

**HONDA**

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

**07 novembre 2023**

**HONDA CB650R 2024**



Data del comunicato stampa: 7 novembre 2023

Modello rinnovato 2024: *la naked Honda a 4 cilindri di media cilindrata evolve il suo stile 'Neo Sports Café' con un **raffinato restyling** che ne rende le linee più affilate, dal frontale al codino. Nuovo gruppo ottico sia all'anteriore che al posteriore, nuovo display TFT a **colori da 5"** dotato di **connettività Honda RoadSync** comandato da un nuovo intuitivo blocchetto elettrico retroilluminato. Il motore è il conosciuto 650 cc da 95 CV e 63 Nm di coppia, disponibile anche in versione da 35 KW per patente A2.*

*Anche il telaio e la ciclistica mantengono le prerogative che ne hanno decretato il successo, con sospensioni Showa (forcella SFF-BP da 41 mm) e freni con pinze a 4 pistoncini ad attacco radiale. Gli pneumatici 120/70-ZR17 e 180/55-ZR17 assicurano elevati livelli di grip e maneggevolezza.*

*La CB650R, insieme alla sorella sportiva CBR650R, è la prima moto Honda offerta anche nella versione dotata della nuova tecnologia **E-Clutch (frizione a controllo elettronico)**, che permette partenze, cambiate, scalate e stop, usando il solo comando a pedale, senza azionamento della leva al manubrio.*

*La CB650R 2024 è disponibile in 4 varianti cromatiche, tutte con forcella color oro e cerchi color bronzo. L'omologazione è Euro5+.*

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Honda E-Clutch
5. Accessori
6. Caratteristiche tecniche

## 1. Introduzione

La filosofia Honda è da sempre quella di esplorare e innovare, sia in termini di design che di meccanica. Nel 2018, le nuove CB1000R, CB300R e CB125R hanno introdotto una personalità tutta nuova per la gamma delle naked Honda, mescolando sapientemente ispirazioni café racer e look minimalista per creare uno stile unico, denominato 'Neo Sports Café'. Nel 2019 è stata poi completata la "famiglia" con l'introduzione della CB650R, modello di media cilindrata.

Una gamma dall'identità molto forte e dalle prestazioni elettrizzanti, nata per conquistare tutti coloro che vogliono affermare la propria personalità anche attraverso la moto che scelgono. Look essenziale, motore grintosissimo e componentistica premium: tutto questo è la CB650R: uno dei gioielli della gamma 'Neo Sports Café' con cui entusiasinarsi alla guida e da mostrare con orgoglio.

Nel 2021 la CB650R ha guadagnato l'omologazione Euro5, la forcella SFF-BP (Separate Fork Function - Big Piston), una strumentazione migliorata nella leggibilità e una presa USB Type-C nel sottosella. Il manubrio fu avanzato leggermente e furono ridisegnati i pannelli laterali-centrali, oltre all'adozione di supporto portatarga in metallo. Ultimo ritocco, anche per il coperchio motore lato frizione con nervature più pronunciate. Nel 2022 per tutte le colorazioni, il parafango anteriore divenne nero. Per il 2023 la CB650R ricevette una colorazione "total black", con la verniciatura nera di tutta la componentistica per rendere la CB650R una vera e propria 'Black Edition'.

Il 2024 è un anno molto importante per la CB650R, perché oltre a un accurato restyling che coinvolge il look dal frontale alla coda, è la prima Honda – insieme alla sorella supersport CBR650R – ad essere equipaggiata (come versione opzionale) con la nuova frizione a gestione elettronica, la Honda E-Clutch, una tecnologia che rende la guida più divertente per gli esperti e più facile per i principianti.

Valerio Aiello, designer presso il dipartimento Honda R&D di Roma:

*L'intera gamma delle Neo Sports Café di Honda sono il frutto del concept CB4 presentato la prima volta ad Eicma 2015. Il nostro desiderio era di esplorare il mondo delle café racer reinterpretandolo in chiave moderna. Volevamo creare una gamma di 'neo-classiche', ovvero moto moderne ispirate al design classico ma dotate delle più recenti tecnologie.*

*Nel disegnarle ho tratto ispirazione al di fuori del mondo delle moto, in particolare, dagli orologi. Ho sempre amato i loro dettagli tecnici e per questo uno dei concetti chiave usati durante lo sviluppo della gamma Neo Sports Café è stato 'Arte Meccanica'. Rappresenta il desiderio di mostrare la bellezza dei vari elementi meccanici ai quali Honda ha sempre dato grande importanza.*

## 2. Panoramica del modello

Le linee minimaliste della CB650R ricevono un frizzante rinnovamento, pur mantenendo l'obiettivo di mostrare i muscoli, con proporzioni compatte e sovrastrutture che mettono in risalto il motore. Sono nuovi il faro, i convogliatori del radiatore, il codone (comprese le selle di pilota e passeggero), con il serbatoio che rimane protagonista, per offrire nel complesso un'immagine di dinamica energia.

Il nuovo **display TFT a colori da 5"** è perfettamente leggibile in qualsiasi condizione di luce ed è dotato della connettività per smartphone Honda RoadSync, gestita tramite un nuovo blocchetto sinistro retroilluminato con cursore a quattro direzioni, che ora offre la **navigazione a frecce turn-by-turn** sullo schermo, oltre alle altre funzioni già presenti (previsioni meteo, player musicale, messaggistica, telefonate).

Le performance sono invariate. Il motore eroga 95 CV a 12.000 giri/min e una coppia di 63 Nm a 9.500 giri/min, per una risposta corposa ai medi regimi e un allungo elettrizzante fino al limitatore. Come sempre è disponibile una versione da 35 kW per patente A2. La nuova CB650R è omologata **Euro5+**.

Confermate le sospensioni Showa, con forcella SFF-BP (funzioni separate, *big piston*), e ammortizzatore regolabile nel precarico, e i freni, con pinze ad attacco radiale e dischi flottanti da 310 mm. Sono 120/70-ZR17 e 180/55-ZR17 le misure degli pneumatici.

Dotata di frizione assistita e antisaltellamento, la nuova CB650R, insieme alla sorella supersport CBR650R, è la prima Honda offerta anche in versione con **Honda E-Clutch**, ovvero il **comando elettronico della frizione**, che permette di effettuare partenze, stop, cambi marcia e scalate, senza agire sulla leva al manubrio. Quest'ultima, resta al suo posto ed è sempre disponibili per il pilota nel caso in cui voglia agirvi manualmente. In questo modo, viene enfatizzato il divertimento di guida per i piloti esperti, e semplificata la guida per i piloti principianti, offrendo a tutti una grandissima comodità e praticità su qualsiasi percorso, dal più trafficato al più tortuoso e divertente.

La **CB650R 2024**, in entrambe le versioni, tradizionale ed E-Clutch, è disponibile nelle seguenti colorazioni (tutte con foderi forcella color oro, e ruote color bronzo):

- *Matt Gunpowder Black Metallic* (con dettagli *Matt Crypton Silver Metallic*)
- *Pearl Smokey Gray* (con dettagli *Matt Crypton Silver Metallic*)
- *Matt Laurel Green Metallic* (con dettagli *Matt Vulcan Silver Metallic*)

- *Candy Chromosphere Red (con dettagli Matt Crypton Silver Metallic)*

### 3. Caratteristiche principali

#### 3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Dinamica evoluzione dell'Inconfondibile stile Neo Sports Café***
- ***Nuovi gruppi ottici ant/post full-LED, convogliatori, selle, codino***
- ***Nuovo display TFT a colori da 5" con connettività Honda RoadSync ora dotata di navigazione visiva a frecce 'turn-by-turn'***
- ***Nuovo blocchetto sinistro retroilluminato con cursore a 4 direzioni***

L'evoluzione dello stile Neo Sports Café della CB650R presenta la caratteristica proporzione compatta a 'trapezio', con una nuova coda più affilata e un nuovo faro inclinato.

Dal frontale, attraverso i nuovi convogliatori del radiatore che si estendono all'indietro, fino alla coda, l'aspetto complessivo è sinuoso, dinamico e con un vivido senso di dinamismo. Il serbatoio rimane un motivo chiave del design; le cui linee fluide accentuano la solidità delle superfici metalliche e incorniciano l'ingegneria del motore a quattro cilindri. Il manubrio inclinato di 35° rende agevoli le curve strette e le manovre a bassa velocità.

Sono nuove le selle di pilota e passeggero, che migliorano il comfort e assecondano la linea del nuovo appuntito codino. La sella del pilota rimane a 810 mm da terra, e sotto di essa c'è la consueta presa di ricarica USB-C

Tra le tecnologie di punta della CB650R 2024 troviamo il nuovo **schermo TFT a colori da 5"** che utilizza un legante ottico per migliorare la visibilità alla luce del sole. Sigillando con una resina speciale lo spazio tra il vetro di copertura e lo schermo TFT, si riduce il riverbero e migliora la visibilità. Il display è poi personalizzabile in tre diversi layout: "a barre", "circolare" o "semplice" e, per la prima volta sulla CB650R, offre anche la connettività smartphone di **Honda RoadSync**.

Dopo aver scaricato l'App gratuita Honda RoadSync sul proprio smartphone, sia Android che iOS, lo si connette al display via Bluetooth e, tramite un interfono nel casco a sua volta collegato allo smartphone, il pilota può interagire tramite voce – e con l'ausilio di un nuovo blocchetto elettrico sinistro retroilluminato con cursore a 4 direzioni – con l'app per usufruire delle funzionalità del navigatore (ora con indicazioni *turn-by-turn* sul display), del player audio, delle chiamate, della messaggistica e delle previsioni meteo.

#### 3.2 Telaio e ciclistica

- ***Telaio in acciaio con struttura a diamante***
- ***Forcella rovesciata Showa SFF-BP (Separate Function Big Piston)***
- ***Pinze a 4 pistoncini con attacco radiale e dischi flottanti da 310 mm***
- ***Pneumatici 120/70-ZR17 ant. e 180/55-ZR17 post.***

Il telaio in acciaio con struttura a diamante della CB650R 2024 è invariato. Le piastre del perno del forcellone sono stampate e le travi hanno sezione ellittica. Il peso con il pieno di

benzina è di 205 kg (207 kg per la versione E-Clutch). Invariate anche le ruote a 5 razze sdoppiate. Le misure caratteristiche della ciclistica prevedono inclinazione del cannotto di sterzo impostata su 25,5°, avancorsa di 100 mm e interasse di 1.450 mm.

La forcella a steli rovesciati Showa SFF-BP (Separate Fork Function – Big Piston) di 41 mm assorbe perfettamente le asperità dell'asfalto e offre un sostegno sportivo nella guida più dinamica. Su un lato c'è la funzione di freno idraulico, con pistone di grandi dimensioni, sull'altro il molleggio, il risultato è sia di grande efficacia che di notevole leggerezza. La piastra inferiore di sterzo in alluminio forgiato. L'ammortizzatore posteriore, regolabile nel precarico molla su 10 posizioni, lavora vincolato direttamente al forcellone in alluminio a bracci differenziati.

Decisamente potente l'impianto frenante, con dischi flottanti di 310 mm e pinze a 4 pistoncini ad attacco radiale. Al posteriore una pinza a pistoncino singolo agisce su un disco da 240 mm. I cerchi calzano performanti pneumatici nelle misure 120/70-ZR17 all'anteriore e 180/55-ZR17 al posteriore.

### **3.3 Motore**

- **95 CV di potenza massima e 63 Nm di coppia max.**
- **Controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control)**
- **Frizione assistita e antisaltellamento**
- **Versione 35 kW per patente A2**

Il motore DOHC a 16 valvole da 649 cc ha medi regimi generosi e una potenza massima di 95 CV a 12.000 giri/min per godere dell'inebriante "urlo" del motore a 4 cilindri in linea. La coppia massima di 63 Nm è erogata a 9.500 giri/min, con una curva sostenuta già da metà regime. Il sound di scarico è grintoso e coinvolgente, emozioni che possono vivere anche i possessori di patente A2 grazie alla versione da 35 kW.

Le valvole sono azionate direttamente dall'albero a camme e rendono la testata compatta; alesaggio e corsa sono invariate, 67 x 46 mm, con rapporto di compressione di 11,6:1. L'accensione può contare su candele all'iridio.

I pistoncini hanno mantello asimmetrico per ridurre gli attriti. Le canne dei cilindri presentano la superficie ad aculei, che disperde meglio il calore migliorando il raffreddamento e riducendo il consumo d'olio, con il secondario ma non meno importante effetto di massimizzare l'affidabilità del motore. Il sistema di distribuzione è mosso da una catena silenziosa con riporto al vanadio sugli ingranaggi che riduce le perdite per attrito. L'estesa rete di passaggi interni dell'acqua dalla testata ai cilindri permette inoltre di rinunciare a gran parte dei manicotti esterni.

La CB650R è equipaggiata con un sistema di aspirazione dinamica dell'aria composto da doppi canali ai lati del serbatoio, che convogliano l'aria in pressione verso l'airbox.

La struttura interna del motore è compatta, con cambio verticale a sei rapporti e disposizione del motorino di avviamento alle spalle della bancata cilindri, quest'ultima inclinata in avanti di 30°. La frizione assistita con antisaltellamento permette cambiate con uno sforzo sulla leva ridotto e mantiene la ruota a terra anche durante le scalate più repentine. In accelerazione, invece, il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control), garantisce grande sicurezza, soprattutto sui fondi viscosi, ma può essere

disattivato tramite l'apposito comando.

I consumi sono molto efficienti, pari a 20,4 km/l nel ciclo medio WMTC, ed assicurano un'autonomia di oltre 300 km sfruttando il serbatoio da 15,4 litri di capacità.

L'omologazione è ora Euro5+.

#### **4. Honda E-Clutch**

- ***La prima tecnologia al mondo che permette al pilota di partire, fermarsi, cambiare marcia e scalare senza azionare la leva al manubrio della frizione ma solo il pedale del cambio***
- ***Leva al manubrio della frizione sempre disponibile, a discrezione del pilota.***
- ***Dispositivo di fabbrica, non installabile come accessorio. Peso aggiuntivo di soli 2 kg.***

La frizione a gestione elettronica Honda E-Clutch apre un intero nuovo capitolo dell'esperienza di guida per ogni tipo di motociclista, dal principiante all'esperto. Essa combina elementi delle frizioni manuali tradizionali con la tecnologia e le prestazioni del *Quickshifter* e del *Dual Clutch Transmission* – rispetto alle quali si pone nel mezzo – per creare un mix unico di questi approcci ben collaudati.

Nell'operatività, la frizione elettronica Honda E-Clutch è di una semplicità disarmante, eliminando la necessità di utilizzare la leva della frizione sia per partire che per fermarsi, ed anche per effettuare una cambiata o una scalata.

Per partire, una volta inserita la marcia con il pedale del cambio, basta dare gas – tanto o poco, a seconda dello spunto che si desidera – e la CB650R esegue un rilascio perfetto della frizione, eliminando al 100% la possibilità di far spegnere il motore per errore. Idem in marcia: il pilota deve semplicemente azionare il pedale del cambio per ottenere cambiate e scalate ultra-rapide e precisissime, più di quanto non faccia un *quickshifter*. Lo stesso avviene al momento di fermarsi: si scalano le marce e ci si ferma, pensa l'E-Clutch a “tirare” la frizione scongiurando qualsiasi possibilità che il motore si spenga.

Il suo funzionamento è fluido e a prova di errore in quanto la gestione elettronica sfrutta una combinazione armonizzata di operazioni azionando la frizione, tagliando l'iniezione del carburante e controllando l'accensione, per eliminare qualsiasi sussulto e garantire una guida super efficace. La frizione è gestita attraverso un'unità attuatrice – simile a quelle utilizzate nei cambi *Dual Clutch* Honda – alloggiata all'interno del coperchio destro del carter motore. Il peso totale del sistema è di soli 2 kg.

La leva della frizione, con comando a cavo, è regolarmente al suo posto e sempre disponibile, in quanto il pilota può azionarla in qualsiasi momento a suo piacimento. L'azionamento manuale ha sempre priorità rispetto all'azionamento elettronico, proprio per lasciare al pilota la massima libertà.

Si può perfino regolare la forza di contrasto sul pedale del cambio, a seconda della forza che si desidera applicare per effettuare i cambi marcia e le scalate. I livelli disponibili sono tre, Hard, Medium e Soft, tutti selezionabili in maniera indipendente per inserimento marce o scalate.

Se il pilota lo desidera, può disattivare completamente l'E-Clutch tramite l'apposita funzione. Lo stato di operatività è sempre indicato sul display TFT.

## 5. Accessori

Una gamma di accessori originali Honda è disponibile per la CB650R, organizzati in “pack” tematici, tutti sovrapponibili in quanto senza duplicazioni, e comunque tutti acquistabili anche singolarmente:

### **Style Pack**

Pensato per impreziosire il look e lo stile della CB650R aggiungendo inserti in alluminio di alta qualità:

- Pannelli parafango anteriore
- Pannelli convogliatori radiatore
- Pannelli fianchetti centrali
- Stickers protettivi per incavi serbatoio
- Tappo dell'olio anodizzato in rosso con logo Honda

### **Sport Pack**

Pensato per enfatizzare l'indole sportiva della CB650R.

- Quickshifter (per modello con frizione manuale tradizionale)
- Piccolo plexiglass
- Cover monoposto con pannello alluminio
- Puntale sotto-motore
- Protezione serbatoio (“tank pad”)

### **Comfort Pack**

Pensato per guidare coccolati.

- Manopole riscaldabili su 5 livelli con memoria
- Borsa serbatoio con finestra trasparente per smartphone
- Borsa per codino da 17L espandibile a 22L

A completamento della gamma di accessori sono disponibili anche:

- Stickers ruota in differenti colori

## 6. Caratteristiche tecniche CB650R 2023

<b>PROPULSORE</b>	
Tipo	4 cilindri in linea, 16 valvole DOHC, raffreddamento a liquido, Euro5+
Cilindrata	649 cc

Alesaggio x corsa	67 x 46 mm
Rapporto di compressione	11,6 : 1
Potenza massima	95 CV (70 kW) / 12.000 giri/min Disponibile in versione 35 kW per patente A2
Coppia massima	63 Nm / 9.500 giri/min (49 Nm in versione 35 kW)
Capacità olio	2,7 litri
Rumorosità	L <sub>wot</sub> – 78,8, L <sub>urban</sub> – 74,2
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	15,4 litri
Emissioni CO <sub>2</sub>	113 g/km
Consumi	20,4 km/l (4,9 L/100km, ciclo medio WMTC)*
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	YTZ10/FTZ10S 9.1Ah
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, anche versione E-Clutch
Tipo di cambio	6 marce
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-ring
<b>TELAIO</b>	
Configurazione	A diamante in acciaio
<b>CICLISTICA</b>	
Dimensioni (L x L x A)	2.120 x 780 x 1.075 mm
Interasse	1.450 mm

Inclinazione canotto di sterzo	25,5°
Avancorsa	100 mm
Altezza della sella	810 mm
Altezza da terra	150 mm
Peso con il pieno	205 kg (207 kg versione E-Clutch)
Peso senza benzina	196,5 kg
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella Showa SFF-BP di 41 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con regolazione del precarico su 10 posizioni
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	A 5 razze sdoppiate in alluminio pressofuso
Posteriore	A 5 razze sdoppiate in alluminio pressofuso
<b>CERCHI</b>	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	17M/C x MT5.50
<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	120/70-ZR17M/C (58W)
Posteriore	180/55-ZR17M/C (73W)
<b>FRENI</b>	
Tipo ABS	A due canali
Anteriore	Doppio disco flottante da 310 mm x 4,5 mm con pinza a 4 pistoncini
Posteriore	Disco da 240 mm x 5 mm con pinza a pistoncino singolo
<b>STRUMENTAZIONE E LUCI</b>	
	Digitale TFT a colori da 5" con:

Strumentazione	Tachimetro, contagiri, doppio contachilometri parziale, indicatore livello carburante, orologio, indicatore marcia inserita, indicatore <i>shift-up</i> di cambiata, trip computer consumi
Connettività	Honda RoadSync (App + Bluetooth)
Sistema di sicurezza	HISS
Luci	Full-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.