

HONDA CBR650F

Data del comunicato stampa: 4 novembre 2013

Nuovo modello: *una nuova sportiva di media cilindrata con carenatura integrale dal look grintoso e motore a 4 cilindri in linea tutto nuovo, dalla forte erogazione di coppia, potente ed efficiente nei consumi. Tutto nuovo anche il telaio a doppio trave in acciaio a sezione ellittica e il forcellone in alluminio. L'ABS è di serie e la nuova strumentazione completamente digitale. Ricca la lista degli accessori.*



Sommario:

- 1 Introduzione
- 2 Panoramica del modello
- 3 Caratteristiche principali
- 4 Accessori
- 5 Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Le sportive di media cilindrata hanno sempre avuto un ruolo importante nella gamma Honda, grazie alle esclusive caratteristiche di equilibrio tra prestazioni e fruibilità prodotte dalla combinazione tra peso ridotto, ergonomia perfetta e divertimento di guida assoluto. Nel corso degli anni però la specializzazione dei modelli di questo segmento verso moto sempre più estreme ha allontanato i motociclisti più esigenti in termini di utilizzo stradale ad ampio spettro.

Per il 2014 Honda rilancia la carta della sportiva di media cilindrata con la nuova CBR650F, dotata di caratteristiche tecniche, dinamiche e di stile, realmente giovani e frizzanti. Una moto che massimizza la facilità e il divertimento di guida, minimizza i consumi e i costi di manutenzione, e rende nuovamente accessibile a un vastissimo pubblico il piacere di guidare una vera Honda CBR a 4 cilindri.

La nuova CBR650F volta pagina rispetto alla pur splendida CBR600F, essendo un progetto pensato per aprire un nuovo capitolo nella storia delle medie a 4 cilindri Honda. Completamente nuova dal primo all'ultimo componente, la CBR650F è stata progettata da un team di giovani e appassionatissimi ingegneri che hanno sviluppato un concetto di performance totalmente diverso. Disegnata per mettere il pilota in totale sintonia con la moto, offre uno stile, un'identità e un carattere assolutamente affascinanti.

Teishiro Goto, Large Project Leader CBR650F:

"La CBR650F è progettata per offrire il massimo divertimento sui percorsi ricchi di curve ma senza rinunce in termini di usabilità sui percorsi cittadini. La linea è sportiva ma al tempo stesso elegante, un vero piacere da guidare e da guardare. Un numero sempre maggiore di motociclisti, dai neofiti agli esperti, è attratto da questo feeling estetico e di guida esclusivo, ed è per me un vero piacere presentare questo nuovo tassello nella gamma delle CBR Honda"

2. Panoramica del modello

Il motore bialbero a quattro cilindri da 649 cc della CBR650F è completamente nuovo e studiato per offrire la massima spinta a regimi medio-bassi, in particolare al di sotto dei 4.000 giri/min.

L'obiettivo di offrire una moto dinamica e frizzante ai motociclisti più giovani è stato perseguito fin dalla formazione del team di sviluppo. Mai prima d'ora infatti erano stati riuniti tanti designer e ingegneri ventenni per il progetto di una nuova moto. Fin da subito è stato stabilito che tra le priorità del progetto non vi era la potenza massima in termini di valore assoluto, bensì l'estrema piacevolezza e redditività dell'erogazione. Il focus è andato quindi sulla brillantezza in accelerazione e ripresa, sulla prontezza di risposta a tutte le andature, sulla "schiena" del motore ai regimi bassi e medi. In una espressione, sul totale piacere di guida.

Ma al tempo stesso la CBR650F doveva essere molto grintosa, appagante nella progressione e nel sound, senza tuttavia dimenticare che, essendo pensata per un pubblico giovane e dinamico, i consumi erano un fattore da tenere in grande considerazione. Con una carenatura tanto avvolgente quanto ricercata nei volumi, per lasciare a vista la splendida meccanica, il motore doveva avere anche un ruolo fondamentale dal punto di vista estetico. Ecco perché il nuovo 4 cilindri in linea da 650cc è stato letteralmente disegnato per offrire un effetto estetico d'impatto. Niente tubazioni a vista, nessun adattamento o compromesso.

Ha contribuito a questo scopo anche il nuovo telaio bitrave in acciaio, non solo piacevole alla vista ma perfettamente bilanciato in termini di rigidità grazie all'ideale accoppiamento tra le piastre pressofuse nella zona pivot con il forcellone in alluminio. L'ammortizzatore posteriore agisce direttamente sul forcellone ed è combinato alla forcella telescopica con steli da 41 mm. Bellissime le ruote, dal nuovo design a 6 razze sdoppiate, ed efficacissimo oltre che d'impatto estetico l'impianto frenante, con dischi a margherita di grande diametro e ABS a due canali di serie.

Linee aggressive, decise, e una silhouette grintosa, rendono la CBR650F una vera sportiva dal look affascinante. Il baricentro basso, il profilo snello della parte mediana e la posizione di guida caratterizzata dai semimanubri comodi da impugnare, offrono un controllo eccellente. E per i piloti più appassionati i designer Honda hanno creato l'affascinante livrea tricolore con cerchi color oro, una combinazione ispirata alle livree HRC delle più belle sportive Honda.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

Il motore a 4 cilindri in linea, bialbero 16 valvole con raffreddamento a liquido della nuova CBR650F, sfrutta una struttura interna compatta, con cambio verticale a sei rapporti e disposizione del motorino di avviamento alle spalle della bancata cilindri, inclinata in avanti di 30°. Le 16 valvole sono azionate direttamente dalle camme degli alberi della distribuzione, con fasatura di aspirazione, scarico e accensione progettata per enfatizzare la spinta ai regimi bassi e medi, con particolare attenzione alla trattabilità e spinta sotto i 4.000 giri/min.

I valori di alesaggio e corsa sono di 67 x 46 mm. Considerando le misure caratteristiche del motore Honda Super Sport da 599cc, si evince un maggiore valore della corsa, che ha quindi determinato l'incremento di cilindrata a 649cc. Questa soluzione presenta diversi vantaggi in termini di efficienza del rendimento, come ad esempio minori attriti dei pistoni sulle pareti dei cilindri. Ci sono poi fori di ventilazione nel carter tra le pareti dei perni di banco per ridurre le cosiddette perdite da "pompaggio", ovvero quelle dovute alla resistenza dell'aria presente all'interno del carter, crescente all'aumentare dei giri. I pistoni sono stati progettati con metodologia CAE (Computer Aided Engineering) e presentano il mantello asimmetrico per ridurre gli attriti. Infine la canne dei cilindri sono del tipo con superficie ad aculei, che disperde meglio il calore migliorando il raffreddamento e riducendo il consumo d'olio. Tutto ciò ha il secondario ma non meno importante effetto di massimizzare l'affidabilità e la longevità del motore.

Il sistema di distribuzione è mosso da una catena silenziosa con riporto al vanadio sugli ingranaggi che riduce le perdite per attrito. Infine, la progettazione dell'impianto di raffreddamento con metodologia CAE ha consentito di rendere ancora più efficienti i flussi all'interno del sistema che può così funzionare con una pompa dell'acqua più compatta e leggera.

La potenza massima è di 64 kW (87 CV) a 11.000 giri/min con una coppia massima di 63 Nm erogata a 8.000 giri/min. L'erogazione è lineare e grintosa a tutti i regimi, una caratteristica tipica dei 4 cilindri Honda che nella CBR650F trova una delle sue massime espressioni.

Il circuito del liquido di raffreddamento sfrutta un'estesa rete di passaggi interni tra testata e cilindri che ha permesso di eliminare gran parte delle antiestetische tubazioni esterne, contribuendo allo stile minimale ed elegante ma al tempo stesso funzionale del motore. A questo scopo è stato spostato dietro al motore il filtro dell'olio e davanti sul lato sinistro il sistema di raffreddamento dell'olio, anche in questo caso con condotti occultati alla vista. La combinazione di tutte queste soluzioni ha permesso l'adozione di un innovativo sistema di scarico molto aderente al motore e dall'affascinante look con andamento 4-2-1 che spunta da sotto il lato destro della carenatura.

Un impianto non solo bello ma anche molto efficiente, caratterizzato da collettori ottimizzati nella lunghezza e nel diametro per massimizzare l'erogazione di coppia. Il grande silenziatore posto sotto al pivot del forcellone termina con un prezioso terminale basso e aggressivo, e ospita al suo interno il catalizzatore a 400 celle che assicura emissioni inquinanti minime e lo spostamento del peso intorno al baricentro della moto, realizzando un'efficace centralizzazione delle masse.

Il sistema di iniezione elettronica Honda PGM-FI si avvantaggia di un capiente airbox posto sopra cornetti di aspirazione da 30mm ad "alta velocità", in modo che l'aria in aspirazione segua un percorso il più rettilineo possibile. I corpi farfallati da 32mm garantiscono una risposta pronta e brillante ai comandi dell'acceleratore. Infine, l'attento posizionamento ed angolazione del sistema di alimentazione ha permesso di realizzare un telaio dalla larghezza ridotta per un'eccellente manovrabilità e agilità della moto.

La moto è libertà e divertimento, ma spesso anche un insostituibile compagna per gli spostamenti quotidiani, ecco perché l'efficienza dei consumi è stata tenuta in grande considerazione. Grazie ad una fasatura della distribuzione con ridotto "incrocio" dell'apertura valvole e a mappe dell'iniezione particolarmente accurate, la CBR650F percorre 21 km/l nel ciclo medio WMTC che, con i 17,5 litri di capienza del serbatoio, offre un'autonomia superiore ai 350 km.

3.2 Telaio e ciclistica

Il telaio in acciaio con struttura a diamante prevede travi discendenti di forma ellittica da 64 x 30 mm. Il bilanciamento realizzato per ottenere l'eccellente guidabilità della CBR650F deriva da una zona più rigida intorno al canotto di sterzo e più flessibile sulle travi laterali. L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 25,5°, con avancorsa di 101mm che determina un interasse di 1.450mm. Il peso con il pieno di benzina è di 211 kg.

La piastra della zona pivot è in acciaio forgiato mentre il forcellone in alluminio pressofuso presenta un braccio destro ad arco, per fare spazio al silenziatore di scarico. Il monoammortizzatore regolabile nel precarico molla su 7 posizioni collega direttamente il telaio al forcellone, mentre all'avantreno c'è una forcella telescopica con steli da 41 mm. L'assetto delle sospensioni è sostenuto, per assecondare la condotta sportiva, tuttavia il comfort è sempre garantito grazie al corretto equilibrio della risposta tra avantreno e retrotreno. Rispetto alla naked CB650F, con cui condivide la base tecnica e ciclistica, la CBR650F ha molle più dure e un maggiore freno idraulico in estensione, per riflettere la distribuzione dei pesi maggiormente caricata sull'avantreno della sportiva carenata.

Sui bellissimi cerchi a 6 razze sdoppiate in alluminio pressofuso sono montati pneumatici sportivi nelle misure 120/70-ZR17 e 180/55-ZR17. L'impianto frenante con ABS a due canali di serie può contare su grandi dischi wave anteriori da 320 mm, morsi da pinze a 2 pistoncini, e sul disco wave posteriore da 240 mm con pinza a singolo pistoncino.

La linea della CBR650F è caratterizzata da un dinamico slancio in avanti. Il serbatoio corto, la carenatura attillata con profilo "doppio strato", il codone minimalista e corto, e infine il gruppo ottico dalla caratteristica forma a V, regalano a questa nuova sportiva di media cilindrata una personalità inconfondibile. Intelligente anche la soluzione del serbatoio benzina incernierato nella parte posteriore, per facilitare l'accessibilità meccanica. Il tocco hi-tech è dato dalle luci di posizione anteriore e posteriore a Led.

La posizione di guida si avvantaggia di semimanubri posti ad un'altezza assolutamente confortevole, grazie alla quale anche il passeggero sente di essere tutt'uno con il pilota. La sua porzione di sella è ampia, con dislivello limitato e dotata di appigli ricavati inferiormente al codone. La sella è posta a 810mm di altezza e il profilo è stato studiato per assicurare un facile appoggio dei piedi a terra.

Tutto nuovo anche il cruscotto. Splendidamente integrato nell'aerodinamico cupolino, è perfettamente leggibile con un rapido colpo d'occhio. Completamente digitale, offre sulla sinistra le informazioni del contagiri e del tachimetro, sulla destra l'indicatore del livello carburante, l'orologio, il contakm e le spie di servizio. Entrambi i display sono retroilluminati con luce bianca. Come tutta la nuova gamma Honda 2014, anche la CBR650F è dotata di chiave di contatto di nuova generazione di tipo automobilistico.

La CBR650F è disponibile nei seguenti colori:

Pearl Metalloid White (Tricolour)
Graphite Black

4. Accessori

È possibile arricchire l'equipaggiamento di serie della nuova CBR650F attingendo alla ricca lista di accessori ufficiali Honda, che comprende:

Parabrezza alto
Bauletto da 35 litri
Borsa per sella
Portapacchi posteriore
Parafango posteriore a filo ruota carbon look
Sottocodone carbon look
Coprisella monoposto carbon look
Parafango anteriore carbon look
Cupolino flyscreen carbon look
Protezioni copricarter
Manopole riscaldabili
Cavalletto paddock
Allarme antifurto

5. Specifiche tecniche CBR650F

PROPULSORE	
Tipo	4 cilindri in linea, 16 valvole DOHC, raffreddamento a liquido
Cilindrata	649 cc
Alesaggio x corsa	67 x 46 mm
Rapporto di compressione	11,4:1
Potenza massima	64 kW (87 CV) / 11.000 giri/min
Coppia massima	63 Nm / 8.000 giri/min
Capacità olio	3,5 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	17,3 l
Consumi	21 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 8.6 Ah
Potenza alternatore	343 W
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	6 marce
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-ring #525
TELAIO	
Configurazione	A diamante in acciaio

CICLISTICA	
(L×L×A) Dimensioni	2.110 x 755 x 1.145.mm
Interasse	1.450 mm
Inclinazione canotto di sterzo	25.5°
Avancorsa	101 mm
Altezza della sella	810 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in ordine di marcia	211 kg (con pieno di benzina)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 120 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con regolazione del precarico , corsa 43,5 mm
RUOTE	
Anteriore	A 6 razze sdoppiate in alluminio pressofuso
Posteriore	A 6 razze sdoppiate in alluminio pressofuso
CERCHI	
Anteriore	17M/C x MT3.5
Posteriore	17M/C x MT5.5
PNEUMATICI	
Anteriore	120/70-ZR17M/C (58W)
Posteriore	180/55-ZR17M/C (73W)

FRENI	
Tipo	ABS a due canali
Anteriore	Doppio disco idraulico da 320 x 5 mm con pinza a due pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco idraulico da 240 x 5 mm con pinza a pistoncino singolo, pastiglie in resina stampata
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	Tachimetro digitale, contagiri digitale a barre, doppio contachilometri parziale, indicatore livello carburante digitale a barre, orologio digitale
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	12V, 55W x 1 (anabbagliante) / 55W x 1 (abbagliante)
Faro posteriore	LED

*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.