

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

07 novembre 2023

HONDA CBR650R 2024



Data del comunicato stampa: 7 novembre 2023

Modello rinnovato 2024: la sportiva Honda a 4 cilindri di media cilindrata evolve il suo stile ispirato alle competizioni con un grintoso restyling delle sue linee affilate. Nuovi i gruppi ottici sia all'anteriore che al posteriore, nuovo il 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 possessori di patente A2.

Telaio e 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 aderenza e maneggevolezza.

*La CBR650R, insieme alla sorella naked CB650R, 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 CBR650R 2024 è disponibile in 2 varianti cromatiche, l'evocativa Grand Prix Red e l'aggressiva Mat Gunpowder Black Metallic. L'omologazione è Euro5+.

Sommario:

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

1. **Introduzione**

La Honda CBR650F, sportiva lanciata nel 2014 insieme alla naked CB650F, ha fatto la gioia degli amanti delle medie a 4 cilindri di indole sport-touring. Nel 2017 fu rinnovata nello stile, con linee più decise, e nel motore, potenziato da 87 a 91 CV.

Nel 2019, la CBR650F fu evoluta nella CBR650R. Ispirata allo stile della Fireblade, la "F" divenne "R", creando un modello in grado di offrire prestazioni entusiasmanti su strada, grande divertimento in pista, e tutte le emozioni che solo i motori sportivi a 4 cilindri sanno regalare.

La CBR650R, pur avvicinandosi alle emozioni da supersportiva, non dimenticò però l'indole della sua progenitrice, rimanendo facile da guidare, efficiente nei consumi, ragionevole nei costi di gestione e una valida opzione per gli spostamenti quotidiani o le gite con il passeggero.

Migliorata ancora nel 2021 con aggiornamenti alle sospensioni, si meritò il "titolo" di sportiva più venduta in Europa, con un costante apprezzamento del pubblico anche negli anni successivi.

Il 2024 è un anno molto importante per la CBR650R, perché oltre a un grintoso restyling complessivo, è la prima Honda – insieme alla sorella naked CB650R – 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.

2. **Panoramica del modello**

Il nuovo look della CBR650R sprizza sportività da qualsiasi punto di vista. Il nuovo frontale aggressivo, il gruppo ottico sottile e accigliato, la carena che lascia in vista il motore ma si estende fino al terminale di scarico e il nuovo codino slanciato, sono elementi che amplificano le sensazioni sportive trasmesse dalla posizione di guida, caricata

sull'anteriore ma non estrema, per essere divertente ma poco affaticante su strada.

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 CBR650R 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 CBR650R, insieme alla sorella naked CB650R, 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 disponibile 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, perfino in pista, dove si comporta perfino meglio di un quickshifter

La **CBR650R 2024**, in entrambe le versioni – tradizionale ed E-Clutch – è disponibile in due bellissime colorazioni:

- Grand Prix Red
- Mat Gunpowder Black Metallic

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile e equipaggiamento

- **Aggressivo restyling del look Super Sport**
- **Nuovi gruppi ottici ant/post full-LED, carenatura, 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**

Il design della CBR650R va oltre il puro look sportivo. L'aggressivo frontale con il nuovo gruppo ottico sdoppiato proietta un potente fascio luminoso, mentre l'attillata carenatura – che lascia volutamente a vista il motore – e il nuovo slanciato codino, con selle di pilota e passeggero di nuova conformazione, conferiscono un look muscoloso all'insieme.

La posizione di guida è sportiva, grazie ai semimanubri montati sotto la piastra di sterzo. L'altezza della sella resta di 810 mm, per rendere sempre facile posare i piedi a terra.

Sotto la sella c'è la presa di ricarica USB-C.

Tra le tecnologie di punta della CBR650R 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 CBR650R, 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 CBR650R 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 209 kg (211 kg per la versione E-Clutch). Invariate anche le ruote a 5 razze sdoppiate. Le misure caratteristiche della ciclistica prevedono inclinazione del canotto 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 adeguato sostegno nella guida sportiva. Su un lato c'è la funzione di freno idraulico, con pistone di grandi dimensioni, sull'altro il molleggio, e 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.

3.2 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***

I progettisti Honda hanno voluto offrire ai piloti della CBR650R le prestazioni più sportive ed appaganti possibili per una media sportiva a quattro cilindri. Così, il motore DOHC a 16

valvole da 649 cc eroga 95 CV a 12.000 giri/min, per godere appieno del sublime “urlo” del suo propulsore plurifrazionato. La coppia massima di 63 Nm è erogata a 9.500 giri/min, con una curva sostenuta già da metà regime.

L'erogazione di potenza è fluida e lineare, ma diventa “cattiva” all'aumentare dei giri, con un sound di scarico 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 pistoni 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 CBR650R è equipaggiata con un sistema di aspirazione dinamica dell'aria composto da doppi canali ai lati del serbatoio con presa frontale, che convogliano l'aria in pressione verso l'airbox

Il motore a 4 cilindri in linea della CBR650R 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°. 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 sicurezza, soprattutto sui fondi viscidii, 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 CBR650R 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 CBR650R, organizzati in “pack” tematici, tutti sovrapponibili in quanto senza duplicazioni, e comunque tutti acquistabili anche singolarmente:

Racing Pack

CBR è sinonimo di sportività, enfatizzata da questi accessori:

- Quickshifter (per modello con frizione manuale tradizionale)
- Cover monoposto in tinta
- Parabrezza maggiorato fumé
- Protezione serbatoio con logo CBR (“*tank pad*”, *carbon look*)
- Stickers protettivi per incavi serbatoio
- Finestra controllo livello olio

Comfort Pack

Clima freddo e lunghe distanze non sono più un problema:

- Manopole riscaldabili su 5 livelli con memoria
- Borsa serbatoio 3L
- Borsa per codino da 15L

A completamento della gamma di accessori sono disponibili anche:

- Stickers ruota in differenti colori

6. Caratteristiche tecniche CBR650R 2024

| | |
|-------------------------------|---|
| PROPULSORE | |
| 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 anche in versione 35 kW per patente A2 |
| Coppia massima | 63 Nm / 9.500 giri/min (49 Nm versione 35 kW) |
| Capacità olio | 2,7 litri |
| Rumorosità | $L_{wot} - 78,3$; $L_{urban} - 74,3$ |
| ALIMENTAZIONE | |
| Tipo | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Capacità serbatoio carburante | 15,4 litri |
| Consumi | 20,4 km/l (4,9 L/100 km, ciclo medio WMTTC)* |
| Emissioni CO ₂ | 112 g/km |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Avviamento | Elettrico |

| | |
|--------------------------------|---|
| Capacità batteria | YTZ10/FTZ10S 9.1 Ah |
| TRASMISSIONE | |
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio anche in versione E-Clutch |
| Tipo di cambio | 6 marce |
| Trasmissione finale | Catena sigillata con O-ring |
| TELAIO | |
| Configurazione | A diamante in acciaio |
| CICLISTICA | |
| Dimensioni (L x L x A) | 2.120 x 750 x 1.145 mm |
| Interasse | 1.450 mm |
| Inclinazione canotto di sterzo | 25,5° |
| Avancorsa | 100 mm |
| Altezza della sella | 810 mm |
| Altezza da terra | 130 mm |
| Peso con il pieno | 209 kg (211 kg versione E-Clutch) |
| SOSPENSIONI | |
| Anteriore | Forcella Showa SFF-BP di 41 mm |
| Posteriore | Monoammortizzatore con regolazione del precarico su 10 posizioni |
| RUOTE | |
| Anteriore | A 5 razze sdoppiate in alluminio pressofuso |
| Posteriore | A 5 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 flottante da 310 mm, spessore 4,5 mm, con pinza a 4 pistoncini |
| Posteriore | Disco da 240 mm, spessore 5 mm, con pinza a pistoncino singolo |
| STRUMENTAZIONE E LUCI | |
| Strumentazione | Digitale, display TFT a colori da 5": 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.