

Informacja prasowa

02.01.2012

Nowy motocykl Hondy dla Ciebie: NC700S – frajda z jazdy w stylu naked bike

Koncepcję nowej, wprowadzającej wiele świeżości Hondy NC700S opracowano pod kątem przyjemności z jazdy i przystępnej ceny. Atrakcyjną stylistykę spod znaku naked bike świetnie zestawiono z funkcjonalnością w każdym obszarze. Przy opracowywaniu tego nieobudowanego motocykla szczególny nacisk położono na łatwość prowadzenia, frajdę z podróżowania i prostotę obsługi. Umiarkowane oddalenie siedziska od nawierzchni i nisko położony środek ciężkości pomagają w utrzymaniu równowagi i pozwalają czuć się bezpiecznie zarówno początkującym jak i doświadczonym kierowcom.

Sercem NC700S jest zupełnie nowy silnik. Chłodzony cieczą dwucylindrowiec o pojemności skokowej 670 cm³ wyróżnia się przyjemną charakterystyką, dużym momentem obrotowym w zakresie niskich i średnich obrotów oraz bardzo niskim zużyciem paliwa. Czymś szczególnym jest również przyjemny, pulsujący rytm jego pracy, charakterystyczny dla rzędowych dwucylindrowców. Oprócz sześciobiegowej, manualnej skrzyni biegów w NC700S 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 NC700S stanowi zintegrowany układ hamulcowy - Combined ABS. Łączy przyjemność z jazdy i łatwość prowadzenia z prostotą obsługi oraz indywidualnym charakterem miejskiego motocykla.

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.

Informacja prasowa

Aby spełnić wszystkie wymagania i życzenia nabywców Honda postanowiła opracować zupełnie nowy, nowoczesny 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 NC700S przeznaczony jest dla entuzjastów jazdy w warunkach miejskich, do których przemawia nowoczesna forma i którym odpowiada jazda bez ekstremalnych doznań. Model NC700X stanowi propozycję dla wielbicieli Crossoverów, ludzi z zamiłowaniem do przygody i aktywnego trybu życia. Z kolei Honda Integra to nowy rodzaj motocykla o formie skutera, który ma przekonać do siebie praktycznie myślących klientów.

2. Założenia ogólne

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

Wygodna pozycja za kierownicą oraz pojemny schowek sprawiają, że uniwersalny i praktyczny NC700S może mieć rozmaite zastosowania – w codziennych dojazdach do pracy, jeździe po mieście, szybkich i radosnych wycieczkach czy długich podróżach.

2.3 Łatwy do opanowania dzięki doskonałym właściwościom jezdny

Prosta kierownica i perfekcyjne rozłożenie mas sprzyjają łatwemu prowadzeniu jednoślada. NC700S można bardzo łatwo opanować i prowadzić w zakrętach. Grzbietowa rama z rur stalowych jest identyczna jak w NC700X i modelu Integra. Jednak krótsze skoki zawiesznień wymagały zmiany charakterystyki i dopasowania jej do indywidualnych zastosowań motocykla.

2.4 Gustowna forma stylizacji naked bike'a

Nowoczesny, ale nie przesadnie futurystyczny, czystej krwi naked bike, przyciąga stylową linią i atrakcyjną estetyką.

2.5 Opcja z dwusprzęgłową skrzynią biegów

Informacja prasowa

Serynie Honda NC700S 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 NC700S.

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. Swój udział 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.

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.

Informacja prasowa

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.

Korpus silnika NC700S zyskał wykończenie w czarnym kolorze Gun-Metal (w NC700X srebrne), dla podkreślenia technicznej charyzmy Naked-Bike.

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%.

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

Informacja prasowa

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 NC700S 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

NC700S w praktycznych zastosowaniach przekonuje typowymi dla Hondy cechami, czyli funkcjonalnością i wszechstronnością. Udana 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 NC700S 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 blokuje również kanapę. Obrót kluczyka w prawo otwiera pokrywę schowka, obrót w lewo – siedzisko kanapy.

Łatwa obsługa, komfortowa pozycja

Frajda z jazdy i bezproblemowa obsługa wyróżniają nową Hondę NC700S. Opcjonalnie montowana, dwusprzęgłowa skrzynia biegów, w której wyborze 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 NC700S to

Informacja prasowa

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.

Atrakcyjną stylizację naked bike uzupełnia od strony wizualnej prosta kierownica. Kierowca siedzi wygodnie i może być zrelaksowany. Skoki zawieszęń, 120 mm zarówno z przodu jak i z tyłu, są krótsze niż w NC700X, ale odpowiednie zestrojenie elementów resorujących i tłumiących pozwoliło zachować wysoki komfort jazdy. Motocykl jest przy tym perfekcyjnie wyważony, ma nisko położony środek ciężkości i mały promień skrętu (tylko 3 m), dlatego świetnie się nim manewruje. Szczególnie wówczas, gdy trzeba jechać wolno albo często zatrzymywać się i ruszać.

Wielofunkcyjny reflektor w kształcie litery V, wmontowany w odpowiednio ukształtowany panel, ma w górnej części światło pozycyjne. Niewielka szyba odsuwa strugi powietrza od ciała i kasku kierowcy.

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 Przyjemne i łatwe prowadzenie

Świetna manewrowość, czysta przyjemność jazdy

Nisko zamontowana kanapa i łatwość prowadzenia stanowiły ważne punkty w procesie tworzenia NC700S. W końcu to frajda z jazdy była priorytetem. Naked bike powinien być przecież maszyną, która każdego dnia daje nową porcję przyjemności. Motocyklem na który po prostu się wsiada i odjeżdża. Mówiąc krótko – uciecha z jazdy w czystej postaci. Kluczową rolę odgrywa w tym nie tylko silnik, ale również podwozie.

Rama grzbietowa z rur stalowych i centralizacja masy

Honda opracowała ramę z rur stalowych o przekroju okrągłym dopasowaną do kompaktowego korpusu czterocylindrowego 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.

Informacja prasowa

Tyłna 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 skrzynekowej zapewniającej dużą sztywność, gwarantuje z kolei dobrą trakcję.

Idealna geometria, własności jezdne sprzyjające pokonywaniu zakrętów

Przednie koło NC700S prowadzone jest przez stabilny widelec teleskopowy o średnicy rur nośnych 41 mm. W tylnym zawieszeniu pracuje centralna kolumna resorująco-tłumiąca o progresywnej charakterystyce i układ dźwigni Pro-Link. O komfort jazdy dbają zawieszenia o skoku 120 mm z przodu i z tyłu. Dzięki odpowiedniemu zestrojeniu amortyzatorów własności jezdne cechuje stabilność i bezpieczeństwo. Rozstaw osi, tak jak w modelu Integra, wynosi 1525 mm (15 mm mniej niż w NC700X), co gwarantuje znakomitą manewrowość w zakrętach, tak ważną dla motocykla klasy naked bike.

Obręcze kół odlewane z aluminium

Aluminiowe obręcze 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 Styl Naked-Bike

Charakterystyczna stylistyka podkreśla liczne zalety i zastosowania nowej NC700S. To czysta i funkcjonalna forma. Dlatego zrezygnowano z elementów polerowanych, jak przystało na prawdziwego naked bike'a.

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 decydować 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 wysprzęglenie podczas zatrzymywania realizowane jest przez podwójne sprzęgło w sposób automatyczny. Kierowca może skupić swoją uwagę na obserwacji drogi i okolicy.

Informacja prasowa

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 przyspieszenia, proces hamowania silnikiem, obroty silnika i zużycie paliwa.

Długie okresy międzyprzeładowe

Najnowocześniejsze technologie i najbardziej zaawansowane metody produkcyjne pozwolą użytkownikom NC700S czerpać zadowolenie nie tylko ze znakomitych własności jezdnych i niskich kosztów eksploatacji, ale również z długich okresów międzyprzeładowych. 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

Hydrauliczne hamulce tarczowe modelu NC700S mogą być opcjonalnie wyposażone 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 trzyczłoczkowym 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 NC700S.

Informacja prasowa

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.

Tarcza hamulcowa przy przednim kole ma średnicę 320 mm, przy tylnym 240 mm. 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 się wewnątrz dużej tarczy. Dzięki temu wzrosła wydajność produkcji a spadło zużycie materiału.

4. Kolorystyka

Honda NC700S w sezonie 2012 dostępna będzie w następujących wariantach kolorystycznych:

- Seal Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Graphite Black

5. Wyposażenie dodatkowe

Wszechstronne zastosowania NC700S można poszerzyć wykorzystując szeroką ofertę oryginalnych akcesoriów Hondy:

- Kufry boczne o pojemności 29 l
- Kufer górny (Topcase) o pojemności 35 l
- Kufer górny (Topcase) o pojemności 45 l
- Torby wewnętrzne do kufrów

Informacja prasowa

Podwyższona szyba
Deflektory kolan
Deflektory stóp
Podgrzewane manetki
Centralna podstawka
Instalacja alarmowa
Zabezpieczenie przeciwkradzieżowe U-Lock

6. Dane techniczne – NC700S

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
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 komputerowo	elektroniczny, tranzystorowy, sterowany
Świece zapłonowe	IFR6G-11K
Rozrusznik	elektryczny

Informacja prasowa

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 biegów	manualny zautomatyzowany w trybie D lub S / manualny*
Liczba biegów	6
Przełożenie wstępne	1,73 1,921*
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)	2195 x 760 x 1130 mm
Rozstaw osi	1525 mm
Kąt główki ramy	27°

Informacja prasowa

Wyprzedzenie kąta kierownicy	110 mm
Promień zawracania	3 m
Odległość siodła od nawierzchni	790 mm
Prześwit	140 mm
Masa pojazdu gotowego do drogi	211 kg (wersja z ABS 215 kg) 225 kg*
Ładowność	209 kg
Dopuszczalna masa całkowita	424 kg

Zawieszenia

Rodzaj	z przodu widelec teleskopowy, 41 mm, skok 120 mm z tyłu centralna kolumna resorująco-tłumiąca i układ dźwigni Pro-Link, skok 120 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
--------	---

Informacja prasowa

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 kierowcą 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.