

NC700S 2012

Un nuovo concetto di naked divertente

Data comunicato stampa: 8 novembre 2011

Aggiornamenti modello: modello totalmente nuovo; naked di media cilindrata; nuovo motore e nuovo cambio; telaio e sospensioni nuovi

Indice:

- 1 Introduzione
- 2 Panoramica sul modello,
- 3 Caratteristiche chiave,
- 4 Dettagli del modello,
- 5 Colorazioni,
- 6 Accessori disponibili a richiesta,
- 7 Caratteristiche tecniche.



Introduzione

La NC700S nasce da un obiettivo semplice quanto ambizioso: costruire una moto facile da guidare e divertente su qualsiasi percorso, caratterizzata da ridotti costi di gestione e dal prezzo di acquisto accessibile. È nata quindi una moto compatta di media cilindrata che offre tanta praticità e incredibile maneggevolezza in un'inconfondibile linea naked.

Creare una naked divertente di nuova concezione è stato fin dall'inizio il tema dello sviluppo del nuovo modello. La NC700S è infatti la compagna ideale per gli spostamenti di tutti i giorni. La maneggevolezza doveva essere uno degli elementi cardine per trasmettere sicurezza ai piloti meno navigati così come a quelli più esperti. La sella bassa da terra la rende perfettamente manovrabile e il motore conquista per la sua erogazione dolce e corposa che trasmette una grande sensazione di coppia ai bassi e medi regimi. Il risultato è una moto con la quale si prende subito confidenza e che regala un piacere e una facilità di guida senza paragoni.

La versatilità è stato un altro obiettivo primario del progetto. La posizione di guida assicura un ottimo controllo della moto e grande libertà di movimento, mentre il vano interno posizionato dove normalmente si trova il serbatoio, è in grado di contenere un casco integrale: una caratteristica unica nel panorama delle naked. L'equipaggiamento di serie prevede il sistema frenante ad azione combinata con antibloccaggio C-ABS Honda, mentre per chi vuole scoprire tutta l'efficacia,

il comfort e il divertimento del cambio sequenziale a doppia frizione con funzionalità automatiche e manuali, la NC700S è disponibile anche in versione Dual Clutch Transmission di seconda generazione.

Il cuore della moto è il motore di nuova progettazione: il bicilindrico in linea da 670 cm³ con raffreddamento a liquido e distribuzione a 4 valvole per cilindro, è un propulsore leggero e compatto, caratterizzato da un baricentro basso. Eroga una potenza facilmente gestibile, con elevata coppia ai bassi e medi regimi, e si distingue per le emissioni inquinanti bassissime e l'eccezionale efficienza nell'uso del carburante.

La NC700S fonde design futuristico e accattivante con la gioia di vivere la moto a costi accessibili. Offre versatilità e facilità di guida fuori del comune, elementi essenziali quando la moto è destinata anche all'uso quotidiano. La NC700S è la moto con cui tornare a godere del puro piacere di guida su due ruote. Versatilità e divertimento in una naked di nuova generazione.

2. Caratteristiche chiave

2.1 Innovativo motore due cilindri

Caratterizzato da dimensioni decisamente compatte, il nuovo motore da 670 cm³ bicilindrico in linea è sviluppato per garantire una potenza facilmente sfruttabile e una coppia subito disponibile, rispondendo al contempo ai più severi requisiti ambientali. Grazie alla sua notevole efficienza nell'uso del carburante (27 km/l) offre un'ampia autonomia fra un rifornimento e l'altro, pari a quasi 400 km con un pieno.

2.2 Versatile e pratica

Con il suo vano portaoggetti anteriore, la comoda posizione di guida e il vigoroso motore ad alta efficienza, la NC700S è adatta ad ogni uso, dalla guida in città ai trasferimenti sulle lunghe distanze.

2.3 Agile, briosa e intuitiva

Leggera ed estremamente reattiva in ogni manovra, la NC700S è divertente e pratica da guidare grazie al telaio a diamante in acciaio, alle ruote da 17" in alluminio pressofuso e alle rassicuranti geometrie della ciclistica.

2.4 Stile naked

Fedele ai dettami del vero look naked, la NC700S si distingue per uno styling minimalista che ne mette in evidenza le caratteristiche di estrema guidabilità.

2.5 Cambio sequenziale a doppia frizione di seconda generazione

La NC700S è disponibile sia con il convenzionale cambio manuale a sei rapporti, che con la seconda generazione del cambio sequenziale a doppia frizione Honda. La versione equipaggiata con questo sistema utilizza due frizioni coassiali a controllo elettronico che innestano con grande fluidità le marce in base a tre diverse modalità a scelta del pilota. La modalità Manuale (MT) consente al pilota di cambiare marcia per mezzo delle apposite palette al manubrio, mentre la modalità Automatica (AT) permette di scegliere fra due diverse impostazioni: Sport (S) per la guida brillante e Drive (D) per l'uso quotidiano. In tutte e tre le modalità consumi contenuti e divertimento sono garantiti dalla vigorosa spinta del motore.

2.6 Sicuro sistema con C-ABS

Come equipaggiamento di serie la NC700S offre il sistema frenante ad azione combinata con antibloccaggio C-ABS Honda, che assicura rallentamenti sempre sicuri ed efficaci su qualsiasi tipo di fondo.

3. Dettagli del modello

3.1 Motore

Motore due cilindri totalmente nuovo

Il propulsore bicilindrico in linea con distribuzione monoalbero in testa (SOHC) da 670 cm³ raffreddato a liquido è stato progettato per vincere le sfide del 21° secolo. È un motore fluido, pulito, efficiente nell'uso del carburante e compatto, ma è anche divertente da usare, grazie alla grande spinta ai bassi e medi regimi, ottenuta con misure caratteristiche a corsa lunga e alla forma innovativa delle camere di combustione e dei condotti di aspirazione e scarico. Ad esaltare ulteriormente l'erogazione della coppia è l'albero motore, con manovellismo a 270° e un elevato livello di massa inerziale. Il motore eroga una potenza massima di 35 kW (47,6 CV) a 6.250 giri/min, ed un picco di coppia pari a 60 Nm a 4.750 giri/min, con una curva di erogazione particolarmente favorevole su tutto il range di giri. Potenza e coppia sono così fluide e lineari che anche i piloti alla prima esperienza con una moto di media cilindrata possono sfruttarne appieno le prestazioni traendone il massimo divertimento ed efficacia di guida.

Pratica, efficiente, affidabile

La configurazione a due cilindri in linea della NC700S è particolarmente efficiente in termini di layout del veicolo, perché è stata pensata per massimizzare lo spazio a bordo. Riducendo il numero delle parti al minimo indispensabile, il motore risulta più leggero, efficiente e affidabile. Per esempio vi è un solo corpo farfallato e un solo condotto di scarico integrato nella testata. Laddove possibile, inoltre, i componenti sono impiegati per svolgere più di un compito. L'albero a camme muove anche la pompa dell'acqua per il sistema di raffreddamento, mentre il contralbero antivibrazioni, che contribuisce a garantire un'erogazione fluida e regolare, aziona anche la pompa dell'olio del circuito di lubrificazione.

Per ridurre ulteriormente il consumo di carburante, il motore è stato sviluppato sulla base dell'analisi stechiometrica. Analizzando in questo modo il processo di combustione, è stato possibile sviluppare il motore in modo che assicuri il giusto rapporto aria/carburante necessario per una combustione completa e pulita a tutti i regimi di giri del motore e in tutte le condizioni d'uso. Grazie a questi sviluppi tecnologici è stato possibile raggiungere l'importante obiettivo di 27,9 km/l (versione con cambio Dual Clutch Transmission).

Minori emissioni inquinanti

Grazie agli stessi calcoli stechiometrici che hanno consentito di ridurre i consumi e massimizzare la coppia, il motore brucia meglio la miscela di aria e benzina, riducendo al minimo le emissioni nocive di scarico. In questo senso svolge un contributo importante il sistema di alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI, che grazie alla sonda lambda nello scarico fornisce esattamente la quantità ottimale di carburante. Infine, il catalizzatore ad alta efficienza è stato ubicato molto vicino al motore, in modo che raggiunga la temperatura operativa con maggiore rapidità dopo gli avviamenti a freddo, riducendo così le emissioni nocive durante un tipico trasferimento. L'insieme di queste tecnologie garantisce piena conformità ai parametri Euro3.

3.2 Versatilità e praticità

Vano portaoggetti anteriore; incredibile autonomia

La NC700S è dotata di un vano di carico interno di ampiezza tale da alloggiare un casco integrale, una caratteristica insolita per una moto tradizionale. Il serbatoio del carburante ha una capacità di 14,1 litri, sufficienti per percorrere quasi 400 km tra un rifornimento e l'altro. Considerato che questa autonomia è merito dell'efficienza del motore e non delle ampie dimensioni del serbatoio, essa non implica alcun peso o massa aggiuntiva, riducendo in questo modo al minimo i costi di esercizio della moto.

Comfort e accessibilità

La NC700S ha una posizione di guida comoda, tipicamente da naked, perfetta per affrontare tutti i tipi di percorso stradale. Una delle ragioni della grande facilità d'uso di questa moto risiede nella

sella bassa da terra, che permette a piloti di qualsiasi statura di poggiare saldamente i piedi al suolo. L'ampio manubrio, perfettamente distanziato, regala un eccellente controllo sia a bassa che ad alta velocità, e l'angolo di sterzo pari a 35°, unito al baricentro basso, permettono manovre semplici anche nelle più anguste vie dei centri cittadini. Il risultato è una moto tanto bilanciata quanto gestibile, anche con il passeggero a bordo, sempre a suo agio grazie al doppio maniglione che offre una presa sicura.

Avanzata strumentazione completamente digitale

Il display multifunzione rassicura il pilota comunicandogli con chiarezza tutti i più importanti parametri di guida. Chiaro e facile da leggere, il display è dotato di tachimetro numerico, contagiri a barre, orologio, indicatore del livello carburante a barre e contachilometri con due parziali.

3.3 Agile in modo brioso e intuitivo

Ciclistica

Leggera e istantanea manovrabilità

Uno dei principali obiettivi del team di sviluppo, era quello di creare una moto dalla guida intuitiva, in grado di assecondare ogni minimo input del pilota con grande reattività. Rendendo l'esperienza del pilota il più diretta e coinvolgente possibile, la NC700S si presenta come la moto ideale sia per gli spostamenti quotidiani che per il puro piacere della vita su due ruote.

Telaio a diamante in acciaio

Il robusto telaio a diamante in tubi di acciaio è caratterizzato da una rigidità perfetta per assicurare una manovrabilità agile e scattante. Questo tipo di telaio è ideale per una naked come la NC700S in cui lo sfruttamento dello spazio a bordo è stato di importanza strategica in fase di progettazione. Questa struttura occupa un volume veramente ridotto ma offre al contempo una superba dinamica di guida. La sospensione anteriore è una forcella telescopica da 41 mm e grazie ai 120 mm di fluida escursione è in grado di assorbire le buche delle strade più accidentate, offrendo nel contempo un controllo e un feedback ottimi sulle superfici più regolari. La sospensione posteriore è composta da un monoammortizzatore e dalla collaudata configurazione Pro-Link Honda, che offre uno smorzamento iniziale morbido, per assorbire dolcemente le asperità della strada, e un eccellente controllo per tutta l'escursione di 120 mm della ruota.

Geometria ottimizzata

Con un'inclinazione del canotto di sterzo di 27° e un interasse di 1525 mm, la ciclistica della NC700S offre sia una rassicurante stabilità ad alta velocità che una eccellente agilità sui percorsi ricchi di curve.

Ruote in alluminio pressofuso, freni di grande potenza

La NC700S monta leggere ruote in alluminio pressofuso da 17" a dieci razze. All'anteriore un pneumatico nella misura 120/70 assicura un'azione sterzante rapida e leggera, con ottimo grip in curva e in frenata, mentre al posteriore la copertura nella misura 160/60 è perfetta per assicurare eccellente trazione e grande maneggevolezza. L'impianto frenante è potente e modulabile, grazie ai dischi con profilo wave, da 320 mm di diametro all'anteriore e 240 mm al posteriore. Il C-ABS Honda è di serie per rallentamenti sempre sicuri e spazi di arresto particolarmente contenuti su tutti i tipi di fondo.

3.4 Stile naked

Il design punta su elementi essenziali che delineano uno stile ricercato ma al tempo stesso semplice e non privo di sportività, grazie alla coda slanciata, ai bei cerchi a razze sdoppiate e al telaio in bella vista dentro al quale è incastonato il motore.

3.5 Cambio sequenziale a doppia frizione di seconda generazione

Versione con cambio a doppia frizione (Dual Clutch Transmission) di seconda generazione

Il cambio sequenziale a doppia frizione Honda esalta la facilità d'uso di questa versione della NC700S, offrendo sia le sensazioni di guida tipiche del cambio manuale sia la modalità totalmente automatica con la quale è sufficiente ruotare la manopola gas. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali: una per l'avviamento e la 1^a, 3^a e 5^a marcia, l'altra per la 2^a, 4^a e 6^a marcia. Preselezionando la marcia successiva tramite la frizione non in uso, il sistema è in grado di innestare elettronicamente e in modo istantaneo le marce garantendo un cambio di rapporto sempre rapido, fluido e senza interruzione dell'erogazione. Queste qualità rendono la guida piacevolissima in ogni situazione, e particolarmente confortevole quando si viaggia con il passeggero.

Le tre modalità del cambio Dual Clutch Transmission offrono tutta la flessibilità necessaria per assecondare i diversi stili di guida e per affrontare ogni situazione. La modalità Manuale (MT) permette di cambiare marcia agendo sulle apposite palette al manubrio, lasciando al pilota la scelta sul momento più opportuno per cambiare marcia, proprio come avverrebbe su una moto con tradizionale cambio manuale. La modalità automatica (AT) è disponibile in due funzionalità. Drive (D) è ideale per le andature turistiche, per i percorsi cittadini o le percorrenze autostradali, ed enfatizza inoltre l'efficienza nell'uso del carburante. In modalità Sport (S) il motore sale maggiormente di giri prima di cambiare, assicurando in questo modo accelerazioni brucianti, e in fase di rallentamento scala marcia con anticipo per un feeling più sportivo con maggior freno motore.

Infine, sia in modalità D che S, è sempre possibile un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota: è sufficiente agire sulle palette al manubrio della modalità MT. In questo caso si riscontra una delle novità introdotte su questa seconda generazione del cambio a doppia frizione: il ritorno alla modalità automatica al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino automatico della modalità D o S con cui stava procedendo.

Manutenzione ridotta al minimo

Progettato per garantire praticità e bassi costi di gestione, il motore e il cambio della NC700S richiedono una manutenzione davvero ridotta. La versione con cambio Dual Clutch Transmission usa frizioni di ampio diametro per uso intensivo che gestiscono in modo ottimale le pesanti sollecitazioni degli stop e delle ripartenze nel traffico cittadino. Dopo l'acquisto la NC700S non richiede nemmeno il primo controllo per la verifica del gioco delle valvole. Gli intervalli dei tagliandi sono fissati ogni 12.000 km, mentre le candele all'iridio ad alta efficienza richiedono la sostituzione solo ogni 48.000 km. Il risultato è una mobilità personale comoda ed efficiente, senza preoccupazioni e con bassi costi di gestione.

3.6 Azione frenante sicura con il sistema C-ABS

Frenata combinata e con antibloccaggio di serie

Honda è da sempre impegnata nel miglioramento della sicurezza su due ruote ed è orgogliosa di offrire come equipaggiamento di serie per la nuova NC700S il C-ABS. Si tratta di un sistema avanzato che combina l'azione sul pedale del freno posteriore all'attivazione di un pistoncino della pinza anteriore, per rendere stabile e sicura la frenata a qualsiasi andatura. Unito all'antibloccaggio, che rileva il pattinamento delle ruote e riduce la pressione idraulica per evitarne i pericolosi bloccaggi, l'impianto frenante della NC700S è quanto di più sicuro si possa desiderare su una pratica naked di media cilindrata.

4 Colori

La nuova NC700S sarà disponibile in tre colori.

- Seal Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Graphite Black

5. Accessori disponibili a richiesta

Accessori disponibili a richiesta

La versatilità della NC700S può essere ulteriormente migliorata grazie alla gamma degli accessori originali Honda.

Bauletto portaoggetti da 35 litri
Kit borse laterali da 29 litri
Borsa interna per il bauletto portaoggetti
Set borse interne per le borse laterali
Parabrezza
Kit deflettore ripara gambe
Kit deflettore per i piedi
Kit manopole riscaldabili
Presa da 12 V
Cavalletto centrale
Allarme antifurto
Lucchetto a U

6. Caratteristiche tecniche – NC700S (tipo ED)

MOTORE

Configurazione	4T, bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido
Cilindrata	670 cm ³
Alesaggio x Corsa	73 x 80mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza max	35 kW a 6.250 min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia max	60 Nm a 4.750 min ⁻¹ (95/1/EC)

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica (PGM-FI)
Diametro corpo farfallato	36 mm
Filtro dell'aria	5,8 litri
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumo di carburante (standard WMTC)	27,7 km/l 27,9 km/l (versione Dual Clutch Transmission, Drive)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	12° BTDC (minimo) ~ 20° BTDC (6.600 giri/min)
Candela	IFR6G-11K
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V-11AH
Fari	60W × 1 (abbagliante) / 55W × 1 (anabbagliante)

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio * Doppia, multidisco in bagno d'olio		
Funzionamento frizione	Manuale, a cavo * a comando robotizzato, modalità MT/AT(Drive, Sport)		
Cambio	A 6 rapporti		
Riduzione primaria	1.731 *1.921		
Rapporti del cambio	1	2.812	*2.666
	2	1.894	*1.904
	3	1.454	*1.454
	4	1.200	*1.200
	5	1.033	*1.033
	6	0.837	*0.837
Riduzione finale	2.687 *2.437		
Trasmissione finale	Catena		

TELAIO

Configurazione	A diamante; in tubi in acciaio
----------------	--------------------------------

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.195 mm x 760 mm x 1.130 mm
Interasse	1.525 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	110 mm
Raggio di sterzata	3m
Altezza sella	790 mm
Altezza da terra	140 mm
Peso in ordine di marcia (con il pieno)	* 215 kg (A: 103kg; P: 112 kg) **227 kg (A: 108kg; P: 119 kg)

Massima capacità di carico 209 kg

SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 120mm
	Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione, 120mm

RUOTE

Tipo	Anteriore	a 10 razze in alluminio pressofuso
	Posteriore	a 10 razze in alluminio pressofuso

Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3.50
	Posteriore	17M/C x MT4.50

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

Pressione	Anteriore	250 KPa
	Posteriore	290 KPa

FRENI

Tipo	Anteriore	Disco wave da 320 mm, pinza a 3 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato, C-ABS
	Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato, C-ABS

**Versione DCT*

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, secondo i requisiti 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.