

Informazioni Stampa CBR1000RR 2009

Introduzione

I motociclisti sanno bene come la CBR1000RR Fireblade sia la moto sportiva più apprezzata in assoluto - sia nelle vendite che nelle prestazioni e nel blasone. Incredibilmente leggera, veloce e sicura, la... mitica Fireblade gode di una meritata fama conquistata in pista (Mondiale Superbike 2007) per via di prestazioni mozzafiato e tanto divertimento, miracolosamente abbinate ad una guida morbida e raffinata, godibile anche dai piloti meno esperti.

Fin dal lancio della prima versione (1992), al centro della filosofia Fireblade vi è stata l'idea di "controllo totale".

La CBR900RR suscitò infatti un grande clamore fra gli appassionati. La moto appariva così essenziale, spogliata di ogni elemento superfluo, che in alcuni punti si poteva riuscire addirittura a... "vedere" dall'altra parte. La rivoluzionaria filosofia fatta di design minimalista, orientata all'eliminazione di "tutto quanto non strettamente necessario", è stata tramandata anche alle successive generazioni della CBR.

Rispetto a quel primo modello, la Fireblade è oggi diventata ancor più compatta; e la "centralizzazione della massa" è stata adottata da Honda come uno degli elementi progettuali prioritari. Infatti, con il peso concentrato quanto più possibile intorno al baricentro, la Fireblade ha guadagnato in rapidità, stabilità e maneggevolezza, diventando straordinariamente agile. Quando il pilota affronta una curva, lenta o veloce che sia, la Fireblade risponde con grande precisione, ed un comportamento prevedibile e sicuro: una vera gioia da guidare.

Nel 2008 la CBR1000RR ha festeggiato la III generazione, un ulteriore balzo in avanti in tema di prestazioni, ed ha aumentato il vantaggio sulla concorrenza. Il propulsore, superleggero e completamente nuovo, assicura una potenza ineguagliabile, erogata in modo fluido ed omogeneo. Il risultato è una guida efficace in ogni situazione, con una guizzante risposta del gas che trasmette al pilota direttamente... la trazione della ruota posteriore, sia in uscita di un tornante di montagna od "a tutta manetta" in pista. L'obiettivo fondamentale del "controllo totale" è stato raggiunto: questa CBR offre al pilota esattamente ciò di cui ha bisogno, facendolo sentire più sicuro.

La consolidata reputazione della Fireblade come moto sportiva ideale è merito anche dell'efficace telaio. Una struttura estremamente snella, formata da 4 elementi in alluminio pressofuso, supporta la straordinaria manovrabilità della moto. Infatti, il telaio abbina la rigidità ottimale per sfruttare la formidabile potenza del motore, con una vigorosa trazione anche nelle curve più impegnative: davvero un capolavoro di progettazione!
Le compatte dimensioni contribuiscono alla centralizzazione della massa, trasmettendo contemporaneamente grande facilità di movimento in sella, per la miglior distribuzione del peso in base alle condizioni di guida.

Un'estetica originale ha conferito alla Fireblade uno splendido look, che riflette lo spirito ultra-moderno della moto - ma anche la semplicità del "leggero è bello", che incarna l'essenza della pura ingegneria motociclistica.

Per il 2009, la Fireblade si regala l'ABS elettronico ad alte prestazioni (C-ABS). Si conferma così l'impegno di Honda nello sfruttare ogni opportunità in tema di sicurezza, grazie ad un dispositivo davvero rivoluzionario per una moto di questa categoria.

Per molti anni, l'ABS combinato ha regalato un enorme vantaggio di sicurezza ai proprietari delle Honda stradali, risultando estremamente efficace durante le frenate brusche - quando le ruote rischiano di bloccarsi facendo perdere al pilota il controllo del mezzo. Finora, però, nessun sistema si era mai dimostrato così raffinato, leggero e performante da potersi sposare con una supersportiva come la Fireblade. Adesso c'è !

Honda ha infatti sviluppato un ABS leggero completamente nuovo, in grado di esaltare il concetto di "controllo totale" del veicolo. Con un incremento di peso davvero trascurabile, la sicurezza dell'ABS combinato è godibile anche da quei piloti che esigono i massimi livelli di performance sotto ogni punto di vista.

Progettazione e Sviluppo

La CBR1000RR Fireblade è già da tempo acclamata come la moto sportiva leader del mercato, in grado di offrire i livelli più elevati di prestazioni e guidabilità, sia su strada che in circuito. Più leggera delle dirette concorrenti, rappresenta la massima espressione del motociclismo... ad alto tenore adrenalinico.

Per la versione 2009, i tecnici hanno deciso di spostare l'asticella... della tecnologia ancor più in avanti, inserendo altri elementi accanto alla già elevate capacità dinamiche, senza intaccare lo spirito aggressivo della moto. L'aggiunta del nuovissimo ABS elettronico ha prodotto questo formidabile risultato.

La difficoltà del compito non è mai stata sottovalutata. Realizzare un ABS Combinato in grado di soddisfare le esigenze prestazionali di una moto come la Fireblade è un'impresa indubbiamente complessa. Honda ci è riuscita, senza tradire la natura sportiva estrema di questa moto, e con un aumento di peso ridotto al minimo.

Sebbene il C-ABS non sia nato come un mero e specifico ausilio alle semplici prestazioni in circuito, il sistema è talmente sofisticato che anche i piloti esperti potranno trarne beneficio dopo i primi approcci in pista. Pensate solo a quelle competizioni che si disputano sotto la pioggia o dove le condizioni atmosferiche cambiano repentinamente. D'altra parte, i vantaggi in termini di sicurezza a 360° offerti da un ABS Combinato, in situazioni di emergenza o in condizioni inaspettatamente scivolose, sono fuori discussione.

Per la prima volta nella storia, Honda presenta una Fireblade che regala le massime di prestazioni insieme alla sicurezza ed alla tranquillità garantite da un sistema ABS elettronico. Il controllo totale è ora realtà...

Styling

Lo styling della Fireblade 2009 riflette la specifica concezione "minimalista" della moto. Semplice e senza fronzoli, per una sportiva pura che si limita alla mera carenatura strettamente necessaria. Corta com'è trasmette, anche solo da fermo, una raffinata sensazione di ricerca della miglior centralizzazione della massa.

Il cupolino sporge il minimo possibile dal frontale, in modo da ridurre l'inerzia e massimizzare l'efficienza aerodinamica. Il guidatore si trova quindi inserito all'interno di un'area che oppone una minima resistenza al vento alle alte velocità.

I fari "Line Beam" e le due prese d'aria completano il look ultra-aggressivo dell'anteriore.

Anche la sella si richiama ad un design "racing" minimalista, con un codino ridotto all'osso che ben sostiene comunque guidatore e passeggero. Tutto l'insieme, incluso il terminale che sbuca da sotto il motore, contribuisce all'obiettivo di centralizzare le masse. Inoltre, Honda Italia ha deciso di

consegnare gratuitamente anche nel 2009 il copricodino posteriore ai clienti che acquisteranno la CBR1000RR (sia nella versione standard che ABS), elevando ulteriormente l'immagine "racing" di questa splendida moto.

Gli eleganti indicatori di direzione anteriori, integrati negli specchietti retrovisori, sottolineano l'essenzialità del design; per la versione 2009, le frecce posteriori si regalano una nuova forma ovale, con una lente di colore chiaro e lampada arancione - il tutto integrato nel compatto porta targa.

Il classico marchio Honda su entrambi i lati del serbatoio completa il look, riflettendo la classe e lo stile della tecnologia "made in Honda".

Il motore si veste questa volta di un nero opaco intenso, messo in risalto dalla nuova forma avvolgente del coperchio e dalle pinze dei freni dello stesso colore (nella versione standard). Nella versione con ABS invece, le pinze dei freni appaiono nella colorazione Sherry Topaz Brown Metallic.

Questo modello sfoggia inoltre elementi aggiuntivi della carena che celano alla vista i componenti dell'ABS Combinato. L'elegante estensione della carena anteriore accoglie l'unità indipendente vicino al motore; al posteriore, un bellissimo sottocarena nero nasconde la centralina ECU.

Scelta Cromatica

50 Anni di Corse

Per Honda le competizioni rivestono un'importanza cruciale. Nei propri 60 anni di storia, Honda ha gareggiato su due e quattro ruote e vinto di tutto, ai più alti livelli. E quest'anno, Honda Racing festeggia mezzo secolo di gare e di vittorie; dal TT dell'Isola di Man al Mondiale di Formula Uno, da Le Mans al MotoMondiale, alla Superbike fino alla MotoGP ed al Motocross; non è possibile immaginare le griglie di partenza senza una Honda!

Esiste un esempio migliore della CBR1000RR quando pensiamo ai prestigiosi traguardi raggiunti in 50 anni? Forse no.... Stretta parente della RC212V e con un nobile lignaggio che risale fino alla RC30 e oltre, la Fireblade è probabilmente la più alta espressione di tecnologia Hi-Tech e "Challenging Spirit" Honda.

Come festeggiare degnamente quest'anniversario ? Presentando la versione 2009 in due fantastiche colorazioni commemorative !

La CBR1000RR standard sfoggia una strabiliante versione HRC: carena tricolore bianca, ornata di Winning Red e Pearl Siren Blue, una combinazione ben nota a chiunque abbia mai seguito il motociclismo, ma che, in questo caso, rimane sorprendentemente fresca e mantiene inalterato tutto il proprio fascino, come si conviene a un vero classico della tradizione Super Sport. In più, la moto è decorata con un adesivo commemorativo HRC "50 Years of Racing - Special Edition". La grafica è quella della moto che ha conquistato la vittoria con Checa e Kiyonari alla "8 Ore" di Suzuka 2008.

La medesima versione è a disposizione di coloro i quali preferiranno la versione con ABS elettronico, che potranno comunque optare anche per il modello "Repsol", che testimonia con orgoglio i legami della Fireblade con la

RC212V, protagonista della MotoGP, mettendone in risalto la tecnologia e lo spirito mutuati dalle competizioni. Quest'ultima versione "replica" ricalca le orme di quella del 2007, richiamandosi il modello che ha vinto il Mondiale MotoGP con Nicky Hayden nel 2006. Questi colori così familiari esaltano magnificamente lo scattante profilo della Fireblade, sottolineandone i dettagli della carenatura, del telaio e della sofisticata componentistica. Il nero opaco del motore è bilanciato dai bellissimi cerchi arancioni e dal bronzo delle nuove pinze dei freni. Grazie al rivoluzionario ABS Combinato, la moto garantisce ad ogni pilota la possibilità di sentirsi un campione.

La CBR1000RR sarà disponibile anche in quattro colorazioni più tradizionali, tutte già apprezzate nel 2008, che ne accentuano la natura di superbike classica.

Colorazioni

- Pearl Sunbeam White (HRC 2009)
- Repsol
- Graphite Black (con Candy Glory Red)
- Pearl Sunbeam White (con Graphite Black)
- Winning Red (con Graphite Black)
- Graphite Black

Motore

Un eccellente rapporto peso-potenza è sempre fondamentale per una sportiva estrema, e il propulsore della Fireblade regala una potenza stupefacente, abbinata a prestazioni di coppia superlative a tutti i regimi. L'obiettivo è stato centrato curando l'efficienza meccanica di ogni singolo componente. E il risultato parla da solo. Il propulsore della Fireblade regala prestazioni straordinarie, in un "pacchetto" incredibilmente leggero e compatto.

I cilindri senza camicia hanno permesso di contenere il peso, creando una configurazione con ampio alesaggio e corsa corta - essenziale per raggiungere regimi di rotazione più elevati. Il peso di pistoni, camme, valvole e dell'intero manovellismo è stato ridotto al minimo, mantenendo la blasonata affidabilità Honda.

L'innovativa frizione antisaltellamento (ed antipattinamento) della Fireblade esalta la fluidità del freno motore, contribuendo a mantenere neutro l'assetto della moto quando si scalano rapidamente le marce. Quando la moto si "carica" in avanti nelle frenate più decise, è stato eliminato quasi completamente il saltellamento della ruota posteriore durante il "rilascio" della frizione. Inoltre, questo geniale meccanismo Honda assicura un inserimento della frizione più rapido e saldo; se ne alleggerisce così di molto l'entrata in funzione - e questo in ogni condizione di guida.

Scarico

Lo scarico montato in basso contribuisce a centralizzare la massa del veicolo, aumentando al massimo la "luce a terra" - caratteristica quanto mai utile in

pista. Due valvole presenti nel terminale regolano costantemente la risonanza nello scarico, per ottenere prestazioni ottimali di potenza e fluidità in tutto l'arco d'erogazione. Fino ai medi regimi, le valvole agevolano il mantenimento di un'eccellente coppia ben progressiva, contribuendo all'immensa capacità della Fireblade di uscire come un fulmine dalle curve.

Le emissioni sono state contenute per mezzo del collaudato sistema catalizzante HECS3 con sonda lambda, che effettua un monitoraggio costante delle sostanze pericolose nei gas di scarico e ne regola conseguentemente l'alimentazione, in modo da ottenere la miscela di combustione più efficiente.

Telaio

Il telaio in alluminio della Fireblade riunisce le caratteristiche essenziali delle superbike: forza, rigidità e leggerezza. Costituito da soli quattro elementi di alluminio, il design è stato un punto cruciale per consentire ai tecnici di raggiungere una maneggevolezza "da riferimento". La centralizzazione della massa è stata ottenuta spostando verso il basso il serbatoio, lo scarico ed il motore.

A livello ciclistico, la Fireblade ha raggiunto il corretto equilibrio tra comfort e tenuta di strada. All'anteriore presenta infatti una forcella HMAS rovesciata a cartuccia da 43 mm completamente regolabile. Sul retrotreno, il bellissimo forcellone in alluminio ibrido ad "ala di gabbiano" consente alla Fireblade di mantenere la giusta traiettoria con incredibile disinvoltura. L'unità è relativamente lunga per agevolare la massima stabilità della moto in accelerazione e ridurre la tendenza all'impennata, senza interferire con la leggendaria agilità della Fireblade.

Il "mono" posteriore è abbinato all'Unit Pro-Link, già sviluppato per la MotoGP e sfruttato anche sulla RC212V di Hayden e Pedrosa.

Le ruote a tre razze in alluminio contribuiscono a ridurre al minimo le masse alternate, garantendo massima reattività e maneggevolezza.

La naturale stabilità della Fireblade viene esaltata dalla presenza dell'innovativo ammortizzatore elettronico di sterzo HESD di II generazione. Posizionato sotto il rivestimento del serbatoio, raggiunge il doppio obiettivo di stabilizzare la moto alle alte velocità e di agevolare le manovre a ridotta andatura alleggerendo lo sterzo, grazie alla variazione automatica della tensione dell'ammortizzatore in base alla velocità del veicolo.

Freni

Pur risultando incredibilmente leggera, la Fireblade ha comunque bisogno di un impianto frenante in grado di offrire un livello ottimale di decelerazione e controllo. Le pinze monoblocco con montaggio radiale a quattro pistoncini

sono abbinata a rotori con sei punti di aggancio; trasmettono al pilota un potere frenante eccezionale !

ABS Combinato, controllato Elettronicamente

Per la prima volta nella storia, nel 2009 una Superbike sarà disponibile in versione con ABS elettronico. Ancora una volta, la Fireblade supera i confini della tecnologia...

La frenata di una supersportiva è ben diversa e più difficile da gestire di quella di una moto convenzionale, in quanto l'interasse più corto e la diversa posizione del baricentro influiscono non poco sulla stabilità. In più, non si deve compromettere la sportività della guida o il controllo da parte del pilota.

Su una moto da strada, la frenata di solito richiede un'intensità moderata, con il massimo sforzo profuso unicamente nelle situazioni di emergenza, od alle rare "sparate" in velocità. Dovendo gestire frenate brusche solo in casi sporadici, il solo ABS di una moto stradale potrebbe quindi rivelarsi talvolta "invasivo", senza che il pilota percepisca tale effetto come penalizzante.

Al contrario, su una moto supersportiva la frenata "estrema" si può considerare la norma. In questo caso, un dispositivo ABS dedicato alle supersportive deve permettere al pilota di frenare sempre al limite; e nel momento in cui si attiva, la riduzione della forza frenante deve risultare particolarmente morbida, per non sbilanciare la moto o sorprendere il guidatore.

Inoltre, il brusco trasferimento di carico sull'anteriore esalta la capacità frenante dei due dischi, riducendo la trazione sul retrotreno; gestire queste situazioni esige un dispositivo molto sofisticato, in grado di offrire prestazioni adatte a una supersportiva di rango.

Il nuovo ABS Combinato controllato elettronicamente offre esattamente questo livello di performance. Ovviamente sono assicurate tutte le funzioni base di ABS e CBS (come antibloccaggio della ruota, maggior equilibrio e maneggevolezza), ma l'attivazione dell'ABS non interferisce minimamente con la stabilità del mezzo. Il sollevamento del posteriore viene ridotto al minimo, e la moto mantiene la sua normale posizione – a tutto vantaggio della precisione di guida. Nel complesso, la guida sportiva non viene mai compromessa: le sensazioni rimangono invariate, ma migliora il controllo.

Funziona Davvero ? Sì, e tanto !

Con una lunga serie di test, sia in pista che su strada, i piloti che hanno sviluppato questo nuovo ABS Elettronico hanno riscontrato risultati persino superiori al previsto (!), in quanto il sistema arriva a gestire la frenata sempre come il miglior pilota può fare nelle migliori condizioni – situazione però che si ravvisa assai di rado.... Infatti, un guidatore di media esperienza deve effettuare numerosi tentativi prima di effettuare una frenata che possa avvicinarsi a quella "standard" di un ABS Combinato gestito elettronicamente. Ovviamente un pilota più esperto impiegherà meno tempo a raggiungere i medesimi risultati nella "staccata" della stessa curva, magari superando talvolta le prestazioni del C-ABS...

Un altro vantaggio dell'ABS elettronico è la notevole riduzione del sollevamento della ruota posteriore durante le frenate particolarmente violente. La natura stessa di una supersportiva, dal corto interasse ed una precisa geometria di sterzo, implica che in una brusca frenata (un "tornante" dopo un lungo rettilineo, ad esempio) tutto il carico venga proiettato verso l'anteriore. In situazioni estreme, la ruota posteriore può quindi sollevarsi da terra. L'ABS combinato riduce al minimo questo effetto, anche se l'esigenza di trasferire drasticamente il peso sull'anteriore implica di non eliminarlo completamente.

L'ABS elettronico rende quindi la guida molto più piacevole e sicura, facilitando i progressi del pilota. Con questo sistema, Honda ha compiuto un altro enorme passo avanti in tema di divertimento e sicurezza su due ruote.

Accessori Disponibili a Richiesta

La Honda Accessori ha sviluppato una vasta gamma di accessori originali dedicati alla CBR1000RR Fireblade (è sempre consigliato verificarne la disponibilità con il concessionario Honda) e capaci di metterne in risalto la versatilità e lo splendido look aggressivo.

- Eleganti parti speciali in fibra di carbonio: parafango posteriore "hugger" (solo per la versione standard), parafango anteriore che protegge anche la parte inferiore degli steli della forcella e copricarter decorativi per alternatore e frizione.
- Elegante parafango posteriore nel colore della moto, per difendere l'ammortizzatore posteriore dallo sporco (solo versione standard).
- Protezione serbatoio "carbon-look" e rivestimento del tappo del carburante con logo HRC.
- Copricodino nel colore della moto, per accentuare il look sportivo della CBR1000RR.
- Adesivi "racing" per i cerchi e le carene.
- Cupolino più alto di 27,4 mm, per una maggiore protezione dal vento; ripara inoltre la strumentazione dal sole, migliorandone la visibilità. Disponibile in colore fumé o chiaro - con logo Honda Racing.
- Modanature protettive per la carenatura, in nylon nero.
- Sella "e-cushion" per il guidatore (brevetto Honda), realizzata con tecnologia ad elastomeri, che eleva nettamente il comfort di guida. Sfoggia un logo stilizzato CBR ed un'estetica differente.
- Borsa da montare sul sellino del passeggero, per una maggior capacità di carico.
- Borsa da serbatoio che non penalizza la comodità nella guida. Se abbinata alla borsa per il sellino, permette di stivare i bagagli necessari alla gita del fine settimana.
- Antifurto AVERTO con sensore di movimento, sirena e batteria di backup per offrire ulteriore protezione da atti vandalici e furti. Modalità "sleep" a basso consumo che evita di scaricare la batteria.
- Lucchetto ad U, da riporre nel vano sottosella - o sotto il coprisella.

- Cavalletto posteriore in acciaio tubolare per sollevare la moto dal forcellone, facilitando pulizia e manutenzione della ruota posteriore.

Caratteristiche Tecniche CBR1000RR Fireblade

Versione standard (tipo ED)

MOTORE

Tipo	4 cilindri in linea, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	999cm ³
Alesaggio per corsa	76 x 55,1 mm
Rapporto di compressione	12,3 : 1
Potenza massima	131,0 kW/12.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia massima	112 Nm/8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo	1.200 min ⁻¹
Capacità totale olio	3,7 litri

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Alimentazione	Iniezione elettronica (PGM-DSFI)
Corpi farfallati (diametro)	46 mm
Filtro aria	Di carta a secco, del tipo a pannello
Capacità serbatoio	17,7 litri (compresi 4 litri di riserva e segnalatore LCD)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	3,2° BTDC (minimo) ~ 45° BTDC (7.500min ⁻¹)
Candela	IMR9E-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 6 AH
Alternatore	350W
Faro anteriore	12 V; 55 W x 1 (anabbaglianti) /55 W x 2 (abbaglianti)

TRASMISSIONE

Frizione		Lubrificata, multidisco con molla a diaframma
Funzionamento frizione		Meccanica, con attuazione a cavo
Cambio		6 rapporti
Riduzione primaria		1.717 (79/46)
Rapporti del cambio	1	2.286 (32/14)
	2	1.778 (32/18)
	3	1.500 (33/22)
	4	1.333 (32/24)
	5	1.214 (34/28)
	6	1.138 (33/29)
Riduzione finale		2.625 (42/16)
Trasmissione finale		Catena sigillata con "O-ring", passo #530

TELAIO

Tipo	A diamante; doppia trave in alluminio composito
------	---

CICLISTICA

Dimensioni (L x L x A)	2.080 x 685 x 1.130 mm
Interasse	1.410 mm
Inclinazione canotto di sterzo	23° 18'
Avancorsa	96,3 mm
Raggio di sterzata	3,2 mt
Altezza della sella	820 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in ordine di marcia	199 kg (A: 105 kg; P: 94 kg)
Massima capacità di carico	180 kg
Peso medio (con 2pp e bagagli)	379 kg

SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia da 43 mm, con regolazione micrometrica del precarico, della compressione e del ritorno, escursione 120 mm
	Posteriore	Unit Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas HMAS regolabile nel precarico (10 posizioni) e regolazione

micrometrica della
compressione e del ritorno,
escursione 138 mm

RUOTE

Tipo	Anteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
	Posteriore	A sezione alveolare in alluminio pressofuso, a tre razze
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3,50
	Posteriore	17M/C x MT6,00
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/50 ZR17M/C (73W)
Pressione	Anteriore	250 kPa
	Posteriore	290 kPa

FRENI

Tipo	Anteriore	Doppio disco idraulico da 320 x 4,5 mm con pinze a quattro pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 220 x 5 mm con pinza a pistoncino singolo e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Caratteristiche Tecniche CBR1000RR Fireblade Versione C-ABS (tipo ED)

MOTORE

Tipo	4 cilindri in linea, 4 tempi, 16 valvole, raffreddato a liquido (DOHC)
Cilindrata	999,8 cm ³
Alesaggio per corsa	76 x 55,1 mm
Rapporto di compressione	12,3 : 1
Potenza massima	131,0 kW/12.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia massima	112 Nm/8.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Regime del minimo	1.200 min ⁻¹
Capacità totale olio	3,7 litri

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Alimentazione	Iniezione elettronica (PGM-DSFI)
Corpi farfallati (diametro)	46 mm
Filtro aria	Di carta a secco, del tipo a pannello
Capacità serbatoio	17,7 litri (compresi 4 litri di riserva e segnalatore LCD)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	3,2° BTDC (minimo) ~ 45° BTDC (7.500min ⁻¹)
Candela	IMR9E-9HES (NGK); VUH27EC (DENSO)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 7 AH
Alternatore	350W
Faro anteriore	12 V; 55 W x 1 (anabbaglianti) /55 W x 2 (abbaglianti)

TRASMISSIONE

Frizione	Lubrificata, multidisco con molla a diaframma
----------	---

Funzionamento frizione		Meccanica, con attuazione a cavo
Cambio		6 rapporti
Riduzione primaria		1.717 (79/46)
Rapporti del cambio	1	2.286 (32/14)
	2	1.778 (32/18)
	3	1.500 (33/22)
	4	1.333 (32/24)
	5	1.214 (34/28)
	6	1.138 (33/29)
Riduzione finale		2.625 (42/16)
Trasmissione finale		Catena sigillata con "O-ring", passo #530

TELAIO

Tipo	A diamante; doppia trave in alluminio composito
------	---

CICLISTICA

Dimensioni (L x L x A)	2.080 x 685 x 1.130 mm
Interasse	1.410 mm
Inclinazione canotto di sterzo	23° 18'
Avancorsa	96,3 mm
Raggio di sterzata	3,2 mt
Altezza della sella	820 mm
Altezza da terra	130 mm
Peso in ordine di marcia	210 kg (A: 109 kg; P: 101 kg)
Massima capacità di carico	180 kg
Peso medio (con 2pp e bagagli)	390 kg

SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia da 43 mm con regolazione micrometrica del precarico, della compressione e del ritorno, escursione 120 mm
	Posteriore	Unit Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas HMAS regolabile nel precarico (10 posizioni) e regolazione micrometrica della

compressione e del ritorno,
escursione 138 mm

RUOTE

Tipo	Anteriore	A sezione alveolare, in alluminio pressofuso a tre razze
	Posteriore	A sezione alveolare, in alluminio pressofuso a tre razze
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3,50
	Posteriore	17M/C x MT6,00
Pneumatici	Anteriore	120/70 ZR17M/C (58W)
	Posteriore	190/50 ZR17M/C (73W)
Pressione	Anteriore	250 kPa
	Posteriore	290 kPa

FRENI

Tipo	Anteriore	Doppio disco idraulico da 320 x 4,5 mm con pinze a quattro pistoncini, ABS combinato e pastiglie in metallo sinterizzato
	Posteriore	Disco idraulico da 220 x 5mm con pinza a pistoncino singolo, ABS combinato e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.