



Motorcykler 2009



Andrew Pitt – Verdensmester Supersport 2008



Reklamationsbestemmelser

Alle registreringspligtige Honda motorcykler, der anvendes til gadekørsel, er omfattet af 2 års reklamationsret uden kilometerbegrænsning.

Reservedele

En Honda motorcykel er udviklet som et højteknologisk kvalitetsprodukt med lang levetid. Denne kvalitet sikres kun ved brug af originale Honda reservedele.

Der tages forbehold for ændringer i specifikationer og priser samt eventuelle trykfejl i kataloget. Alle angivne priser er inkl. 25% moms.

Prototype V4



Jan Jespersen – Vinder af SuperChallenge 2008

HONDA 2009

Velkommen til en ny motorcykelsæson

Motorcykelbestanden i Danmark er vokset støt gennem de senere år, og der er nu mere end 140.000 motorcykler på gaden. Man skal helt tilbage i halvtredserne for at finde et tilsvarende antal, og nyregistreringerne er på højde med de gyldne år 1956 og 1957. På andre områder kan der også drages paralleller; motorcykler og scootere er økonomisk gunstige transportmidler med væsentlig mindre miljøbelastning og pladsbehov end andre former for motoriseret transport. I den sammenhæng passer den nye Honda CBF 125 perfekt; den giver økonomisk og miljøvenlig transport til en fornuftig pris. Også det sikkerhedsmæssige aspekt er i rivende udvikling. Hondas nye, elektronisk styrede CBS-ABS-system ændrer fuldstændig den gængse opfattelse af, hvordan bremsesystemer på super sports maskiner skal fungere, og det er det første system, der fuldt ud lever op til de krav, som ekstrem bremsning stiller.

Sportsligt var 2008 et fantastisk år for Honda i Danmark. To ud af tre mulige motocrosstitler blev det til med henholdsvis Kasper Jensen i MX 1 og Jesper Kjær Jørgensen i MX 3, begge på Honda CRF 450 R. Også på asfalt var 2008 en succes-sæson, idet Jan Jespersen var suveræn i Super Challenge og sikrede sig et velfortjent mesterskab i den første sæson, hvor klassen blev kørt efter et "free for all"-reglement. Jan Jespersen startede sæsonen på Honda CBR 600 RR og skiftede senere til den nye Honda CBR 1000 RR i Superbike trim.

På udstyrsområdet er der premiere på Hondas originale Access "Ready to Go"-pakker, der leveres til fordelagtige priser til en række populære Honda modeller. Men også det øvrige udstyrsprogram med kvalitetsprodukter fra Nolan, X-lite, Grex, Macna, Grid, MTech, W2, Krauser, Buffalo, TCP og Castrol er opdateret med interessante nyheder til fornuftige priser.

God fornøjelse!

GL 1800 DL Gold Wing	4
ST 1300 A Pan-European	5
CBR 1000 RRA Fireblade - Nyhed	6-7
CBR 1000 RR Fireblade	8
CB 1000 RA	9
XL 1000 VA Varadero	10
CBF 1000 A	11
VFR 800 A	12
VT 750 C Shadow	13
VT 750 DC Shadow Spirit	14
DN-01	15
NT 700 VA Deauville	16
XL 700 VA Transalp	17
CBR 600 RRA - Nyhed	18-19
CBR 600 RR - Nyhed	20
CB 600 FA Hornet	21
CBF 600 SA	22
CBF 600 N	23
CBR 125 R - Nyhed	24
CBF 125 - Nyhed	25
PS 125i	26
ANF 125i Innova	27
Honda Access 2009	Vend

Ansvarshavende: Jens T. Hauge, Vilh. Nellesmann Handelsselskab A/S

Design: WAYPoint Communications ApS, www.way-point.dk

Tryk: Clemensstrykkeriet A/S

HONDA
MC FINANS
HONDA

Finansiering og forsikring – kun for Honda
– kontakt din autoriserede Honda forhandler.

Forhandlerliste på www.honda-mc.dk

GL 1800 DL Gold Wing

Specifikationer

Motor:	6-cylindret boksermotor, vandkølet
Volumen:	1.832 cc
Boring x slag:	74 x 71 mm
Kompression:	9,8:1
Ventiler/cylinder:	2
Effekt:	118 hk (95/1/EC) v/5.500 om/min.
Max. drej. moment:	167 Nm v/4.000 om/min.
Antal gear:	5 plus elektronisk bagegear
Transmission:	Kardan
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.690 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	740 mm
Vægt køreklar:	417 kg
Tankvolumen:	25 liter
Farve:	Rødmetal
Udstyr:	Startspærre – ABS bremses Airbag – GPS

Hondas touring flagskib blev gennemgribende fornyet overalt til 2001 sæsonen, og den blev forsynet med en række detaljer, der ikke før er set i motorcykelsammenhæng; heriblandt computerstyret hydraulisk bagaffjedring, ny type elektronisk cruise-control, fjernbetjent låsesystem til sidetasker og topboks og et state of the art audio-system med indbygget Intercom.

GL 1800 er udstyret med en 6-cylindret boksermotor på 1.832 cc, effekten er 118 hk ved 5.500 om/min., og det maksimale drejningsmoment er på 167 Nm ved 4.000 om/min. Benzintilførslen styres af et avanceret indsprøjtningssystem, og knastakslerne drives ved hjælp af et vedligeholdelsesfrit kædetræk. Desuden har GL 1800 et unikt bremsesystem med ABS, antityd og Dual-CBS. Gold Wing er forsynet med et stel i aluminium og enkeltarmsbag-svinger i samme materiale, der medvirker til en tørvægt på 369 kg. Selvom udstyret virker komplet, findes der et stort udvalg i originalt Honda Access tilbehør, således at ejeren har mulighed for at sætte sit personlige præg på maskinen. I 2006 fik GL 1800 et nyt Linear Air/Fuel (LAF) emissionskontrolsystem, der med mindre tolerancer og hurtigere reaktioner måler og kontrollerer emissionsniveauet, således at GL 1800 kun ligger på cirka halvdelen af det tilladte niveau under EURO-3 normerne. Standardudstyret omfatter også justerbare varmekånder, et uafhængigt, justerbart varmesystem til sæde og ryglæn for fører og passager og et ventilationssystem, der dirigerer varm luft direkte til fødderne. På det danske marked sælges DL versionen med airbag og integreret GPS.





Hondas ST 1300 Pan-European har siden introduktionen i 2002 sat nye standarder i klassen for de store touring motorcykler. ST 1300 er forsynet med et avanceret stel og bagsvingarm i aluminium, der sikrer, at vægten holdes på 287 kg. Honda har også satset på sportslige køreegenskaber via et generelt lavere tyngdepunkt og en reduktion i akselafstand på 50 mm i forhold til forgængeren ST 1100. Pan-Europeans unikke længdeplacerede V4 motor er på 1.261 cc; den udvikler 126 hk ved 8.000 om/min. og har et maksimalt drejningsmoment på 125 Nm ved 6.000 om/min. Et PGM-FI benzinindsprøjtningssystem klarer brændstofftilførslen og sørger sammen med et computerstyret elektronisk tændingssystem for optimal styring af motorens funktioner. Pan-European er desuden forsynet med Hondas HECS3 katalysatorsystem, der sørger for, at udstødningsemissionsværdierne er blandt de laveste i klassen. Bremserne er Hondas Dual Combined Brake System kombineret med ABS. Evnen til ubesværet at kunne tilbagelægge store distancer med høj hastighed og maksimal komfort for både fører og passager har altid været sat i højsædet på Hondas Pan-European, og kåbedesignet med integrerede ventilationsåbninger og større vindbeskyttelse maksimerer denne hensigt. Ergonomien er der ligeledes taget hensyn til med et 3-vejs justerbart sæde. Pan-European er desuden standardudstyret med to integrerede 35 liters side-tasker, som giver masser af bagageplads.

ST 1300 A Pan-European

Specifikationer

Motor:	4-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	1.261 cc
Boring x slag:	78 x 66 mm
Kompression:	10,8:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	126 hk (95/1/EC) v/8.000 om/min.
Max. drej. moment:	125 Nm v/6.000 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kardan
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.490 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	790 mm (justerbar 15 mm op eller ned)
Vægt køreklar:	321 kg
Tankvolumen:	29 liter
Farve:	Rødmetal
Udstyr:	Startspærre – ABS bremses



NYHED 2009





Da den nyeste Fireblade kom på markedet i 2008, vendte Honda op og ned på 1.000 cc super sports klassen. Ikke alene var CBR 1000 RRs præstationer på linje med eller bedre end, hvad konkurrenterne kunne diske op med, men den nye Fireblade var også lettere end konkurrenterne, og den var nemmere at køre. Alt i alt kunne man med rette tale om årets motorcykel. Til 2009 sæsonen fortsætter CBR 1000 RR uændret, men den suppleres med en RRA-version med ABS bremsesystem. Diskussionen om ABS bremsesystem på ekstremt sportslige motorcykler har været fremme et stykke tid, og Honda var helt på det rene med, at opgaven skulle løses ved hjælp af et helt nyt bremsesystem. Kravene til bremserne på en super sports maskine er nemlig helt anderledes end på en konventionel landevejsmotorcykel. De specielle karakteristika såsom kort akselafstand skal vurderes, og behovet for, at systemet ikke går ind og blander sig ved ekstrem sportslig kørsel med tilsvarende nedbremsninger, er en absolut nødvendighed. Honda har derfor udviklet et elektronisk styret "Combined ABS"-system, som tager højde for de specielle forhold, der gør sig gældende på en super sports motorcykel herunder under baghjulsblokader og "stoppies", og som regulerer bremseeffekten tilsvarende. Systemet er gennemtestet på bane - blandt andet under træningen til Suzuka 8 hours i Japan - og konklusionen er, at systemet giver "Total Control"; et begreb der netop altid har været Honda Fireblades særkende helt tilbage fra den første version fra 1992.

CBR 1000 RRA Fireblade

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	998 cc
Boring x slag:	75 x 55,1 mm
Kompression:	12,3:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	178 hk (95/1/EC) v/12.000 om/min.
Max. drej. moment:	112 Nm v/8.500 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.410 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	820 mm
Vægt køreklar:	210 kg
Tankvolumen:	17,7 liter
Farve:	Tricolour (HRC) – Sortmetal
Udstyr:	Startspærre – CBS-ABS bremsesystem – Elektronisk styredæmper





CBR 1000 RR Fireblade

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	998 cc
Boring x slag:	75 x 55,1 mm
Kompression:	12,3:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	178 hk (95/1/EC) v/12.000 om/min.
Max. drej. moment:	112 Nm v/8.500 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.410 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	820 mm
Vægt køreklar:	199 kg
Tankvolumen:	17,7 liter
Farve:	Rød/sort – Sort – Tricolour (HRC) – Repsol
Udstyr:	Startspærre – Elektronisk styredæmper

Siden den første Fireblade blev præsenteret i 1992, har enhver ny Fireblade været ventet med spænding. Hvilken retning valgte Honda? Blev det en videreudvikling af temaet fra den foregående model eller valgte man en helt ny retning? Selvom forgængeren fra 2006 var fantastisk succesfuld både salgsmæssigt og i sportslige sammenhænge, med sejren i Superbike VM 2007 med James Toseland som højdepunktet, var det tid for nytænkning. Vægten skulle yderligere ned, under 200 kg fuldtanket var målet, og man ville have det bedste vægt/effekt forhold i Superbike klassen. Desuden var grundtanken bag hele Fireblade historien helt tilbage fra 1992 uændret; det handlede stadig om Total Control, at gøre det optimale for føreren.

Motoren blev fuldstændig omkonstrueret med en ny separat cylinderblok uden foringer. Boringen ændredes fra 75 til 76 mm og slaglængden reduceredes fra 56,5 mm til 55,1 mm. Hele motoren blev mere kompakt og lettere end før, og man bøjede sig for markedets ønsker og udstyrede "bladen" med en slipper kobling. Der var dog tale om en ny type slipper kobling; "Honda Assist Slipper Clutch", der letter funktionen ved gasgivning, efter at koblingen har været i funktion.

Stellet er lettere og smallere, konstrueret af 4 stykker støbt aluminium, og bagsvingarmen i mågevingeform er lettere end før. Et nyt kompakt, lavt monteret udstødningssystem med elektronisk styrede ventiler sikrer, at effekten er til rådighed gennem hele omdrejningsregistret, og at emissions- og støjkrav overholdes. Den avancerede affjedring fra forgængeren blev genanvendt, men tilpasset det nye stel og bagsvingarm. Den elektroniske HESD styredæmper er af andengenerationstypen, som først brugtes på CBR 600 RR årgang 2007.

Hjulene blev yderligere lettet, og det samme gælder for de radiale forbremskalipere, der er af en stærkere type; også 320 mm forbremseskiverne er lettere end før. Kåbe-, tank- og sædedesignet afviger mere end noget andet fra forgængeren; det er smallere og mere kompakt, og kåben har en mere organisk form end den tidligere kantede.



Til 2008 sæsonen fik Honda designerne frit spil med en stor "naked" model. Markedet for denne type maskiner, der er ideelle til mange forhold, vokser eksplosivt – i særdeleshed i Italien, og det var der, Honda CB 1000 RA blev skabt. Hondas R&D team i Rom arbejdede ud fra et design brief om at kombinere maksimale præstationer med optimale køreegenskaber og det rigtige look. Man kombinerede mono backbone alustellet fra den nyeste Hornet med motoren fra Fireblade årgang 2007, som blev ændret med henblik på et bedre drejningsmoment fra lave omdrejninger. Det suppleres med en enkelt Pro Arm bagsvingarm i aluminium og den nyeste affjedringsteknologi, 43 mm fuldt justerbar upside-down forgaffel fra den nyeste Fireblade og Monoshock bagaffjedring med fuldt justerbar HMAS støddæmper samt de nyeste radiale Fireblade bremser med mulighed for Hondas CBS kombibremsesystem med ABS (standardudstyr i Danmark). Hertil kom det skarpeste "performance naked" design fra Hondas side nogensinde; med fokus på alle detaljer fra det unikke LED instrumentpanel over det aggressive hjuldesign til det rå udstødningssystem. Som prikken over i'et indgik alle de lakerede dele i et helhedsdesign, der udstråler fart og coolness. Men som altid på en Honda blev der tænkt på detaljerne; udstødningssystemet er fremstillet i rustfrit stål, koblingen aktiveres hydraulisk, og HISS startspærren er standardudstyr. Honda Access har været med under udviklingen af CB 1000 RA, og man har blandt andet til denne model skabt en række specielle carbondele og et sæde beklædt med Alcantara, således CB 1000 RA ejere kan sætte deres individuelle præg på netop deres motorcykel.

CB 1000 RA

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	998 cc
Boring x slag:	75 x 56,5 mm
Kompression:	11,2:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	125 hk (95/1/EC) v/10.000 om/min.
Max. drej. moment:	100 Nm v/8.000 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.445 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	828 mm
Vægt køreklar:	222 kg
Tankvolumen:	17 liter
Farve:	Hvid - Grønmetal - Sølv
Udstyr:	Startspærre - ABS bremser

NY
FARVE

XL 1000 VA Varadero

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	996 cc
Boring x slag:	98 x 66 mm
Kompression:	9,8:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	94 hk (95/1/EC) v/7.500 om/min.
Max. drej. moment:	98 Nm v/6.000 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.560 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	838 mm
Vægt køreklar:	276,7 kg
Tankvolumen:	25 liter
Farve:	Sølv/sort - sort
Udstyr:	Startspærre - ABS bremses

Honda XL 1000 VA Varadero debuterede i 1999. Hondas store on/off tourer fik en opdatering til 2007 sæsonen med en række designmæssige ændringer samt en motormæssig gennemgang, således at modellen kom til at overholde EURO-3 emissionskravene. Men hjertet i Varadero er stadig den samme 1.000 cc V-twin motor med benzinindsprøjtning, der garanterer masser af træk og fartressourcer, og som ikke kommer til kort på de europæiske motorveje. Dette kombineret med god komfort for to og et bredt udvalg i bagageudstyr gør Varadero til et interessant alternativ blandt de store tourere og dominerende indenfor Adventure Touring. I Danmark sælges Varadero standardudstyret med ABS, der sammen med det unikke Dual Combined Brake System (DCBS) sikrer optimale bremseegenskaber. Varadero følger traditionen fra Hondas succesfulde on/off modeller Transalp og Africa Twin, og den sætter nye standarder for klassen med sit kåbe-design, der sikrer maksimal beskyttelse mod vind og vejr, og dens store touringkapacitet med hele 25 liter benzin i tanken.





CBF 1000 A

CBF-programmet med især CBF 600 SA var så stor en succes, at Honda i 2006 valgte at sætte kronen på værket med en 1.000 cc model. CBF 1000 A er tænkt som en stor all-round motorcykel, der passer til en lang række formål, og det var en model, der manglede i Honda programmet. Man tog udgangspunkt i det succesfulde CBF 600 koncept med et firkantprofilstel i stål af rygradstypen forsynet med en motor, der er baseret på CBR 1000 RR Fireblade. Denne højtydende, vandkølede indsprøjtningmotor er ændret således, at fokus er flyttet fra maksimal ydelse og ditto præstationer til drejningsmoment og fleksibilitet. Men som på CBR 1000 RR sørger den nyeste emissionsteknologi også her for, at CBF 1000 A overholder EURO-3 kravene med en vis margin. De dobbelte, ovale lyddæmpere er en af de visuelle forskelle mellem CBF 1000 A og CBF 600 SA. Man ønskede fra Hondas side, at denne 1.000 cc model skulle være kompakt og appellere til en stor kundegruppe. Derfor er Honda CBF 1000 A udstyret med det justerbare sæde og det justerbare styr, som kendes fra CBF 600 SA. Halvkåben er også udviklet ud fra samme koncept med et kåbeglas, der er justerbart i to trin. Også bremsemæssigt er CBF 1000 A topmoderne med en simplificeret version af Hondas kombinerede bremsesystem med ABS, der sikrer optimale bremseegenskaber uanset vejforholdene.

Specifikationer

Motor:	4-cylindret række motor, vandkølet
Volumen:	998 cc
Boring x slag:	75 x 56,5 mm
Kompression:	11:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	98 hk (95/1/EC) v/8.000 om/min.
Max. drej. moment:	97 Nm v/6.500 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.483 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	795 mm (justerbar 15 mm)
Vægt køreklar:	250 kg
Tankvolumen:	19 liter
Farve:	Sølv - Sort - Blå - Rød
Udstyr:	Startspærre - ABS bremser



VFR 800 A

Specifikationer

Motor:	4-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	782 cc
Boring x slag:	72 x 48 mm
Kompression:	11,6:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	109 hk (95/1/EC) v/10.500 om/min.
Max. drej. moment:	80 Nm v/8.750 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.460 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	805 mm
Vægt køreklar:	249 kg
Tankvolumen:	22 liter
Farve:	Rød
Udstyr:	Startspærre – ABS bremses

Hondas revolutionerende VFR 750 F debuterede i 1986, og grundkonceptet for denne model har været uændret siden. Hondas betegnelse for modellen er "super all-rounder", og med den overskrift i tankerne er modellen løbende blevet opdateret siden 1986, uden at kunderne nogensinde har været i tvivl om VFR konceptets indhold. Til 2002 sæsonen fik VFR sin mest gennemgribende ændring siden starten; designet blev opdateret med et skarpere og mere aggressivt udtryk. Også bagtil var ændringerne markante, især med de to oplagte, trekantede lyddæmpere. V4 motorkonceptet er et unikt Honda koncept. I 2002 tilføjedes en nyudvikling, V4-VTEC ventilkontrolsystemet, der kombinerer det bedste fra 2- og 4-ventilsystemerne, hvor motoren anvender 2 ventiler pr. cylinder ved lave omdrejninger og i mellemområdet, og skifter til 4 ventiler ved højere omdrejninger; i dette tilfælde ved 6.600 om/min. Systemet opererer ved hjælp af et olietryk, der ved det førnævnte omdrejningstal frigør de 2 inaktive ventiler og booster effekten. Fordelen ved systemet er - foruden dette boost - et bedre træk ved lave omdrejninger og i mellemområdet, hvor kun 2 ventiler aktiveres. Desuden giver systemet mindre støj ved lave omdrejningstal. I 2006 blev VFR 800 igen opdateret, dels kosmetisk med blandt andet klare blinklysglas og en graderet toning af kåbeglasset, dels motormæssigt med en revideret VTEC funktion. Desuden fik VFR 800 opdateret emissionssystemet, således at den overholder EURO-3 kravene.





Den brede og lange American Custom version af Honda VT 750 C Shadow blev senest opdateret i 2004, hvor den blandt andet fik kardantræk. I 2008 var det tid for en yderligere opdatering i stil med søstermodellen VT 750 DC Shadow Spirit, således at Shadow nu også har det PGM-FI indsprøjtningssystem, som Shadow Spirit fik fra starten i 2007. Samtidigt valgte man at gennemgå hele konstruktionen og designet. Det resulterede i flere ændringer; i stedet for en enkelt lyddæmper blev maskinen forsynet med to "shotgun" udstødninger, dels for udseendet, dels for at få V-twin lyden fremhævet. Også ergonomisk skete der en ændring; styret blev repositioneret, og selve styrdimensionerne blev justeret for at opnå et mere afslappet greb. Tanken voksede fra 14 til 14,6 liter, hvilket – sammen med det nye mere økonomiske benzinindsprøjtningssystem – forøgede rækkevidden med 32 km. Instrumenteringen blev også ændret med henblik på større tydelighed, uden at stilen blev brudt. Forbremsen med en enkelt 296 mm skive holdt flyttedag af balancemæssige grunde og sidder nu i højre side. Som altid skal en Honda Shadow opleves på tæt hold, hvor modellens høje kvalitet kan ses og mærkes. Forkromede hjul med matchende eger, hjulnav i højtpoleret aluminium og den fine lakering, hvor den klassiske sorte suppleres med en flot rød/creme version og i 2009 med en elegant sølv/blå udgave. Og er det ikke nok, kan Honda Access tilbyde et stort originalt udstyrsprogram.

VT 750 C Shadow

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	745 cc
Boring x slag:	79 x 76 mm
Kompression:	9,6:1
Ventiler/cylinder:	3
Effekt:	45,5 hk (95/1/EC) v/5.500 om/min.
Max. drej. moment:	64 Nm v/3.500 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kardan
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Tromle
Akselafstand:	1.640 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	658 mm
Vægt køreklar:	256,3 kg
Tankvolumen:	14,6 liter
Farve:	Sort - Rød/creme - Blå/sølv
Udstyr:	Startspærre

NY
FARVE



VT 750 DC Shadow Spirit

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	745 cc
Boring x slag:	79 x 76 mm
Kompression:	9,6:1
Ventiler/cylinder:	3
Effekt:	41 hk (95/1/EC) v/5.500 om/min.
Max. drej. moment:	58,8 Nm v/3.500 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kardan
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Tromle
Akselafstand:	1.653 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	652 mm
Vægt køreklar:	248,3 kg
Tankvolumen:	14,6 liter
Farve:	Sort - Sølv
Udstyr:	Startspærre

Shadow Spirit er designet ud fra et ønske om at skabe en cool og sporty cruiser, der appellerer bredt. Med sit lange, lave look, et 21" klassisk egerhjul foran, dobbelte lyddæmpere, kortere bagskærm, ny placering af styret og et lavt, komfortabelt sæde lever VT 750 DC Shadow Spirit op til målsætningen.

Motoren er den kendte, vandkølede V-motor, men opdateret med PGM-FI benzinindsprøjtning, således at modellen overholder EURO-3 emissionskravene. Som vanligt, når det gælder cruiser-modellerne, har Honda Access været involveret i udviklingen, og man har skabt et tilbehørsprogram, der matcher kravet om individualitet og kvalitet.



På Tokyo motorcykeludstillingen i 2005 var Hondas DN-01 blandt hovedattraktionerne. Den brød totalt med den gængse opfattelse af, hvordan en motorcykel eller for den sags skyld en scooter skal se ud. Men det var jo kun et fremtidskoncept, og som sådan behøvede man ikke at tage stilling – den kom vel næppe i produktion. Det gælder ikke længere, for den er nu i produktion. Honda kalder DN-01 for "performance cruiser", og selve navnet DN står for "Dream New", hvilket vækker minder om tidligere Honda modeller med samme betegnelse, hvor grænserne for motorcyklers udvikling er blevet flyttet.

DN-01 kan med sin 680 cc V-twin motor, sine 17" hjul og sin enkeltarmsbagsvingarm defineres som en motorcykel, men den helt nyudviklede automatiske HFT "Human Friendly Transmission" trækker i den anden retning mod de store scootere. Den er imidlertid helt sin egen, udviklet på basis af et behovskoncept. Hvad har man brug for, når ønsket er sikker, effektiv og underholdende transport på to hjul?

V-motoren kendes fra Transalp og Deauville som en effektiv og komfortabel drivkilde. HFT transmissionen giver med sine tre trin (2 automatiske, "D" drive for normal kørsel, "S" sport for sportslig kørsel og 1 tryknapbetjent 6-trins semimanuelt) masser af valgmuligheder for føreren. Dette er helt unikt i forhold til andre automatiske transmissionstyper på tohjule. Ligeledes kan den automatiske, hydrauliske kobling neutraliseres således, at man – når man holder stille – kan lade motoren rotere uden at skulle holde imod på bremsen.

Også på andre områder går DN-01 mod strømmen; enkeltarmsbagsvingeren med 190/50-17 dæk siger sport, fodpladerne det modsatte. Honda har med denne model sat sig udover normerne og kun set på funktionen i forhold til konceptet. Komforten er tilgodeset med et bredt lavt sæde (sædehøjde 690 mm), og en afslappet tilbagelænet kørestilling, hvor man sidder godt i læ bag frontkåben. Instrumentering og betjeningsgreb er ligeledes gennemtænkte og enkle.

DN-01 er ikke alene en unik motorcykel, den er et unikt transportmiddel for de motorcyklister, der tør gå forrest.



DN-01

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	680 cc
Boring x slag:	81 x 66 mm
Kompression:	10:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	61,2 hk (95/1/EC) v/7.500 om/min
Max. drej. moment:	64 Nm v/6.000 om/min
Transmission:	HFT automatisk gearkasse/ Kardan
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.605 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	690 mm
Vægt køreklar:	270 kg
Tankvolumen:	15,1 liter
Farve:	Violet
Udstyr:	Startspærre – ABS bremses



NT 700 VA Deauville

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	680 cc
Boring x slag:	81 x 66 mm
Kompression:	10:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	59 hk (95/1/EC) v/8.000 om/min.
Max. drej. moment:	66,2 Nm v/6.500 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kardan
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.476 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	805 mm
Vægt køreklar:	259 kg
Tankvolumen:	19,7 liter
Farve:	Rødmetal - Sølv
Udstyr:	Startspærre - ABS bremses

Siden modellen første gang kom på markedet i 1998, har dens unikke koncept sikret Deauville en fast plads i Hondas modelprogram. I Danmark har den ikke været på programmet i en årrække, men er nu kommet tilbage i 2008. Deauville gennemgik sin mest omfattende ændring i 2006, hvor næsten alle dele på modellen blev opdateret i større eller mindre grad. Men grundkonceptet forblev det samme; en fuldt udstyret tourer i mellemklassen. Kun Honda har kunnet tilbyde denne type motorcykel, men det betyder ikke, at man har hvilet på laurbærene. Deauville har hele tiden haft samme motorkoncept, men V-twin motorens volumen er forøget til 680 cc, og topstykkerne er 4-ventilede. Benzintilførslen klares med PGM-FI benzinindsprøjtning, og en oliekoeler sørger sammen med vandkølingen for at holde motortemperaturen stabil. Deauville standses med Hondas CBS kombibremsesystem, og i Danmark er ABS standard.

Tanken rummer nu 19,7 liter, og også de integrerede sidetasker har fået større rumindhold, og som noget specielt er der forbindelse mellem taskerne, når de er påmonteret maskinen. Selvom Deauville ligner sig selv, er mange detaljer ændret. Frontkåben dækker bedre end før, forlygten har nyt dobbelt reflektor design, vindskærmen er ændret og er justerbar i to trin. Instrumenteringen er moderniseret, og styr og sædeposition er ændret med henblik på større kørekomfort. Spejlene har fået 55 mm længere stilke, og de smallere sidedæksler giver mere plads til benene. Ligeledes har de indbyggede handskerum fået større kapacitet. Som en naturlig del af Deauvilles udvikling har Honda Access løbende gennemgået og opdateret tilbehørsprogrammet, således at man tilbyder et stort og varieret program med stor vægt på touringaspektet.



Efter mere end 20 år på markedet fik Transalp til 2008 sæsonen sin største "makeover", således at det faktisk var en helt ny motorcykel, der kom på markedet. Men selve grundkonceptet er forblevet uændret, Transalp skal være all-rounderen, der placeres midt mellem de "rene" enduro maskiner og de store on/off maskiner, således at Transalp besidder lidt af enduro maskinernes agilitet og en stor portion af de store on/off maskiners komfort. Derfor har Transalp også gennem årene hørt til blandt de foretrukne, når man virkelig skulle på langtur, uden at miste den daglige brugbarhed der også kendetegner Transalp. Alt dette skulle designerne bibeholde i den nye version.

Motormæssigt gik man ud fra den kendte V-twin konfiguration, med forøget motorvolumen til 680 cc, 8 ventiler og benzinindsprøjtning. Dette sammen med vandkølingen giver en meget kompakt, harmonisk og vibrationsfri motor, som er ideel til formålet. Stelmæssigt har man bibeholdt det stærke stålstel, og man har ligeledes arbejdet ud fra den allerede optimerede affjedring, men hjul og bremser er ændret radikalt. Hjulstørrelsen foran er nu 19" mod tidligere 21". Baghjulet er størrelsesmæssigt uændret, men dækmonteringen er ændret fra 120/90 til 130/80. Bremsemæssigt optræder Transalp nu for første gang med Hondas CBS kombibremsesystem med ABS (standard i Danmark). Ændringen i hjul og bremser skyldes primært et ønske om bedre køre- og bremseegenskaber på asfalt.

Også designet var nyt, skabt i Europa til europæiske købere. I en tid hvor meget bliver større og mere omfangsrigt, koncentrerede man indsatsen om at designe kåbe, tank og sædeenhed mere kompakt; en tydelig indikation på dette er forlygten med dobbelt over/under lysenhed. På udstyrssiden arbejdede Honda Access tæt sammen med designteamet om udviklingen af et omfattende udstyrsprogram til Honda XL 700 VA Transalp, således at køberne kan vælge udstyr til både den store rejse og til den daglige transport.



XL 700 VA Transalp

Specifikationer

Motor:	2-cylindret V-motor, vandkølet
Volumen:	680 cc
Boring x slag:	81 x 66 mm
Kompression:	10:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	60 hk (95/1/EC) v/7.750 om/min.
Max. drej. moment:	60 Nm v/5.500 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.515 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	841 mm
Vægt køreklar:	219 kg
Tankvolumen:	17,5 liter
Farve:	Guldmetal - Tricolour
Udstyr:	Startspærre - ABS bremser



NY
FARVE

CBR 600 RRA

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	599 cc
Boring x slag:	67 x 42,5 mm
Kompression:	12,2:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	120 hk (95/1/EC) v/13.500 om/min.
Max. drej. moment:	66 Nm v/11.250 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.375 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	820 mm
Vægt køreklar:	194 kg
Tankvolumen:	18 liter
Farve:	Sort/rød - Tricolour
Udstyr:	Startspærre - CBS-ABS bremsesystem Elektronisk styredæmper

I forbindelse med opdateringen af CBR 600 RR har Honda også valgt at lancere en RRA version med det nyudviklede, elektronisk styrede "Combined ABS"-system. Som på CBR 1000 RR har kravene til et sportsligt ABS bremsesystem været anderledes end for de eksisterende ABS systemer. Igen har målet været, at lade føreren bevare maksimal kontrol under nedbremsningen, men samtidigt også at indbygge den ekstra sikkerhedsmæssige faktor, som et ABS system giver. Hondas avancerede "Brake By Wire"-system er udviklet med henblik på at opfylde kriterierne for maksimal bremseeffekt og kontrol, kombineret med den optimale sikkerhed. Det nye, kombinerede ABS system virker fuldstændigt uafhængigt uden forsinkelse og mekanisk aktivering, og det giver langt bedre kontrol og regulering af bremsetryk både under normal nedbremsning, og når ABS er i funktion. Resultatet er fuld bremseeffekt kombineret med sikkerhed, der kan udnyttes maksimalt af såvel uerfarne som erfarne køre. For Honda CBR 600 RRA gælder det, at de øvrige tekniske ændringer til 2009 er de samme som på CBR 600 RR uden ABS.





NYHED 2009

CBR 600 RR

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkeomotor, vandkølet
Volumen:	599 cc
Boring x slag:	67 x 42,5 mm
Kompression:	12,2:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	120 hk (95/1/EC) v/13.500 om/min.
Max. drej. moment:	66 Nm v/11.250 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.375 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	820 mm
Vægt køreklar:	184 kg
Tankvolumen:	18 liter
Farve:	Blå/hvid/sort - Sort/grøn - Sort/rød
Udstyr:	Startspærre - Elektronisk styredæmper

Honda CBR 600 RR er blevet et begreb, som den mest sportslige 600 cc motorcykel på markedet. Modellen og dens forgænger har med Andrew Pitts sejr i Supersport VM i 2008 vundet VM titlen ikke færre end 7 gange i træk. En præstation, der savner fortilfælde, og som sætter en tyk streg under Hondas niveau med hensyn til sportslige 600 cc motorcykler. Til 2009 har CBR 600 RR gennemgået en revision for at forbedre drejningsmomentet i området mellem 8.000 og 12.000 om/min. Det er sket med ændringer i stempler, topstykke og udstødning. Motoren er også udstyret med en ny type ventilmekanisme for at reducere friktionen. Titaniumudstødningen er redesignet med et nyt pop-up valve-system af samme type, som anvendes på CBR 1000 RR Fireblade. Selvom CBR 600 RR vægtmæssigt er forrest i klassen med en køreklar vægt på kun 184 kg, har Honda arbejdet videre med at reducere især den uaffjedrede vægt, og det har medført nye, lettere monobloktype bremsekalipere foran. Også i farvevalget adskiller CBR 600 RR årgang 2009 sig fra de tidligere versioner med to helt nye farvekombinationer; en elegant grønmetal/sort og en innovativ og vovet hvid/blå/sort udgave. Men de kunder, der ønsker en klassisk Honda farvekombination, snydes dog ikke; det populære sort/røde tema findes også i 2009 i en ny version.





Den seneste Hornet har reelt kun navnet tilfælles med forgængerne, men konceptet er uændret siden introduktionen i 1998. Det handler ganske simpelt om størst mulig underholdning for penge. Den nyeste Hornet opfylder disse krav i rigt mål med en vægt på 177 kg med ABS og en motoreffekt på 102 hk. Og ikke nok med det, Hornet er helt fremme rent teknisk; motoren stammer således fra CBR 600 RR. Denne ultrakompakte motor er ændret med henblik på mere effekt i mellemområdet, og den opfylder med PGM-FI indsprøjtningssystemet de nye EURO-3 emissionskrav. Stellet er stadig af centralrørstypen, men nu i aluminium. Som noget nyt har man på den seneste Hornet kombineret sportslighed - blandt andet kendetegnet ved upside-down forgaflen - med Hondas CBS kombibremsesystem med ABS (standardudstyr i Danmark). "Streetfighter" konceptet går igen i designet med konveks dobbelt forlygte, integreret instrumentpanel med stor, centralt placeret analog omdrejningstæller og digitalt speedometer og et aggressivt 4-1 udstødningssystem. Hornet er dog mere udholdende end de fleste andre "Streetfightere" med sin 19 liters tank. Hornet placerer sig i den seneste version på en central plads i 600 cc klassen, hvor ingen andre modeller matcher dens kombinerede egenskaber, der gør, at den er lige så velplaceret i byen som på en snoet landevej.

CB 600 FA Hornet

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	599 cc
Boring x slag:	67 x 42,5 mm
Kompression:	12:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	102 hk (95/1/EC) v/12.000 om/min.
Max. drej. moment:	63,5 Nm v/10.500 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.435 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	800 mm
Vægt køreklar:	203 kg
Tankvolumen:	19 liter
Farve:	Hvid - Blå - Guldmetal
Udstyr:	Startspærre - ABS bremses

NY
FARVE



CBF 600 SA

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	599 cc
Boring x slag:	67 x 42,5 mm
Kompression:	11,6:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	77,5 hk (95/1/EC) v/10.500 om/min.
Max. drej. moment:	59 Nm v/8.250 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.490 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	785 mm (justerbar $\pm$ 15 mm)
Vægt køreklar:	223 kg
Tankvolumen:	20 liter
Farve:	Sort - Rød
Udstyr:	Startspærre – ABS bremses

Honda CBF 600-serien har været en stor succes, men i tråd med Hondas filosofi om hele tiden at tilbyde det bedste, valgte man til 2008 at opdatere modellen. Selvom CBF 600 SA ligner forgængeren, er der reelt tale om en helt ny motorcykel. Stel og motor kommer fra den nyeste CB 600 FA Hornet. Motoren blev designet til CBR 600 RR, og den blev samtidigt anvendt til Hornet. Nu findes den også i CBF 600, men den er ændret, så den har mindre topeffekt og større trækraft i mellemområdet i overensstemmelse med formålet. Motoren er forsynet med benzinindsprøjtning, og den er 5,3 kg lettere end forgængeren. Det samme gælder stellet, der – som motoren – stammer fra Hornet og er i aluminium, hvilket giver en vægtreduktion på 5 kg i forhold til det tidligere anvendte stålstel. Også de øvrige tekniske detaljer på CBF 600 blev gennemgået. Ergonomisk er der ændret på kåben, med nye ventilationsåbninger, sædet er blevet smallere, og håndgrebene bag sædet er forstærket i forhold til montering af topboks og sidetasker. Der er desuden nydesignede greb for kobling og bremse, og sågar centralstøttebenet er redesignet for nemmere betjening. Det meget roste "just-fit"-koncept, der tillader justering af sæde og kåbeglas, således at CBF 600 SA kan skræddersys til hver enkelt bruger, blev bibeholdt. Affjedringen for og bag samt bagsvingeren blev ændret for at passe til det nye stel, og bremsekalipere og skiver er nye og lettere end før. Benzintanken rummer hele 20 liter, hvilket sammenholdt med de motormæssige ændringer giver CBF 600 større rækkevidde end før. På udstyrsområdet har Honda Access udviklet en række produkter specielt til CBF-serien, således at maskinen kan udstyres individuelt efter køberens behov og ønsker.





CBF 600 N

CBF 600-serien blev opdateret til 2008 sæsonen med ny motor hentet fra CB 600 FA Hornet og stel i aluminium. Både S-versionen med halvkåbe og den " nøgne " N-version hører således til blandt de mest avancerede maskiner i mellemklassen op til 600 cc, hvor der normalt konkurreres mere på pris end på avanceret teknik. Honda har som vanligt en anden tilgang til opgaven, og man mener ikke, at køberne i denne klasse skal snydes for de nyeste EURO-3 godkendte motorer med benzinindsprøjtning og de mest avancerede stelkonstruktioner i aluminium. I tilfældet med CBF 600 N gemmes denne moderne teknik i en maskine, der matcher den klassiske opfattelse af en motorcykel, således at man tilgodeser de mange købere, der netop ønsker en maskine med et klassisk udseende uden at skulle gå på akkord med den tekniske del. CBF 600 N er identisk med CBF 600 SA bortset fra halvkåben og ABS bremserne.

Specifikationer

Motor:	4-cylindret rækkemotor, vandkølet
Volumen:	599 cc
Boring x slag:	67 x 42,5 mm
Kompression:	11,6:1
Ventiler/cylinder:	4
Effekt:	77,5 hk (95/EC/1) v/10.500 om/min.
Max. Drej. Moment:	59 Nm v/8.250 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	2 skiver
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.490 mm
Stel:	Aluminium
Sædehøjde:	785 mm (justerbar $\pm$ 15 mm)
Vægt køreklar:	218 kg
Tankvolumen:	20 liter
Farve:	Sort - Rød
Udstyr:	Startspærre



NYHED 2009

CBR 125 R

Specifikationer

Motor:	1-cylindret, vandkølet
Volumen:	125 cc
Boring x slag:	58 x 47,2 mm
Kompression:	11:1
Ventiler/cylinder:	2
Effekt:	13,6 hk (95/1/EC) v/10.000 om/min.
Max. Drej. Moment	10,6 nm v/8.000 om/min.
Antal gear:	6
Transmission:	Kæde
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Skive
Akselafstand:	1.294 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	776 mm
Vægt køreklar	127,3 kg
Tankvolumen:	10 liter
Farve:	Tricolour – Sort/sølv

Siden Honda CBR 125 R kom på markedet i 2004, har den vundet mange tilhængere med sit super sports design og samtidig brugervenlige fremtræden. Den lille CBR er nemlig en rigtig racereplica med helkåbe, dobbelte forlygter, skivebremser for og bag, 6 trins gearkasse og vandkølet motor, men den er også et særdeles økonomisk transportmiddel i dagligdagen. Den er endvidere udstyret med fuld instrumentering omfattende speedometer, omdrejningstæller, kølevandstermometer og benzinmåler. Den nyeste version, som kommer på det danske marked i 2009, har fået en ny, dynamisk kåbe med et mere aggressivt udtryk inspireret af CBR 600 RR og CBR 1000 RR. Også på motorområdet er CBR 125 R ændret; et nyt elektronisk benzinindsprøjtningssystem giver nemmere koldstarter med kortere opvarmningsperiode, bedre gasrespons og mindre emission. 4-taktsmotoren er særdeles kompakt og konstrueret med balanceaksel, og udstødningen sker via en lyddæmper i rustfrit stål. Som vanligt er farvevalget baseret på Hondas succesfulde, store CBR-serie, og CBR 125 R leveres i 2009 i Tricolour replica farver og en mere diskret sort/sølv farvekombination.



NYHED 2009

Honda konstruerer 125 cc maskiner ud fra de samme principper som modellerne med større volumen. Der er den samme tekniske ekspertise, det samme lange erfaringsgrundlag og den samme stolthed i håndværket som ved større Honda modeller. Det betyder, at når man køber en 125 cc Honda, får man den høje kvalitet og uendelige pålidelighed, som Honda med rette er kendt for. Men 125 cc klassen er ikke kun billig transport; moden dikterer, at en moderne 125 cc motorcykel skal være designet som en større maskine. Netop sådan er Honda CBF 125; det mindste og nyeste medlem af CBF-familien har de samme karakteristika som sine større brødre. Den er letkørt, brugervenlig, komfortabel og designet til formålet. Honda har udviklet 125 cc indsprøjtningsmotoren specielt til CBF 125 med henblik på det størst mulige drejningsmoment og et minimalt benzinforbrug, der betyder, at 13 liters tanken rækker op til 600 km alt efter vejforhold og belastning. Ligeledes er ergonomien tilgodeset med god plads til to, passagerbøjle og en elegant halvkåbe, der beskytter og giver CBF 125 et elegant og sportsligt udseende.

CBF 125

Specifikationer

Motor:	1-cylindret, luftkølet
Volumen:	125 cc
Boring x slag:	52,4 x 57,8 mm
Kompression:	9,2:1
Ventiler/cylinder:	2
Effekt:	11,3 hk (95/EC/1) v/8.000 om/min.
Max. Drej. Moment:	11,2 Nm v/6.250 om/min.
Antal gear:	5
Transmission:	Kæde
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Tromle
Akselafstand:	1.270 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	792 mm
Vægt køreklar:	128 kg
Tankvolumen:	13 liter
Farve:	Rød/sort – Sølv/sort





PS 125i

Specifikationer

Motor:	1-cylindret, vandkølet
Volumen:	125 cc
Boring x slag:	52,4 x 57,8 mm
Kompression:	11:1
Ventiler/cylinder:	2
Effekt:	13,7 hk (95/1/EC) v/9.000 om/min.
Max. drej. moment:	11,5 Nm v/7.000 om/min.
Transmission:	V-Matic
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Tromle
Akselafstand:	1.340 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	800 mm
Vægt køreklar:	135 kg
Tankvolumen:	8 liter
Farve:	Rød

Sofistikeret europæisk design, komfortable proportioner for køren og nem betjening. PS 125i er et perfekt scootervalg. Gode stabile køreegenskaber sikres af 33 mm forgafelen og 13" hjulene samt de sikre bremseegenskaber med Hondas innovative CBS kombibremsesystem. Lav sædehøjde og et bredt sæde giver sammen med et fladt fodbræt nemme adgangsforhold. Med et godt aflåseligt rum under sædet, en solid bagagebærer, der let bærer 35 liters topboksen fra Honda Access, og et handskerum i frontpanelet, er der plads til det meste. Som de fleste nye Honda scootere drives PS 125i af en vandkølet 1-cylindret, 4-taktsmotor med overliggende knastaksel og PGM-FI benzinindsprøjtning. Indsprøjtningssystemet sikrer nemme koldstarter, lave emissionstal og økonomisk kørsel. Motoreffekten og drejningsmomentet matcher transmissionen perfekt og sikrer, at PS 125i nemt følger trafikken. Kombineret er PS 125i med sit sofistikerede design og høje kvalitet det optimale valg for den kræsne 125 cc scooterkøber.





Honda ANF 125i Innova er en klassisk "step-through" scooter med benskræmme og store 17" hjul. Innova har en benzinøkonomisk 4-taktsmotor på 125 cc med benzinindsprøjtning, effekten er 9 hk ved 7.500 om/min., og den er udstyret med automatkobling og en fodskiftet 4-trinsgearkasse. Dette system kendes fra flere andre Honda modeller, og det giver lettere betjening. ANF 125i Innova er udstyret med en effektiv skivebremse på forhjulet, lukket kædekasse, handskerum under sædet og instrumentpanel med speedometer, ur og gearindikator. Sædet er komfortabelt med plads til 2 personer og håndgreb til passageren. Modellen er designet i klassisk, funktionel Honda-stil, men dog med de mest moderne, integrerede for- og baglygter samt blinklys. Motormæssigt sætter den nye standarder for små 4-taktsmotorer med en uovertruffen gangkultur, fin benzinøkonomi og et drejningsmoment, der overrasker og sikrer, at Honda ANF 125i Innova uden besvær følger med i trafikken op til tophastigheden på 105 km/t.

ANF 125i Innova

Specifikationer

Motor:	1-cylindret, luftkølet
Volumen:	125 cc
Boring x slag:	52,4 x 57,9 mm
Kompression:	9,3:1
Ventiler/cylinder:	2
Effekt:	9 hk (95/1/EC) v/7.500 om/min.
Max. drej. moment:	10 Nm v/5.500 om/min.
Antal gear:	4, automatisk kobling
Transmission:	Kæde
Forbremse:	Skive
Bagbremse:	Tromle
Akselafstand:	1.240 mm
Stel:	Stål
Sædehøjde:	768 mm
Vægt køreklar:	105,5 kg
Tankvolumen:	3,7 liter
Farve:	Sølv

