

Informacja prasowa

29.12.2011

Nowy Crossover Hondy: NC700X – zwiastun dobrej zabawy

1. Opis modelu

NC700X to coś więcej, niż tylko styl życia i radość przygody. Dzięki takim cechom jak nowoczesna jednostka napędowa, dobra dynamika i łatwe prowadzenie, zestawionymi z masywnym wyglądem, pozycją kierowcy charakterystyczną dla motocykli typu adventure oraz komfortowo zestrojonym podwoziem, nowa Honda jest maszyną wręcz idealną do codziennego przemierzania ulic. Przyjemność z jazdy, funkcjonalność, łatwa obsługa i niskie koszty utrzymania czynią z niej idealny środek codziennego transportu.

Sercem NC700X jest zupełnie nowy silnik. Dzięki zwartej konstrukcji i korzystnie położonemu środkowi ciężkości chłodzony cieczą dwucylindrowiec o pojemności skokowej 670 cm³ zapewnia doskonałe własności jezdne i wzorową zwrotność. Ten wydajny czterosuw wyróżnia się przyjemną charakterystyką, dużym momentem obrotowym w zakresie niskich i średnich obrotów i bardzo niskim zużyciem paliwa. Czymś szczególnym jest również przyjemny, pulsujący rytm jego pracy, charakterystyczny dla rzędowych dwucylindrowców. Oprócz sześciobiegowej, manualnej skrzyni biegów w NC700X może być opcjonalnie zamontowana dwusprzęgłowa przekładnia Hondy. To jedyne w swoim rodzaju rozwiązanie techniczne w sektorze motocyklowym umożliwia zmianę przełożeń bez używania sprzęgła, w trybach manualnym lub automatycznym. Ta nowoczesna technologia doskonale pasuje do innowacyjnej koncepcji nowego modelu.

Przed kierowcą, w miejscu gdzie tradycyjnie jest zbiornik paliwa, znajduje się praktyczny schowek. Ma pokrywę z zawiasami i może pełnić rolę zamykanego bagażnika. Zmieści się tam nawet pełnowymiarowy kask motocyklowy. Zbiornik paliwa zamontowano pod kanapą, w miejscu korzystnym ze względu na obniżenie środka ciężkości. Opcjonalne wyposażenie NC700X stanowi zintegrowany układ hamulcowy - Combined ABS. Łączy przyjemność z jazdy i łatwość prowadzenia z prostotą obsługi oraz indywidualnym charakterem Crossovera.

Informacja prasowa

Tworzenie nowoczesnego zespołu napędowego dla trzech wariantów modelu.

Przed rozpoczęciem prac projektowych Honda prowadziła intensywne badania rynkowe w wybranych grupach odbiorców klasy średniej. Okazało się, że 90 % ogólnych przebiegów przejeżdżane jest ze średnimi prędkościami i odpowiadającymi im obrotami silnika. Stało się jasne, że klienci na ogół przykładają dużą wagę do równomiernej i użytecznej w praktyce charakterystyki momentu obrotowego, a także do łatwego prowadzenia motocykla i małych wymagań serwisowych. Kolejnym priorytetem jest jak najniższe zużycie paliwa. Aby spełnić wszystkie wymagania i życzenia nabywców Honda postanowiła opracować zupełnie nowy zespół napędowy z perspektywami na przyszłość.

Obiecujący potencjał nowej konstrukcji od początku dawał możliwość wszechstronnych zastosowań. Genialna koncepcja budowy modułowej została wprowadzona w celu tworzenia zarówno silnika jak i rurowej ramy dla różnych rozwiązań stylizacyjnych. Efektem są trzy nowe, różniące się charakterem modele klasy średniej, optymalnie dopasowane do indywidualnych preferencji. Nowa Honda NC700X powinna spełnić oczekiwania miłośników Crossoverów, ludzi z zamiłowaniem do przygody i aktywnego stylu życia. Model NC700S przeznaczony jest dla entuzjastów jazdy w aglomeracjach miejskich, ceniących tradycyjną formę jednoślada. Z kolei Honda Integra to nowy rodzaj motocykla o formie skutera, który ma przekonać do siebie praktycznie myślących klientów.

2. Zasadnicze założenia

2.1 Nowy projekt dwucylindrowego zespołu napędowego

Nowy, rzędowy dwucylindrowiec o pojemności skokowej 670 cm³ charakteryzuje się bardzo dobrą dynamiką nawet w zakresie niskich i średnich obrotów. Niskie zużycie paliwa, przeciętnie 3,6 l/100 km, to nowy standard dla klasy średniej i swoiste ukoronowanie innych zalet – przyjemności z jazdy i funkcjonalności w codziennej eksploatacji.

2.2 Wszechstronny i wygodny

Oryginalna stylizacja Crossovera, wygodna pozycja za kierownicą oraz pojemny schowek sprawiają, że uniwersalny i praktyczny NC700X może mieć rozmaite zastosowania – w codziennych dojazdach do pracy, jeździe po mieście czy długich podróżach.

2.3 Łatwy do opanowania dzięki doskonałym właściwościom jezdny

Niewielka masa własna, szeroka kierownica i perfekcyjne rozłożenie mas sprzyjają łatwemu prowadzeniu jednoślada. NC700X można bardzo łatwo opanować i prowadzić w zakrętach. Grzbietowa rama z rur stalowych jest identyczna jak w NC700S i skuterze Integra. Jednak duże skoki zawieszzeń

Informacja prasowa

wymagały zmiany charakterystyki i dopasowania jej do innych zastosowań motocykla.

2.4 Stylizacja Crossovera

Nowoczesny, masywny wygląd Hondy NC700X podkreśla wszechstronność cech i zastosowań nowego modelu.

2.5 Opcja z dwusprzęgłową skrzynią biegów

Seryjnie Honda NC700X jest wyposażona w sześciobiegową, manualną skrzynię biegów lub dwusprzęgłową przekładnię „Double Clutch Transmission”, zwaną w skrócie DCT, stanowiącą innowacyjne rozwiązanie technologiczne w segmencie motocykli, umożliwiającą zmianę przełożeń bez użycia sprzęgła, w trybie manualnym lub automatycznym. Zmiana biegów odbywa się wyjątkowo łagodnie, ponieważ pakiet dwóch sprzęgieł sterujący procesem zmiany przełożeń pozwala zmieniać biegi bez przerywania procesu przenoszenia napędu.

2.6 Układ hamulcowy Combined ABS

Łatwy w obsłudze zintegrowany system hamulcowy - Combined ABS, który nawet w trudnych sytuacjach zapewnia najwyższe bezpieczeństwo w procesie hamowania, stanowi opcjonalne wyposażenie NC700X.

3. Model w detalach

3.1 Silnik

Nowy zespół napędowy

Dwucylindrowiec o pojemności 670 cm³ to nowoczesne i perspektywiczne źródło napędu. Dzięki odpowiednio dobranemu stosunkowi średnicy cylindrów do skoku tłoków (73 x 80 mm), głowicy cylindrów z pojedynczym wałkiem rozrządu, ograniczeniu tarcia i optymalizacji procesów spalania osiągnięto dużą wartość momentu obrotowego w szerokim zakresie obrotów, co zaowocowało przyjemną charakterystyką silnika, bardzo przydatną w codziennej eksploatacji. Swoją rolę w tym ma również wał korbowy o stosunkowo dużej masie zamachowej.

Blok silnika stanowi zwartą konstrukcję, a cylindry są mocno odchylone do przodu (o 62 stopnie). Uzyskano w ten sposób korzystne obniżenie środka ciężkości oraz zmniejszono wysokość całej jednostki napędowej.

Ten długoskokowy „twin” z łatwą do kontrolowania dynamiką, osiąga moc maksymalną 35 kW (48 KM) już przy 6250 obr/min. Maksymalny moment obrotowy sięga 60 Nm przy 4750 obr/min.

Informacja prasowa

Rzędowy dwucylindrowiec z pulsującym rytmem pracy

Charakterystyczna pulsacja dwucylindrowego silnika zapewnia niepowtarzalne doznania podczas jazdy. Powstaje dzięki specyficznej konstrukcji wału korbowego, w którym czopy korbowodowe przestawiono o kąt 270 stopni oraz odpowiednio ustawionym punktom zapłonów. Taka techniczna sztuczka sprawia, że silnik z dwoma cylindrami ustawionymi obok siebie ma charakterystykę widlastego dwucylindrowca.

Przy wytwarzaniu wału korbowego z czopami przesuniętymi o kąt 270 stopni Honda wykorzystuje specyficzną technologię produkcji, z powodzeniem stosowaną już w samochodowych silnikach V6. Wał, który dotychczas produkowany był z czopami przesuniętymi o kąt 180 stopni, otrzymuje po jednej stronie dodatkowe przesunięcie o kąt 90 stopni w końcowej fazie wytwarzania.

Dla wyeliminowania najbardziej dokuczliwych drgań pierwszego stopnia w silniku z tego typu wałem korbowym teoretycznie niezbędny jest zestaw dwóch wałków wyrównowazających. Jednak inżynierowie Hondy zdecydowali się na zastosowanie tylko jednego wałka wyrównowazającego dla zachowania specyficznej pulsacji pracującego silnika. Przyjemne wibracje zostały dodatkowo zoptymalizowane przez wspólny dla obu cylindrów układ dolotowy. Zmiany ciśnień w kanałach ssących obu cylindrów wraz z odpowiednio ustawionymi punktami zapłonów pozytywnie wspierają tak obmyśloną charakterystykę.

Blok silnika NC700X zyskał srebrne wykończenie (w NC700S w czarnym kolorze Gun-Metal), delikatnie podkreślające swoistą charyzmę crossovera.

Układ wydechowy poprowadzono prawą stroną motocykla a końcowy tłumik, lekko podgięty ku górze, wykonano z łatwej do konserwacji i bardzo trwałej stali wysokogatunkowej.

Niskie zużycie paliwa

Przy projektowaniu silnika sięgnięto do nauki o stochiometrii (równania chemiczne), która polega na badaniu ilościowego składu związków chemicznych i proporcji substancji aktywnych w związkach chemicznych. Z analizy procesów spalania można dokładnie określić, jaka ilość powietrza i frakcji benzynowych niezbędna jest do osiągnięcia maksymalnej efektywności spalania zarówno przy niskich jak i wysokich obrotach, w każdych warunkach pogodowych i środowiskowych. Dzięki takiemu podejściu projektantom Hondy udało się przekroczyć założone wcześniej cele. Średnim zużyciem paliwa na poziomie 3,6 l/100 km wyznaczyli zupełnie nowe standardy w klasie średniej. Porównywalne modele mają spalanie wyższe o 40 %.

Informacja prasowa

Ale niskie zużycie paliwa to również efekt prac typowo konstrukcyjnych. Dwucylindrowy zespół napędowy został zoptymalizowany pod kątem redukcji oporów tarcia, a liczbę ruchomych elementów ograniczono w nim do absolutnego minimum. Przykładem jest pompa oleju, która nie jest napędzana oddzielnym wałkiem pomocniczym, lecz poprzez wałek wyrównowazający. Z kolei napęd pompy cieczy chłodzącej realizuje wałek rozrządu. Tłoki pokryto powłoką o niskim współczynniku tarcia. Redukcję tarcia uzyskano również dzięki zastosowaniu łożysk tocznych w dźwigienkach zaworowych w punktach styku z wałkiem rozrządu. Poza tym warto zwrócić uwagę na konsekwentne wykorzystanie aluminium w całej konstrukcji, służące obniżeniu masy pojazdu.

Czyste spaliny

Niskie zużycie paliwa przyczynia się do poważnego zmniejszenia ilości szkodliwych substancji w spalinach. Ma w tym swój udział elektroniczny wtrysk paliwa PGM-FI, dzięki któremu emisja osiąga zaledwie połowę wartości określonych normą Euro 3. Fakt, że silnik jest tak przyjazny dla środowiska i legitymuje się tak niskim zużyciem paliwa stawia jednostkę napędową NC700X na szczycie segmentu – bez kompromisów w kwestii dynamiki i bez pogarszania kultury pracy silnika. Katalizator w układzie wydechowym umieszczony został blisko wylotu spalin, by mógł szybko osiągnąć temperaturę roboczą. Pomaga to w osiągnięciu najwyższej wydajności procesu oczyszczania gazów wydechowych.

3.2 Wszechstronny i praktyczny

Różnorodne inspiracje

NC700X w praktycznych zastosowaniach przekonuje typowymi dla Hondy cechami, czyli funkcjonalnością i wszechstronnością. Udałe połączenie takich atutów jak ekscytujące wrażenia z jazdy, oszczędny silnik czterosuwowy, łatwość prowadzenia i wyprostowana, wygodna pozycja za kierownicą budzi ochotę wykorzystania dosłownie każdej sposobności, by wsiąść na ten motocykl i ruszyć przed siebie. Za dnia do pracy, wieczorem na krótki i szybki wypad, w weekend na wycieczkę. Ta maszyna potrafi wszystko i może wziąć udział w każdym przedsięwzięciu.

Schówek zamiast zbiornika paliwa

Zbiornik paliwa w NC700X zamontowano pod kanapą, w trójkątnej strukturze ramy. Korzystne z punktu widzenia środka ciężkości położenie baku przyczynia się do poprawy zwrotności. Jego pojemność wynosi 14,1 l, co w połączeniu z niskim zużyciem paliwa daje pokaźny zasięg (350-400 km) na jednym zbiorniku paliwa. Pod pokrywą, znajdującą się przed kierowcą odnajdziemy praktyczny schówek. Ma on pojemność aż 21 l, dlatego mieści się w nim nawet pełnowymiarowy kask motocyklowy. Pokrywę wyposażono w zamek, który

Informacja prasowa

blokuje również kanapę. Obrót kluczyka w prawo otwiera pokrywę schowka, obrót w lewo – siedzisko kanapy.

Łatwa obsługa, komfortowa pozycja

Nieograniczona frajda z jazdy i bezproblemowa obsługa to niezbędne składniki koncepcji Crossovera. Opcjonalnie montowana, dwusprzęgłowa skrzynia biegów, w której wyboru biegu dokonuje się w sposób w pełni zautomatyzowany lub ręczny przy pomocy specjalnych przełączników, ale bez użycia sprzęgła, wyznacza zupełnie nowy wymiar prostoty obsługi motocykla. Kolejny mocny punkt NC700X to ergonomicznie ukształtowana, dwupoziomowa kanapa, zapewniająca znakomity komfort jazdy kierowcy i pasażerowi. Nie można pominąć najwyższej jakości wykonania i nienagannego wykończenia, za które Honda jest często słusznie chwalona.

Stylizację jednoślada współtworzy wysoka i szeroka kierownica. Kierowca może przyjąć wygodną, wyprostowaną pozycję, podobną jak na motocyklu adventure, zapewniając sobie pełen swobody komfort jazdy i doskonały przegląd sytuacji na drodze. Skoki zawiesznień, 120 mm z przodu i 153,5 mm z tyłu, są zdecydowanie dłuższe niż w modelach NC700S i Integra. Motocykl jest przy tym perfekcyjnie wyważony, ma nisko położony środek ciężkości i mały promień skrętu, dlatego świetnie się nim manewruje. Szczególnie wówczas, gdy trzeba jechać wolno albo często zatrzymywać się i ruszać.

Ukształtowanie zabudowy znajdującej się przed kierowcą wykazuje podobieństwa do Hondy Crossrunner. Dopasowany do owiewki, wielofunkcyjny reflektor w kształcie litery V ma w górnej części światło pozycyjne. Szyba ochronna odsuwa strugi powietrza od górnej części ciała kierowcy i kasku, przez co wyraźnie podnosi komfort jazdy. Mechanizm regulacyjny pozwala ustawiać wysokość szyby. Dla pasażera przygotowano w tylnej części solidne uchwyty po obu stronach motocykla.

Elektroniczny wyświetlacz w kokpicie

Mocowany na aluminiowym wsporniku, lekko wysunięty ku górze ekran LCD w kokpicie dostarcza wszystkich niezbędnych informacji w sposób czytelny i przejrzysty. Obok cyfrowego prędkościomierza i wąskiego, poziomego obrotomierza umieszczono zegarek, paliwomierz, licznik kilometrów, dwa liczniki dziennego przebiegu oraz liczne kontrolki.

3.3 Łatwa, intuicyjna obsługa

Spójny system modułowy

Dzięki przemyślanemu systemowi modułowego budowania motocykli modele NC700X, NC700S oraz Integra wykorzystują identyczne komponenty w konstrukcji podwozia. We wszystkich trzech maszynach ramy, widelce, hamulce

Informacja prasowa

i koła są identyczne. Perfekcyjne zestrojenie wszystkich elementów pozwala uzyskać nienaganne własności jezdne zapewniające bezpieczeństwo oraz wzorową zwrotność. Jedynie w wersji X rozstaw osi wydłużono do 1540 mm (o 15 mm) a odległość siodła od nawierzchni zwiększono do 830 mm (o 40 mm). Wydłużono również skoki zawieszzeń z przodu i z tyłu (o 30 mm). Wszystkie te zmiany służą temu, by motocykl nabrał charakteru Crossovera.

Rama grzbietowa z rur stalowych i centralizacja masy

Honda opracowała ramę z rur stalowych o przekroju okrągłym dopasowaną do kompaktowego korpusu czterosuwowego dwucylindrowca. Starannie wykonana kratownica biegnie nad silnikiem niczym most. Precyzyjnie wyznaczone punkty mocowania zespołu napędowego umożliwiły rezygnację z dodatkowych podciągów dla silnika. Zwarta, lekka, sztywna i niska konstrukcja zapewnia korzystne położenie środka ciężkości i przyczynia się do centralizacji masy, co sprzyja znakomitej zwrotności.

Tylna część ramy wykonana jest z cieńszych rur by zapewnić wystarczająco dużo miejsca dla baku montowanego pod kanapą. Również układ dźwigni Pro-Link przy tylnej kolumnie resorująco-tłumiącej zajmuje niewiele miejsca i nie zabiera przestrzeni potrzebnej zbiornikowi paliwa. Wahacz tylnego koła o długości 570 mm, wykonany z rur stalowych w technologii skrzynkowej zapewniającej dużą sztywność, gwarantuje z kolei dobrą trakcję.

Pewne zachowania na drodze

Przednie koło NC700X prowadzone jest przez widelec teleskopowy o średnicy rur nośnych 41 i skoku 153,5 mm. W tylnym zawieszeniu pracuje centralna kolumna resorująco-tłumiąca o progresywnej charakterystyce i układ dźwigni Pro-Link. Również w przypadku tylnego koła skok o wartości 150 mm jest więcej niż wystarczający dla zapewnienia wysokiego komfortu jazdy. Dzięki odpowiedniemu zestrojeniu amortyzatorów własności jezdne cechuje stabilność i bezpieczeństwo.

Obcęże kół odlewane z aluminium

Aluminiowe obcęże kół ze szprychami w formie litery Y wykonano w nowej, zaawansowanej technologii odlewniczej i wyposażono w nowoczesne opony radialne, z przodu o wymiarze 120/70-17, z tyłu 160/60-17. Napęd na tylne koło przenosi trwały łańcuch rolkowy typu o-ring „520”.

3.4 Niepowtarzalna stylizacja Crossovera

Solidny wygląd

Estetyka i kształty elementów znajdujących się przed kierowcą wykazują podobieństwo do Hondy Crossrunner. Szyba ochronna odsuwa strugi powietrza od ciała kierowcy i kasku, wyraźnie podnosząc komfort jazdy.

Informacja prasowa

Model NC700X to niezwykle łatwa w prowadzeniu maszyna pasująca do każdego stylu życia, którą można wykorzystać na wiele sposobów zarówno w ruchu miejskim jak i na krętych, górskich drogach. Wyjątkowa stylizacja zapewnia atrakcyjny wygląd i sygnalizuje gotowość do wypraw pełnych przygód, dokądkolwiek koła poniosą.

3.5 Opcjonalna przekładnia Dual Clutch Transmission (DCT)

Na życzenie wersja z dwusprzęgłową skrzynią biegów

Dwusprzęgłowa skrzynia biegów to innowacyjne rozwiązanie techniczne w segmencie motocyklowym, którą w skali całego świata oferuje jedynie Honda. Pozwala ona zdecydować kierowcy, czy wyboru biegów będzie dokonywał manualnie przy pomocy przycisków na kierownicy, czy też przełączanie będzie dokonywane w procesie całkowicie zautomatyzowanym. W obu przypadkach odbywa się to bez użycia dźwigni sprzęgła, której motocykl w wersji z DCT nie posiada. Zarówno sprzęganie przy ruszaniu jak i wysprzęglanie podczas zatrzymywania realizowane jest przez podwójne sprzęgło w sposób automatyczny. Kierowca może skupić swoją uwagę na obserwacji drogi i okolicy.

System pracuje w oparciu o pakiet dwóch sprzęgieł, który naprzemiennie przekazuje napęd na zestaw odpowiednich kół zębatach i wałek zdawczy przekładni. Pierwsze sprzęgło obsługuje biegi 1,3 i 5, drugie przeznaczone jest dla przełożeń 2,4 i 6. Przełączanie w systemie hydraulicznym odbywa się w oparciu o elektroniczne sterowanie. Naprzemiennność załączania i odłączania przełożeń zapewnia zmianę biegów bez zauważalnych przerw w trakcji. Proces przełączania przebiega łagodnie i zapewnia płynne przyspieszenie. To dlatego system podwójnego sprzęgła jest wyjątkowo przyjemny podczas jazdy w dwie osoby. Ponieważ nie występują nerwowe szarpnięcia nie dochodzi do uderzeń kaskami między kierowcą, a pasażerem.

Można wybierać między dwoma trybami zmiany biegów. W trybie manualnym (MT) biegi zmieniane są ręcznie przyciskami na kierownicy. W trybie automatycznym (AT) dwusprzęgłowa przekładnia zmienia biegi samoczynnie, przełączając je zarówno „w górę” jak i „w dół”. Dodatkowo, za przyciśnięciem guzika można zmieniać konfigurację elektronicznego sterowania, wybierając S by jeździć sportowo lub D by jeździć normalnie. Biegi będą włączane wcześniej lub później, co wpłynie na przebieg przyspieszania, proces hamowania silnikiem, obroty silnika i zużycie paliwa.

Długie okresy międzyprzebiegowe

Najnowocześniejsze technologie i najbardziej zaawansowane metody produkcyjne pozwolą użytkownikom NC700X czerpać zadowolenie nie tylko ze

Informacja prasowa

znakomitych własności jezdnych i niskich kosztów eksploatacji, ale również z długich okresów międzyprzebiegów. Plan obsługi przewiduje przeglądy jedynie co 12 000 km. Przy zastosowaniu wysokiej jakości irydowych świec zapłonowych ich wymiana zalecana jest dopiero po 48 000 km.

3.6 Nowoczesne technologie w układzie hamulcowym

Bezpieczne hamowanie z systemem Combined ABS

Honda NC700X opcjonalnie jest wyposażona w system Combined ABS. Ten wielofunkcyjny układ hamulcowy, sprawdzony w praktycznym działaniu, pomaga wykonywać manewr hamowania w sposób bezpieczny zarówno początkującym jak i doświadczonym kierowcom. Dźwignia ręczna obsługuje przedni hamulec, aktywując dwa tłoczki w trzytłoczkowym zacisku przy przednim kole. Już w ten sposób zapewnione jest duże opóźnienie ruchu motocykla. Dźwignia nożna aktywuje nie tylko tylny hamulec, ale z wykorzystaniem zaworu regulacyjnego także środkowy tłoczek przedniego zacisku hamulcowego. Również w takiej kombinacji układu hamulcowego uzyskiwane są duże opóźnienia. Przy jednoczesnym użyciu obu dźwigni można uzyskać optymalne wykorzystanie siły hamowania, bezpiecznie zatrzymując NC700X.

Zabezpieczenie przed blokowaniem kół podwyższa bezpieczeństwo jazdy, zwłaszcza przy manewrach hamowania w trudnych warunkach – na mokrej nawierzchni lub w pochyleniach bocznych. Elektroniczny sterownik ECU rozpoznaje poprzez czujniki możliwość poślizgu kół i tak reguluje ciśnienie w układzie hamulcowym by wyeliminować możliwość ich zablokowania. Pozytywnym efektem zastosowania technologii ABS jest krótka droga hamowania przy pełnym wykorzystaniu możliwości hamulców i zapewnienie maksymalnego poziomu bezpieczeństwa dla kierowcy i pasażera.

Tarcze hamulcowe typu Wave

Zarówno z przodu jak i z tyłu zamontowano tarcze hamulcowe zwane Wave, których zewnętrzna krawędź ma falisty kształt. Taka forma przyczynia się do zmniejszenia masy nieresorowanej. Perforacja zwiększa skuteczność hamowania gdy tarcze są mokre. W przednim kole widać również dbałość o lekkość konstrukcji. Zarówno tarcza, pozbawiona pierścienia pośredniego (adaptera), jak i wieniec systemu ABS nie są przykręcone do piasty, lecz bezpośrednio do szprych obręczy koła.

W procesie produkcyjnym przednia i tylna tarcza hamulcowa wycinane są w jednym, wspólnym procesie z tej samej płyty wysokogatunkowej stali. Jest to możliwe, ponieważ zewnętrzna średnica mniejszej, tylnej tarczy jest mniejsza niż wewnętrzna średnica przedniej tarczy. Innymi słowy mniejsza tarcza mieści

Informacja prasowa

się wewnątrz dużej tarczy. Dzięki temu wzrosła wydajność produkcji a spadło zużycie materiału.

4. Kolorystyka

Honda NC700X w sezonie 2012 dostępna jest w następujących kombinacjach kolorystycznych:

- Darkness Black Metallic
- Digital Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Magna Red

5. Wyposażenie dodatkowe

Wszechstronne zastosowania NC700X można poszerzyć wykorzystując szeroką ofertę oryginalnych akcesoriów Hondy:

Kufry boczne o pojemności 29 l
Kufier górny (Topcase) o pojemności 35 l
Kufier górny (Topcase) o pojemności 45 l
Torby wewnętrzne do kufrów
Podwyższona szyba
Deflektory kolan
Deflektory stóp
Zestaw reflektorów przeciwmgielnych LED
Podgrzewane manetki
Centralna podstawka
Instalacja alarmowa
Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe U-Lock

6. Dane techniczne – Honda NC700X

Silnik

Rodzaj	czterosuwowy, dwucylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, 8 zaworów, rozrząd SOHC
Pojemność skokowa	670 cm ³
Średnica cylindra x skok tłoka	73 x 80 mm
Stopień sprężania	10,7 : 1

Informacja prasowa

Moc maksymalna 35 kW (48 KM) przy 6250 obr/min (95/1/EC)

Maksymalny moment obrotowy 60 Nm przy 4750 obr/min (95/1/EC)

Układ zasilania

Przygotowanie mieszanki elektroniczny wtrysk paliwa PGM-FI

Średnica przelotu 36 mm

Pojemność zbiornika paliwa 14,1 l

Zużycie paliwa 3,6 l/100 km (cykl WMTC #)

Instalacja elektryczna

Układ zapłonowy elektroniczny, tranzystorowy, sterowany komputerowo

Świece zapłonowe IFR6G-11K

Rozrusznik elektryczny

Akumulator 12V 11Ah

Reflektor 12V 60W x 1 (światło drogowe) / 55W x 1 (światło mijania)

Przeniesienie napędu

Sprzęgło wielotarczowe w kąpeli olejowej
wielotarczowe, podwójne w kąpeli olejowej*

System przełączania manualny
zautomatyzowany w trybie D lub S /
manualny*

Liczba biegów 6

Przełożenie wstępne 1,73
1,921*

Informacja prasowa

Przełożenia skrzyni biegów	1. 2,812
	2,666*
	2. 1,894
	1,904*
	3. 1,454
	4. 1,200
5. 1,033	
6. 0,837	

Przełożenie końcowe	2,687
	2,437*

Napęd tylnego koła łańcuch

Rama

Rodzaj grzbietowa, kratownicowa, z rur stalowych

Podwozie

Wymiary (długość x szerokość x wysokość)	2210 x 830 x 1285 mm
Rozstaw osi	1540 mm
Kąt główki ramy	27°
Wyprzedzenie kąta kierownicy	110 mm
Promień zawracania	3 m
Odległość siodła od nawierzchni	830 mm
Prześwit	165 mm
Masa pojazdu gotowego do drogi	214 kg (wersja z ABS 218 kg) 228 kg*
Ładowność	209 kg
Dopuszczalna masa całkowita	427 kg

Informacja prasowa

Zawieszenia

Rodzaj z przodu widelec teleskopowy, 41 mm, skok 153,5 mm
z tyłu centralna kolumna resorująco-tłumiąca i układ dźwigni Pro-Link, skok 150 mm

Koła

Rodzaj z przodu i z tyłu obręcze odlewane z aluminium

Rozmiar obręczy z przodu 17M/C x MT3.50
z tyłu 17M/C x MT4.50

Rozmiar ogumienia z przodu 120/70-ZR17M/C (58W)
z tyłu 160/60-ZR17M/C (69W)

Ciśnienie w ogumieniu z przodu 2,5 bar
z tyłu 2,9 bar

Hamulce

Rodzaj z przodu tarcza hamulcowa o średnicy 320 mm, dwutłoczkowy (trzytłoczkowy w opcji z ABS) zacisk hamulcowy, okładziny ze spieku metali, w opcji zintegrowany układ hamulcowy z systemem ABS

z tyłu tarcza hamulcowa o średnicy 240 mm, jednotłoczkowy zacisk hamulcowy, okładziny ze spieku metali, w opcji zintegrowany układ hamulcowy z systemem ABS

* wersja z dwusprzęgłową skrzynią biegów (DCT)

Podane wielkości są orientacyjne, a producent zastrzega prawo do ich zmiany bez powiadomienia.

Uwaga: podane wielkości zostały zmierzone przez firmę Honda w standardowych warunkach badawczych opisanych w WMTC (World Motorcycle Test Cycle). Pomiary wykonywano na hamowni podwoziowej na pojeździe w wersji standardowej, jedynie z kierownicą i bez wyposażenia dodatkowego. Rzeczywiste zużycie paliwa może odbiegać od podanego powyżej zależnie od stylu jazdy, stanu technicznego motocykla, warunków pogodowych i drogowych, ciśnienia powietrza w oponach, zainstalowanego wyposażenia, przewożonego bagażu, wagi kierowcy i pasażera itd.