

# Presse Information

Wiener Neudorf, 28. September 2011

## **Honda präsentiert einen neuen kraftvollen und effizienten 700 cm<sup>3</sup> Motor für Mittelklasse-Motorräder**

*Der von Honda neu entwickelte Motor für Mittelklasse-Motorräder zeichnet sich durch kräftige Leistungsentfaltung im unteren bis mittleren Drehzahlbereich aus und glänzt aufgrund besonders niedriger Verbrauchswerte bei niedrigen Emissionen mit hoher Umweltverträglichkeit. Gleichzeitig wird das neu entwickelte Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation vorgestellt.*

Der neue Motor ist ein flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder mit 700 cm<sup>3</sup> Hubraum. Der Twin, dessen Zylinder parallel angeordnet sind, wurde für die Mittelklasse von 500 bis 750 cm.<sup>3</sup> konzipiert, die in Europa besonders beliebt ist. Mit einem Benzinverbrauch von durchschnittlich 3,7 Liter<sup>1</sup> setzt er neue Maßstäbe – vergleichbare Modelle konsumieren um bis zu 40% mehr Treibstoff<sup>2</sup>.

Neben dem herkömmlichen 6-Gang-Schaltgetriebe kann das neue Triebwerk wahlweise auch mit einem gewichtsarmen, kompakten Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation kombiniert werden, das nicht nur automatisiertes Schalten, sondern auch weiche Schaltmanöver ohne Kraftschlussunterbrechung, ermöglicht.

Als erstes Modell wird der Integra mit dem neuen Motor ausgestattet werden, ein vollkommen neues Modell, basierend auf dem "New Mid Concept", das 2010 auf der Mailänder Motorradmesse EICMA gezeigt wurde. Zwei weitere Modelle mit der Twin-Motortechnik werden auf der EICMA im November 2011 präsentiert.

---

<sup>1</sup> (nach WMTC-Norm – Honda Messwerte)

<sup>2</sup> Honda-Messwerte

HONDA PR MC1611

Honda hat das Antriebsherz mit Blick auf neuartige Motorradkonzepte entwickelt. Die Mittelklasse-Modelle, die damit ausgestattet werden, sollen durch überragende Kraftstoffeffizienz sowie kraftvolle Motorcharakteristik überzeugen und auf Touren wie im Stadtverkehr viel Fahrspaß bieten.

Wichtige Kriterien bei der Entwicklung des Motors:

- einfach in der Handhabung, mit kraftvollem, praxisgerechtem Drehmomentverlauf und ein angenehm pulsierendes Laufverhalten, auch bei sportlicher Gangart.
- Geringer Kraftstoffverbrauch und niedrige Abgas-Emissionen für die Umsetzung eines kompromisslos zukunftssträchtigen Mittelklasse-Konzepts.
- geringes Gewicht und kompaktes Design, das Fahrsicherheit, Komfort und Bewegungsfreiheit mit modernem optischen Auftritt verbinden

Honda ermittelte das neue Motorkonzept für die Mittelklasse durch intensive Versuchs- und Testreihen. Die Entscheidung fiel schließlich zu Gunsten eines flüssigkeitsgekühlten Zweizylinders mit 700 cm<sup>3</sup> Hubraum aus. Die Zylinder des Parallel-Twin sind, um eine bessere Schwerpunktlage und niedrigere Einbauhöhe zu ermöglichen, um 62 Grad nach vorne geneigt. Um allen Kundenwünschen zu entsprechen, werden zwei Getriebevarianten angeboten. Ein leichtes und kompaktes Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation sowie ein herkömmlich geschaltetes 6-Ganggetriebe.

## Hauptmerkmale des neuen 700 cm<sup>3</sup> Motors

Optimierter Verbrennungsprozess, reduzierte innere Reibung

Moderne Konstruktion und Technologien zur Reduktion der inneren Reibung tragen zu vorbildlich sparsamem Benzinverbrauch bei. Das Bohrungs-Hub-Verhältnis wurde auf 73 x 80 mm festgelegt. Ein sorgfältig optimierter Verbrennungsprozess unterstützt die bestmögliche Ausnutzung des Treibstoffs, bei gleichzeitig kraftvoller und durchzugsstarker Motorcharakteristik bei mittleren und unteren Drehzahlen. Die ideal gestaltete Brennraumform sowie optimale Steuerzeiten tragen zur gewünschten Motorcharakteristik bei. Die Kolben sind mit einer speziellen reibungsvermindernden Beschichtung versehen. Konsequenter Leichtbau zeichnet die Aluminium-Konstruktion aus. Die Ventilkipphebel sind auf der Kontaktfläche zur Nockenwelle reibungsreduzierend rollengelagert.

Ungleiche Zündfolge, Ausgleichswelle gegen Vibrationen

Der Parallel-Twin weist eine Kurbelwelle mit 270 Grad-Kröpfung auf. Eine ungleichmäßige Zündfolge bewirkt die angenehm pulsierende Laufcharakteristik. Die Zylinder werden versetzt gezündet (statt gleichzeitig). Eine Ausgleichswelle reduziert mögliche Vibrationen.

Zylinderkopf mit geteiltem Einlasskanal für zwei Zylinder

Das Design des Zylinderkopfs weist eine konstruktive Besonderheit auf. Es ist nur ein Einlasskanal vorgesehen, der sich hinter der Drosselklappe der Einspritzung gabelt, um beide Zylinder mit dem Gas-Luft-Gemisch zu versorgen. Auf der Nockenwelle finden sich zwei Nocken für die Steuerzeiten der Einlassventile beider Zylinder.

Auf geringstmögliche Emissionen optimiertes Abgassystem

Um eine effiziente Abgasreinigung zu bewirken, wurde der geregelte Dreiwege-Katalysator im Abgassystem so nahe wie möglich an den Auslasskanälen des Motors platziert. So können die heißen Gase den Katalysator sofort durchströmen und der reinigende Effekt gleich nach dem Anstarten beginnen. In Verbindung mit der elektronischen PGM-FI-Kraftstoff-Einspritzung werden die Emissionen in etwa auf die Hälfte der Euro 3-Abgasnorm<sup>3</sup> reduziert. Höchste Umweltverträglichkeit sowie extrem sparsamer Benzinverbrauch stellen das neue Triebwerk weltweit an die Spitze des Machbaren – ohne Kompromisse hinsichtlich kraftvoller Leistungsentfaltung oder angenehmer Laufkultur.

---

<sup>3</sup> Honda-Messwerte  
HONDA PR MC1611

## Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation

Das Doppelkupplungsgetriebe wurde zunächst für die VFR1200F entwickelt. Für den Twin mit 700 cm<sup>3</sup> wurde diese Technik im Detail optimiert und mit einer vereinfachten Hydrauliksteuerung ausgestattet. Die innovative Schaltbox präsentiert sich kompakter und leichter. Der Elektronik wurde zudem eine „Lernfunktion“ hinzugefügt, die in allen Fahrmodi den Fahrstil des Nutzers erkennt und die Schaltvorgänge entsprechend adaptiert. Damit ist sicher gestellt, dass das Doppelkupplungsgetriebe unter unterschiedlichsten Einsatzbedingungen, ob im Stadtverkehr oder auf dem Alpenpass, stets optimal seine Funktion erfüllt. Obwohl diese Technik neben dem kupplungslosen Anfahren auch Schaltvorgänge automatisiert ausführt, bewegt sich der Verbrauch dank höchster Effizienz auf gleichem oder sogar niedrigerem Niveau als bei herkömmlichen Schaltgetrieben.

*Für nähere Informationen kontaktieren Sie bitte Frau Sandra Sommer unter der Tel.: 02236/690-311.*

*Hinweis für die Redaktion: Ausführliche Presstexte und eine umfangreiche Bildauswahl zu den neuen Modellen finden Sie in unserer virtuellen Pressestelle im Internet unter „[www.mcvpo.honda-eu.com](http://www.mcvpo.honda-eu.com)“. Wenn Sie noch keinen Zugang besitzen, können Sie sich unter der gleichen Adresse akkreditieren.*

*Firmenprofil: Honda Motor Co., Ltd. ist mit einer Jahresproduktion von 23,7 Millionen Motoren der weltweit größte Motoren- und Motorradhersteller. In 29 Ländern und 133 Produktionsstätten werden Honda Produkte gefertigt. Mehr als 167.000 Mitarbeiter arbeiten für den japanischen Konzern. Neben der Fertigung von Motorrädern, Automobilen und Motorgeräten sorgt Honda mit innovativen und zukunftsorientierten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für Furore. Der humanoide Roboter ASIMO, der Honda Jet und die Home Energy Station sind nur einige Beispiele dafür. Honda Motor Co., Ltd. wurde im Jahr 1948 von Soichiro Honda gegründet und nahm ihren Geschäftsbetrieb mit der Fertigung von Motorrädern auf.*