra richiedeva quindi un nuovo motore che si prestasse in modo ideale a questo utilizzo, con forti caratteristiche di coppia nella fascia normale di giri unite a una grande facilità d'uso e a ridotta manutenzione. Un'altra priorità era rappresentata dalla ricerca di un'eccellente efficienza nei consumi. Il team di progettisti si è così posto un obiettivo molto ambizioso: incrementare del 50% l'efficienza dei consumi rispetto ai normali motori di media cilindrata.

Un design completamente nuovo

Il motore bicilindrico, monoalbero in testa a 8 valvole da 670 cm³ con raffreddamento a liquido, è pronto a raccogliere le sfide del 21° secolo. Grazie alle particolari misure di alesaggio e corsa, all'architettura SOHC e alla camera di combustione dalla speciale conformazione, offre un'erogazione di potenza e coppia estremamente sfruttabile fin dai più bassi regimi, coadiuvato nel raggiungimento di questo carattere dall'albero motore progettato per offrire un adeguato livello di inerzia. Il valore della potenza massima si attesta a 38,1 kW (51,8 CV) ottenuti a soli 6.250 giri/min, ma ciò che entusiasma maggiormente è la coppia di 62 Nm ad appena 4.750 giri/min, disponibile con un andamento della curva di erogazione particolarmente favorevole fin dai regimi più bassi.

Un bicilindrico parallelo con il feeling di un'architettura a V

Il piacere di guida è ulteriormente incrementato dalla fasatura dell'albero motore a 270° e da intervalli di accensione irregolari che lavorano all'unisono per determinare una piacevole pulsazione del tutto paragonabile al feeling offerto da un bicilindrico a V. Per la fabbricazione di un albero motore da 270° adeguatamente leggero è stato elaborato un nuovo metodo di produzione. Utilizzando una procedura già adottata da Honda nei motori V6 per autovetture, l'albero viene forgiato con un angolo di 180° prima di venire sottoposto a una torsione esatta di ulteriori 90°. Il risultato è un albero motore a 270° leggero e dagli scarti di produzione praticamente nulli. Normalmente la vibrazione primaria di un albero a 270° può essere bilanciata perfettamente per mezzo di un contralbero di equilibratura biassiale, conferendo al motore bicilindrico la stessa "morbidezza" di un motore a 6 cilindri contrapposti come quello della statuarina Gold Wing. Ma il propulsore di Integra è stato volutamente progettato con un contralbero primario monoassiale, che riduce efficacemente le vibrazioni producendo un piacevole feeling del motore. Questo carattere è ulteriormente rafforzato dai condotti di aspirazione accoppiati che condividono un unico corpo farfallato. Tale disposizione fa sì che vi siano delle interferenze tra i fluidi in ingresso nei due cilindri e se a ciò si aggiunge che l'albero a camme governa con tempi diversi la fasatura delle valvole per ciascun cilindro, il risultato è un feeling del motore unico e caratteristico.

Straordinaria economia dei consumi

Per lo sviluppo del motore di Integra è stato fatto un uso intensivo della stechiometria, la disciplina delle reazioni chimiche, che comporta il calcolo delle quantità ideali di componenti necessarie per provocare la reazione desiderata, nonché la quantità di prodotto da essa generata. Analizzando la combustione in questo modo, il motore di Integra è stato progettato per essere sempre alimentato dal mix di aria e carburante nel rapporto esatto necessario per una combustione completa e pulita a tutti i regimi di giri e in tutte le condizioni di marcia. La progettazione di questo motore è stata guidata da un obiettivo di efficienza di oltre 27 km/l secondo lo standard WMTC (con cambio in modalità D), ma durante tutti i test tale valore è stato persino superato. Questa straordinaria efficienza della combustione è inoltre il risultato di livelli di attrito molto bassi all'interno del motore, dovuti anche al numero relativamente basso di parti in movimento. Ad esempio, invece che essere azionata da un albero aggiuntivo, la pompa dell'olio è azionata dal contralbero di equilibratura, mentre l'albero a camme aziona anche la pompa dell'acqua. L'attrito viene inoltre ridotto grazie a un rivestimento in resina applicato ai pistoni, come pure ai leggeri bilancieri in alluminio comandati a rullo.

Design compatto del motore per uno chassis senza compromessi

Progettato come componente fondamentale di un veicolo innovativo, il motore di Integra presenta un ingombro ridotto, lasciando spazio nella carrozzeria per i vani portaoggetti e per una posizione di guida comoda e spaziosa. A tale fine, il motore adotta una serie di soluzioni salva-spazio, compreso un compatto impianto di scarico con collettore singolo e iniettori montati direttamente nella compatta testata raffreddata a liquido. Il risultato è un'ottima potenza, elevata coppia e grande raffinatezza in un veicolo compatto e maneggevole.

Sistema di scarico pulito ed efficiente

Grazie ai medesimi calcoli stechiometrici che riducono i consumi di carburante e massimizzano la coppia, il motore EURO3 di Integra presenta una combustione molto efficiente, che riduce al minimo le emissioni di gas di scarico nocivi. Anche l'impianto di iniezione PGM-FI offre il proprio contributo in tal senso, erogando esattamente la quantità di carburante richiesta, grazie al sensore dell'ossigeno attivo sul sistema di scarico. Infine, il catalizzatore ad alto assorbimento è stato posizionato in prossimità del motore, proprio a valle dei condotti delle valvole di scarico. Di conseguenza, il catalizzatore raggiunge la temperatura di esercizio più rapidamente dopo una partenza a freddo, cominciando a ridurre le emissioni nocive molto prima lungo un tragitto tipico.

Seconda generazione del cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission)

Frutto del desiderio continuo da parte di Honda di applicare nuove tecnologie per migliorare la vita delle persone e aumentare il divertimento e la comodità nelle loro vite, il cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission) offre lo stesso piacere di guida di un tradizionale cambio manuale a 6 rapporti ma con tutta la praticità e il divertimento della gestione robotizzata. Più compatto e leggero del medesimo sistema originale presentato nel 2009 per la VFR1200F, l'unità di seconda generazione continua a fondere il controllo e l'efficienza di un sistema manuale con la comodità di un cambio automatico, offrendo questa tecnologia innovativa a un nuovo gruppo di utenti.

Come dice il nome stesso, il sistema utilizza due frizioni: una per avviamento, 1°, 3° e 5° rapporto, l'altra per il 2° il 4° e il 6° rapporto. Ciò rende possibile la preselezione della marcia successiva grazie alla frizione attualmente non utilizzata, per offrire cambi di marcia rapidi, precisi e senza strappi, una caratteristica particolarmente vantaggiosa quando ad esempio si trasporta un passeggero.

Una modalità operativa del cambio a doppia frizione per ogni situazione

La seconda generazione del cambio 'Dual Clutch Transmission' è stata riveduta per adeguarsi a una variegata gamma di utilizzi, dal pendolarismo urbano al turismo, fino alla guida sportiva. Per garantire una tempistica di cambio marcia ottimizzata, sono state condotte numerose prove su strade europee di ogni tipo, comprese le trafficate vie di una metropoli come Roma. La trasmissione con cambio sequenziale a doppia frizione di Integra presenta tre modalità d'uso per una straordinaria flessibilità. La modalità Manuale (MT) lascia al pilota la gestione del cambio marcia, attraverso le comode palette al manubrio, l'ideale per quando si vuole ottenere lo stesso feeling di guida offerto da un tradizionale cambio a 6 rapporti.

Le modalità di cambio Automatico (AT) sono due, entrambe eccezionali per comodità e semplicità d'uso. La modalità Drive (D) è ideale per la guida in città, sulle strade più scorrevoli o in autostrada, mentre la modalità Sport (S) consente di mantenere più alto il regime di giri per una guida più reattiva e brillante e al tempo stesso per un maggiore freno motore in rilascio. Sia in modalità D che in modalità S, la seconda generazione di Dual Clutch Transmission continua come in passato ad offrire se necessario la possibilità di un intervento manuale immediato (agendo sulle palette del cambio marcia sul manubrio), ora però riprende successivamente a funzionare nella modalità automatica impostata precedentemente alla cambiata effettuata dal pilota. Ciò può risultare particolarmente utile, ad esempio, nella preparazione dei sorpassi o avvicinandosi a una curva stretta su una tortuosa salita in collina.

Manutenzione senza seccature

Progettati per offrire comodità e bassi costi di gestione, il motore e la trasmissione di Integra richiedono una manutenzione ridotta al minimo indispensabile. Il cambio sequenziale a doppia frizione utilizza guarnizioni di attrito ad alte prestazioni e di ampio diametro, per affrontare serenamente i rigori dell'uso quotidiano nel traffico cittadino pieno di fermate e ripartenze. Non vi è necessità nemmeno di un primo intervento di assistenza per controllare il gioco delle valvole poiché l'intervallo di manutenzione è di 12.000 km e le efficientissime candele all'iridio devono essere sostituite solo ogni 48.000 km.

4. Colorazioni

Integra 2012 verrà presentato in quattro colorazioni:

Pearl Cosmic Black

Pearl Sunbeam White

Ion Blue Metallic

Candy Graceful Red



5. Accessori disponibili a richiesta

La versatilità di Integra può essere ulteriormente incrementata dalla gamma di accessori originali Honda.

Kit valigie laterali dal ridotto ingombro

Le motovaligie laterali aumentano la capacità di carico senza pregiudicare la capacità di districarsi nel congestionato traffico cittadino. La capacità è di 29 litri.

Pannelli verniciati per le motovaligie

Per una personalizzazione in tinta con la carrozzeria del kit moto valigie laterali.

Borse interne portaoggetti

Queste borse interne vengono alloggiare nelle motovaligie, per portare comodamente con sé il loro contenuto

Bauletto posteriore da 40 litri

Rigido e leggero grazie alla struttura in plastica, ha una capacità di 40 litri per aumentare la praticità di Integra offrendo più spazio di carico.

Bauletto posteriore da 35 litri

Pratico e funzionale grazie alla chiave di apertura singola, ha una capacità di 35 litri e può contenere una gran varietà di oggetti.

Borsa interna per il bauletto

Un'elegante e morbida borsa interna da alloggiare nel bauletto posteriore, migliora lo sfruttamento dello spazio e permette di portare comodamente con sé il contenuto.

Deflettore aerodinamico per le gambe

Elementi aggiuntivi per la carrozzeria che incrementano ulteriormente il livello già elevato di protezione dal vento e dagli agenti atmosferici offerto da Integra.

Kit allarme

Si collega all'impianto elettrico di Integra per fornire un efficace deterrente contro i furti.

Kit manopole riscaldate

Come si conviene a un mezzo destinato ad essere usato in tutte le stagioni, si può dotare Integra di manopole riscaldabili regolabili che tengono calde le mani del pilota anche durante la stagione fredda.

Lucchetto a U

Comodamente alloggiabile sotto il sellino, fornisce una protezione supplementare contro i furti.

Telo coprimoto da esterni

La protezione da esterno traspirante e impermeabile è ideale per la protezione di Integra dagli agenti atmosferici e per nascondere il mezzo da occhi indiscreti quando viene parcheggiato in strada per la notte.

Caratteristiche tecniche - Integra (ED-type)

MOTORE

| | |
|--------------------------|--|
| Configurazione | Bicilindrico parallelo, 4 tempi, 8 valvole, raffreddato a liquido (SOHC) |
| Cilindrata | 670cm ³ |
| Alesaggio x corsa | 73 × 80mm |
| Rapporto di compressione | 11,7 : 1 |
| Potenza max | 38,1 kW (51,8 CV) / 6.250 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Coppia max | 62 Nm / 4.750 min ⁻¹ (95/1/EC) |

ALIMENTAZIONE

| | |
|-------------------------------|---|
| Carburazione | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Diametro corpo farfallato | 36 mm |
| Capacità filtro aria | 5,8 litri |
| Capacità serbatoio carburante | 14,1 litri |
| Consumo di carburante | 3,579 L/100 (27,9 km/L) in D-Mode (WMTC*) |

IMPIANTO ELETTRICO

| | |
|-----------------------|--|
| Accensione | Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico |
| Anticipo d'accensione | 12° BTDC (minimo) ~ 53,9° BTDC (6.600min ⁻¹) |
| Candela | IFR6G-11K |
| Avviamento | Elettrico |
| Capacità batteria | 12V/11AH |

Fari 12V; 60W × 1 (abbagliante) / 55W × 1 (anabbagliante)

TRASMISSIONE

Frizione Lubrificata, multidisco idraulica, doppia

Funzionamento frizione 3 modalità: Automatica (Drive/Sport), Manuale con palette al manubrio

Cambio sequenziale a 6 rapporti con doppia frizione

Riduzione primaria 1,921

Rapporti del cambio

| | |
|---|-------|
| 1 | 2,666 |
| 2 | 1,904 |
| 3 | 1,454 |
| 4 | 1,200 |
| 5 | 1,033 |
| 6 | 0,837 |

Riduzione finale 2,437

Trasmissione finale a catena

TELAIO

Tipo A diamante, in tubi di acciaio

CICLISTICA

Dimensioni (L×L×A) 2.195 mm × 790 mm × 1.440 mm

Interasse 1.525 mm

Inclinazione canotto di sterzo 27°

Avancorsa 110 mm

Angolo di sterzata 35°

Altezza sella 790 mm

Altezza da terra 135 mm

Peso in ordine di marcia 238 kg

Massima capacità di carico 195 kg

SOSPENSIONI

| | | |
|------|-----------|---|
| Tipo | Anteriore | Forcella telescopica da 41mm, escursione 120 mm |
| | Rear | Forcellone Pro-Link con monoammortizzatore, escursione 120 mm |

RUOTE

| | | |
|------|------------|--|
| Tipo | Anteriore | A 5 razze sdoppiate, in alluminio pressofuso |
| | Posteriore | A 5 razze sdoppiate, in alluminio pressofuso |

| | | |
|--------|------------|----------------|
| Cerchi | Anteriore | 17M/C × MT3.50 |
| | Posteriore | 17M/C × MT4.50 |

| | | |
|------------|------------|---------------------|
| Pneumatici | Anteriore | 120/70ZR17M/C (58W) |
| | Posteriore | 160/60ZR17M/C (69W) |

| | | |
|-----------|------------|---------|
| Pressione | Anteriore | 250 kPa |
| | Posteriore | 290 kPa |

FRENI

| | | |
|------|------------|---|
| Tipo | Anteriore | Disco idraulico wave da 320 mm con pinze a 3 pistoncini, C-ABS e pastiglie in metallo sinterizzato |
| | Posteriore | Disco idraulico da 240 mm con pinza a singolo pistoncino, C-ABS e pastiglie in metallo sinterizzato |

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

* Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.