

Gli anni '90

1990 XRV750 Africa Twin



Regina della strada e delle competizioni

La strada più impegnativa e le piste da fuoristrada più massacranti devono essere assolutamente affrontate in sella ad una moto estrema come l'Africa Twin, una muscolosa 750cc da enduro derivata dalle plurivittoriose NXR750 Parigi-Dakar degli anni '80. Progettata dall'R&D Europea della Honda, la XRV750 si presenta con una funzionale carenatura, gruppo ottico sdoppiato ed un potente motore bicilindrico a V di 52° con 3 valvole per cilindro. L'imponente Africa Twin è stata per decenni una vera Regina del deserto – ma anche di quello turistico. Su strada asfaltata può mantenere facilmente alte velocità di crociera, ma in mano a piloti esperti si rivela una formidabile *racing* tuttoterreno.



1990 XRV750 Africa Twin

Motore	bicilindrico a V di 52°, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	742 cc
Alesaggio per corsa	81 x 72 mm
Potenza max	59 CV a 7500 giri/minuto
Coppia max	6,1 Kgm a 6500 giri/minuto
Alimentazione	Due carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	Pro-link
Freno ant.	doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	210 Kg

1990 ST1100 Pan European



La granturismo con un motore automobilistico

La ST1100 Pan European è stata semplicemente la miglior moto da turismo del mondo, un'alternativa alla Gold Wing per coloro i quali, meglio se in coppia, volevano coprire lunghe distanze in moto – bagagli compresi. Come la GL, aveva un motore automobilistico (4 cilindri a V di 90°), con l'albero motore operante in senso longitudinale e trasmissione cardanica.

Questa moto è nata dietro una precisa richiesta della Honda Europa. Filante ed aerodinamica, la granturismo Pan European poteva affrontare senza fatica lunghi viaggi mantenendo una elevata velocità di crociera (l'autonomia d'esercizio della nuova versione 1300cc ha superato addirittura i 360 km). La ST ha... inaugurato i "clubs" Honda, in quanto i proprietari delle "Pan" si incontrano tuttora ogni anno in raduni ed appuntamenti, fatti di giri in moto e di divertimento. Il sistema ABS-CBS (anti-bloccaggio delle ruote in frenata e frenata combinata), disponibile sulla ST1100 fin dal 1992, assicura un superbo grado di sicurezza in ogni condizione.



1990 ST1100 Pan European

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, 4 valvole per cilindro, DOHC con distribuzione a cascata d'ingranaggi, raffreddamento a liquido
Cilindrata	1085 cc
Alesaggio per corsa	73 x 64,8 mm
Potenza max	101,3 CV a 7500 giri/minuto
Coppia max	11 Kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	273 Kg

1991 EZ-Snow



In moto sulla neve

Nel corso della ricerca della massima versatilità d'utilizzo anche in condizioni estreme, talvolta Honda ha... abbandonato addirittura le ruote. Progettato appositamente per essere impiegato nelle zone innevate, a prima vista l'EZ Snow del 1991 sembrava un jet ski. Al posto della ruota anteriore montava infatti... uno sci. La trazione posteriore era garantita da un cingolo. Una tradizione fatta di continuo incoraggiamento e stimolo ai giovani ingegneri verso lo sviluppo di veicoli comunque insoliti - indipendentemente dalle esigenze commerciali - ha reso Honda in grado di affrontare con successo le più svariate esigenze tecniche e di mobilità.

1992 NR750



Unicamente... ovali

Con la straordinaria NR500 da competizione del 1979 la Honda rimise in discussione uno dei più tradizionali dogmi della tecnica: che l'unica forma possibile per un pistone fosse quella classica, tonda. Autentico atto di coraggio tecnologico, la NR rompeva con le convenzioni per adottare pistoni ovali all'interno del suo V4. Ciò permise di utilizzare valvole più grandi che aumentavano l'efficienza del motore, elevando conseguentemente il regime di rotazione del propulsore fino all'incredibile livello di 19.500 giri/minuto. Con la NR500 GP, Honda aveva osato portare avanti un radicale sviluppo di un motore a 4 tempi, quando l'opinione generale riteneva che solo i propulsori 2 tempi potessero risultare competitivi nel Motomondiale. Ci fu un po' di scoramento quando le prime NR presentarono una tale quantità di problemi tali da limitarne la competitività. Comunque, a lungo andare, tutta l'esperienza acquisita fu inestimabile, tale da essere riversata su tutta la gamma dei tradizionali motori a 4 tempi - compresi quelli a V.

Prova ne fu la NR750 stradale, la straordinaria moto presentata nel 1992, ancor oggi la moto più bella del mondo: una costosa motocicletta di prestigio - prodotta in serie limitata e tuttora ricercatissima dai collezionisti. Oltre ad essere la prima moto di serie equipaggiata con un



1992 NR750

motore a pistoni ovali, la NR750 presentava molte altre soluzioni innovative, come l'iniezione elettronica, l'insolito sistema di raffreddamento ed una scatola del cambio di tipo sportivo. Il telaio e la carenatura erano stati progettati direttamente al computer, e quindi appositamente testati per ottenere un'aerodinamica superba, un assoluto comfort di guida ed un design sbalorditivo. La speciale verniciatura a cinque strati della carrozzeria in fibra di carbonio, abbinata alla placcatura in titanio del parabrezza, ha regalato alla NR un assoluto blasone.

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi, DOHC con distribuzione a cascata di ingranaggi, 8 valvole per cilindro, raffreddato a liquido
Cilindrata	747 cc
Alesaggio per corsa	101,2 x 50,6 x 42 mm
Potenza max	130 CV a 14000 giri/minuto
Coppia max	5,4 Kgm a 9000 giri/minuto
Alimentazione	iniezione elettronica PGM-FI
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	Back bone a doppia trave d'alluminio
Sospensione ant.	telescopica a steli rovesciati
Sospensione post.	forcellone oscillante Pro-Arm
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	223 Kg

1993 SJ50 Bali



Il primo scooter italiano

In questo “cinquantino” (due anni più tardi evoluto anche in una versione targata da 100cc) si possono ritrovare oggi molte delle soluzioni che rendono gli scooter un prodotto di successo. Comfort e facilità di guida, affidabilità e ridotti consumi, pedana piatta e vano porta casco. Il voluminoso Bali sfoggiava le stesse caratteristiche della gente d’Abruzzo (dove è nato); forte e gentile, sempre al fianco del cliente per rendere più semplici e veloci gli spostamenti cittadini.



1993 SJ50 Bali

Motore	Monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	49cc
Alesaggio x Corsa	39,0 x 41,4mm
Potenza Max.	3,77 kW
Alimentazione	carburatori
Trasmissione/Cambio	meccanica a cinghia con variatore
Frizione	centrifuga automatica
Avviamento	elettrico
Telaio	tubolare
Sospensione ant.	forcella con braccetti oscillanti ed ammortizzatori idraulici
Sospensione post.	monotrave oscillante e monoammortizzatore idraulico
Freno ant.	disco idraulico
Freno post.	tamburo
Peso (a secco)	91 kg

1993 CBR900RR Fireblade



La leggerezza è tutto

Adrenalina pura su due ruote. La CBR900RR rappresenta l'essenza delle Supersport Honda degli Anni '90. La Fireblade è ciò che gli sportivi a due ruote di ogni parte del mondo hanno sempre desiderato: una moto calda e passionale, che unisce potenza bruciante, sorprendente leggerezza e superba maneggevolezza. Sviluppata in origine da Honda per risultare un veicolo speciale a tutti i livelli, la CBR900RR è diventata un fenomeno commerciale in grado di superare ogni competitor della categoria 750-1000 cc, grazie alle sue dimensioni contenute – quasi come quelle di una media 600cc. La tecnologia che ha prodotto questa magia era palesemente innovativa; si partiva da un "classico" 4 cilindri in linea alimentato a carburatori, abbinato ad un telaio scatolato in lega d'alluminio. Invece, ricorrendo alle capacità ed all'ingegno dei propri tecnici, Honda ha fatto in modo che ogni più piccolo particolare della Fireblade fosse pensato per contenere il peso ed ottimizzare l'aerodinamica e le prestazioni. Seguendo la tradizionale ricerca Honda del meglio, le successive generazioni delle CBR900RR (divenuta CBR1000RR dal 2004) sono diventate sempre più leggere e potenti, per mantenersi costantemente al vertice di un mercato dove la concorrenza è decisamente agguerrita.



1993 CBR900RR Fireblade

Motore	4 cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	893 cc
Alesaggio per corsa	70 x 58 mm
Potenza max	124 CV a 10500 giri/minuto
Coppia max	9,0 Kgm a 8500 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	a doppia trave superiore
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante Pro-Link
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	185 Kg

1994 NSR125R SP



La migliore 125cc 2 tempi di sempre

La più avanzata 125 2 tempi Honda mai realizzata è stata la NSR125R SP, che già dal nome tradiva la propria vocazione *racing*. Era infatti la versione stradale della moto da corsa che dominava le competizioni giovanili dedicate alle derivate di serie (Sport Production). Gigantesco freno a disco anteriore (e posteriore), grintosi cerchi in lega, carenatura studiata in galleria del vento, un potentissimo motore 2 tempi dalle prestazioni formidabili l'hanno resa una vera inconfondibile della velocità – in Italia ed all'estero.



1994 NSR125R SP

Motore	Monocilindrico, 2 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	125cc
Alesaggio x Corsa	54 x 54,5
Potenza Max.	25 Kw
Frizione	a dischi multipli a bagno d'olio
Avviamento	elettrico
Telaio	in lega d'alluminio pressofuso
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	forcellone oscillante con monoammortizzatore idraulico
Freno ant.	disco idraulico
Freno post.	disco idraulico
Peso (a secco)	132 kg

1994 RVF750/RC45



In cima al mondo

La vittoria di John Kocinski nel Mondiale Superbike '97 dice tutto della sbalorditiva RVF/RC45: una sensazionale fusione del potente motore V4 e dello stato dell'Arte della tecnica ciclistica, un binomio che ha conquistato i più impegnativi circuiti del mondo. Modello al vertice del segmento delle sportive replica, la RC45 ad iniezione elettronica si differenzia fra mille per raffinatezza e qualità. Equipaggiata con una filante carenatura sviluppata direttamente dalla HRC (Honda Racing Corporation), la RC45 ha dimostrato grande stabilità alle alte velocità, abbinata ad un'eccezionale maneggevolezza su strada.



1994 RVF750/RC45

Motore	4 cilindri a V, 4 tempi DOHC con distribuzione a cascata d'ingranaggi, 4 valvole per cilindro, raffreddato a liquido
Cilindrata	749,2 cc
Alesaggio per corsa	72 x 46 mm
Potenza max	120 CV a 12.000 giri/minuto
Coppia max	7,7 Kgm a 10.000 giri/minuto
Alimentazione	iniezione elettronica (PGM-FI)
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	a diamante con tubi in alluminio a sezione differenziata
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	Pro-Link con Pro-Arm
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	189 Kg

1995 CBR600F



La “seicento” per antonomasia

Da quando la Honda ha presentato nel 1987 la CBR600F, le Super Sport da 600cc sono diventate un segmento di mercato estremamente competitivo. Più maneggevole ed economica di tante moto sportive di maggior cilindrata, l'agile Honda 600 ha regalato per decenni prestazioni al top della categoria. Nel 1995 era stata sviluppata come una moto... targata da competizione, che stupisse anche i più incalliti appassionati delle alte prestazioni su due ruote. E' stata consegnata ad oltre 300.000 clienti di tutto il mondo ed ha vinto il mondiale Supersport 2002; nel 2003 ha lasciato il campo alla più sportiva versione CBR600RR. Fra le novità tecniche della F, si devono segnalare il sistema di immissione diretta dell'aria (ram-air), che fornì un deciso contributo di cavalli alla versione '95. E' tuttora stupefacente come la CBR600F potesse di volta in volta trasformarsi in una imbattibile moto da pista od in una perfetta moto stradale per il granturismo veloce...



1995 CBR600F

Motore	4 cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	599 cc
Alesaggio per corsa	65 x 45,2 mm
Potenza max	100 CV a 12000 giri/minuto (ECE)
Coppia max	6,4 Kgm a 10500 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori
Cambio	6 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	forcellone Pro-Link
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	185 Kg

1996 F6C



La Custom a 6 cilindri

La splendida Honda F6C, un autentico *missile da crociera*, aveva la coppia di un razzo ed un aspetto tipicamente *hot-rod*. Il design, classico e personale al tempo stesso, si completa con un'abbondanza di elementi cromati che mettono in evidenza il motore a 6 cilindri contrapposti ed il particolare andamento dei tubi di scarico. Ma quel *quid* che eleva decisamente la F6C fra tutte le altre cruiser è la devastante accelerazione, la capacità di divorare senza fatica lunghi tratti autostradali, la frenata di livello superiore e l'ottima maneggevolezza – sia a bassa velocità che ad oltre 160 Km/h. Sebbene il suo design la facesse ammirare da una clientela molto particolare, la fluida erogazione dei 100 CV della F6C (il motore era quello della GL1500) riusciva ad affascinare chiunque. L'F6C fu il primo frutto di un (azzeccato) tema sviluppato dal Progetto Phoenix, un "serbatoio di cervelli" creato da Honda negli Stati Uniti e dedicato esclusivamente allo studio di Custom innovative...



1996 F6C

Motore	6 cilindri contrapposti, 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	1520,3 cc
Alesaggio per corsa	71 x 64 mm
Potenza max	100CV a 6000 giri/minuto
Coppia max	13,3 Kgm a 5000 giri/minuto
Alimentazione	6 carburatori
Cambio	5 velocità
Frizione	multidisco umida
Avviamento	elettrico
Telaio	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione ant.	forcella telescopica a steli rovesciati
Sospensione post.	due ammortizzatori tradizionali
Freno ant.	Doppio disco
Freno post.	a disco
Peso	309 Kg

1996 Sky 50



Essenzialità su 2 ruote

A suo modo rivoluzionario, l'Honda Sky ha rappresentato da subito una valida alternativa al più costoso ed elegante SH50. Nato con l'obiettivo di... costare poco (meno di 2,5 milioni di lire del 1996) ed originariamente destinato ad un pubblico giovane e dinamico anche per via delle sgargianti colorazioni (giallo/bianco, viola/giallo, etc), raggiunte da subito anche una clientela più matura, che desiderava un "cinquantino" tuttofare e dai ridicoli costi di gestione. Vero successo europeo (lo stabilimento di Atessa ne ha costruiti decine di migliaia, per tutto il vecchio continente ed il Giappone) ha mostrato nella versione "Vetro" (in uretano antigraffio trasparente) tutta l'innovativa tecnologia Honda applicata persino ad uno scooter a ruote alte di ridotta cilindrata.



1996 Sky 50

Motore	Monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	49cc
Alesaggio x Corsa	39,0 x 41,4
Potenza Max.	1,70 Kw a 6000 giri/min
Coppia Max.	2,8 Nm a 3500 giri/min
Alimentazione	carburatori
Trasmissione/Cambio	meccanica a cinghia con variatore
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	forcella telescopica
Sospensione post.	monotrave oscillante, con ammortizzatore
Freno ant.	Disco idraulico
Freno post.	a tamburo
Peso (a secco)	75 kg

1996 VT600C Shadow



Una Custom *bestseller*

Va bene la moda, è perfetta la qualità a costi contenuti, ma nessuno avrebbe mai pensato di vedere una Custom in vetta alla classifica delle moto più vendute in Italia. Questo è invece quel che accadde alla metà degli anni '90, quando la VT600C Shadow raggiunse quella maturità tecnica che la portò ad essere scelta anche da coloro i quali non avrebbero mai pensato di confondere la Via Emilia con la... Route 66 americana ! Comoda, affidabile e brillante, con il borbottio del V2 a far da colonna sonora, la VT600 Shadow fece breccia nel cuore degli italiani (e non solo), inaugurando una vasta gamma di Custom "made in Usa" dal successo continuo e dalle cilindrata più disparate.



1996 VT600C Shadow

Cilindrata	583cc
Alesaggio per corsa	75 x 66mm
Potenza max	28kW a 6500 giri/min
Coppia max	48Nm a 3500 giri/min
Cambio	a 5 rapporti
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica con steli da 39mm
Sospensione post.	Monoammortizzatore
Freno ant.	Disco idraulico da 296mm
Freno post.	Tamburo da 160mm
Peso	199 kg

1997 SRX50/90 Shadow



Lo scooter custom

Alla fine degli anni '90, la gamma Shadow si è estesa anche alle cilindrata minori, creando una nuova tendenza fra gli scooter per giovani di piccola cilindrata. I due SRX Shadow (con motore 50 e 90cc a 2 tempi) sono un pratico mezzo di trasporto cittadino dagli originalissimi elementi stilistici retrò, come le mille cromature che circondano i fari anteriori e posteriori. I mille dettagli originali, insieme al design tondeggianti, caratterizzano un prodotto singolare, con stile, comfort e funzionalità uniche nel proprio genere.



1997 SRX50/90 Shadow

Motore	monocilindrico, 2 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	49 (89) cc
Alesaggio per corsa	39 x 41,4 (48 x 49,6) mm
Potenza max	4,5 (7,7) CV a 6000 (6750) giri/minuto
Coppia max	0,54 (0,86) Kgm a 5750 (4000) giri/minuto (ECE)
Alimentazione	carburatore
Trasmissione	V-matic
Frizione	centrifuga automatica a secco
Avviamento	elettrico ed a pedale
Telaio	tubolare in acciaio
Sospensione ant.	attacco inferiore
Sospensione post.	braccio oscillante
Freno ant.	a disco
Freno post.	a tamburo
Peso	88 (92) Kg

1997 CBR1100XX Super Blackbird



La moto più veloce del mondo

Presentata come “la prima moto di serie a raggiungere i 300km/h”, la CBR1100XX traeva il proprio nome dall’aereo-spia americano SR71 Super Blackbird, protagonista della “guerra fredda”. Ma era... caldissima e passionale, con il guidatore circondato dall’avvolgente carenatura aerodinamica e pronto a gestire un propulsore formidabile, 4 cilindri in linea da oltre 150 CV con un’erogazione entusiasmante. La frenata combinata era “da riferimento”. Nata per... ridurre i tempi di percorrenza autostradale, scrisse un nuovo capitolo nella storia del granturismo veloce e molte sue idee, opportunamente rielaborate, si possono ritrovare nel Concept V4 presentato al Salone di Milano 2008.



1997 CBR1100XX Super Blackbird

Motore	4 tempi, 16 valvole, (DOHC) inline- 4 raffreddato a liquido
Cilindrata	1137 cc
Alesaggio per corsa	79 x 58 mm
Potenza max	164 CV a 10.000 giri/minuto
Coppia max	12,7Kgm a 7.250 giri/minuto (ECE)
Alimentazione	4 carburatori da 42 mm(tipo CV)
Trasmissione	6 rapporti
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella a cartuccia HMAS da 43 mm, escursione da 120 mm
Sospensione post.	Pro-Link con ammortizzatore HMAS, precarico regolabile, escursione da 120 mm
Freno ant.	Due dischi idraulici da 310 x 5 mm con pinze a tre pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato con Dual-CBS
Freno post.	Disco idraulico singolo 256 x 5 mm con pinza a tre pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato con Dual-CBS
Peso	223 Kg

1997 Foresight



Dieci anni di successi

Il primo “maxiscooter made in Honda” era equipaggiato da un affidabile propulsore monocilindrico 4 tempi, con caratteristiche d’avanguardia come l’enorme capacità di carico (il vano sottosella può ospitare 2 caschi ed altri oggetti), il freno di stazionamento, le frecce con ritorno automatico e la frenata combinata. Riscosse un grande successo commerciale – anche nella nuova versione con freno a disco posteriore presentata nel 2000, quando la produzione venne trasferita in Italia. Venduto in oltre sessantamila esemplari in tutto il mondo, ha rappresentato la chiave con la quale Honda è entrata nel competitivo mercato dei maxiscooter “quarto di litro”.



1997 Foresight

Motore	monocilindrico, 4 tempi, monoalbero (OHC)
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio per corsa	72,7 x 60 mm
Potenza max	14,1 CV a 7.000 giri/minuto
Coppia max	21 Kgm a 5.500 giri/minuto (ECE)
Alimentazione	Carburatore da 30 mm (tipo CV)
Trasmissione	V-matic
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica con steli da 33mm
Sospensione post.	Monoammortizzatore con motore oscillante
Freno ant.	Disco idraulico da 240 x 4 mm con pinza a tre pistoncini, sistema CBS, (Combined Brake System) e pastiglie in resina stampata
Freno post.	Disco idraulico da 220 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in resina stampata
Peso	150 Kg

1998 Hornet 600



La prima Naked 4 cilindri

Non è facile tornare alle origini. Ma si può farlo con intelligenza, analizzando i successi passati per prepararsi a nuovi trionfi. E' il caso dell'Honda Hornet 600, la moto che ha creato il nuovo mercato delle Naked 4 cilindri – oggi il segmento più importante in assoluto. Ruota da 16" anteriore (dal 2000 cresciuta a 17 pollici), design di classe, "gomme" posteriore da 180 da vera *Streetfighter* e motore 4 cilindri ben in vista, che ne sottolinea l'assoluta qualità costruttiva: questi gli *atout* della Hornet, che dal 2000 è stata per molti anni al vertice delle moto più vendute d'Europa (dagli 8 ai 12mila esemplari venduti annualmente solo in Italia), grazie alle differenti versioni che si sono succedute.



1998 Hornet 600

Motore	4 cilindri in linea, 4 tempi, 16 valvole, (DOHC), raffreddato a liquido
Cilindrata	599 cc
Alesaggio per corsa	65 x 45,2
Potenza max	70 kW A 12.000 giri/minuto
Coppia max	64,6 Kgm a 10.000 giri/minuto
Alimentazione	4 carburatori da 34 mm a valvola piatta (tipo CV)
Trasmissione	6 rapporti
Avviamento	Elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 120 mm
Sospensione post.	Monoammortizzatore regolabile nel precarico (7 posizioni), escursione 128 mm
Freno ant.	Due dischi idraulici da 296 x 4,5 mm con pinze a due pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato
Freno post.	Disco idraulico da 220 x 5 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
Peso	176 kg

1998 VFR



Sofisticata tecnologia

L'esperienza delle corse è risultata fondamentale anche nella realizzazione della prima VFR, con un motore V4 ancor più leggero, compatto e potente. Oltre all'iniezione elettronica PGM-FI, questa moto sfoggiava anche camicie dei cilindri in metallo composito ed una sofisticatissima distribuzione e cascata d'ingranaggi (montata lateralmente), al fine di snellire ancor più il disegno del propulsore. Rispetto alla RC45 del Mondiale Superbike, il propulsore aveva una corsa più lunga, con i perni dell'albero a camme disposti a 180° per una maggior versatilità. L'eccezionale maneggevolezza era assicurata dal robustissimo forcellone monobraccio Pro-Arm, infulcrato direttamente ai carter motore, e dalla forcella a cartuccia con sistema H.M.A.S. (Honda Multi Action System). Il sistema Dual CBS sfruttava tre freni a disco, il massimo in tema di sicurezza in frenata e facilità d'uso.



1998 VFR

Motore	4 cilindri a V di 90°, 4 tempi DOHC con distribuzione a cascata d'ingranaggi, 16 valvole, raffreddato a liquido
Cilindrata	781 cc
Alesaggio per corsa	72 x 48,6 mm
Potenza max	106 CV a 10500 giri
Coppia max	8,1 Kgm a 8500 giri/minuto
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Cambio	6 velocità
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica a cartuccia
Sospensione post.	Monobraccio con sistema Pro-Link
Freno ant.	Due dischi idraulici con Dual-CBS
Freno post.	Disco idraulico con Dual-CBS
Peso	208 Kg

1998 X8R-S



Sportivo e pressofuso

Anche con lo sportivissimo X8R Honda ha lanciato una nuova moda, grazie al telaio ipertecnologico “a vista” che sembra gridare ad alta voce: chi ci guida si diverte! L’X8R ha rappresentato una vera novità tecnica, in quanto il telaio (l’unica parte dello scooter realizzata in Giappone) ha rappresentato la più moderna costruzione monoscocca in lega d’alluminio pressofuso applicata agli scooter. La carena sagomata avvolgeva fari ed indicatori di direzione, creando forme accattivanti nella zona della pedana poggiapiedi ed all’estremità posteriore. Un elemento chiave del forte messaggio stilistico era rappresentato dai doppi fari anteriori con lenti oblunghe. Due le versioni realizzate in Italia di questo scooter, entrambe con motore 2 tempi da 50cc: l’X8R-S (SuperSport), con ruote di diametro maggiorato rispetto all’X8R-X (Cross Sport).



1998 X8R-S

Motore	monocilindrico 2 tempi, raffreddato ad aria
Cilindrata	49,4 cc
Alesaggio per corsa	39 x 41,4mm
Potenza max	5,6 CV a 7250 giri/minuto
Coppia max	0,56 Kgm a 7000 giri/minuto
Alimentazione	carburatore
Trasmissione	V-matic
Frizione	centrifuga automatica a secco
Avviamento	elettrico ed a pedale
Telaio	monoscocca in alluminio pressofuso
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	braccio oscillante con monoammortizzatore
Freno ant.	a disco
Freno post.	a disco
Peso	92 Kg

1998 Pantheon 125



Il 2 tempi ecologico

Il mercato degli scooter 125cc era cresciuto enormemente a metà degli anni '90, e da quest'analisi scaturì il progetto del Pantheon 125, un city-commuter equipaggiato con un brillante motore a due tempi. In origine, sembrò strano ai più che un'azienda "quattrotempistica" come Honda adottasse un 2T, ritenuto un motore tendenzialmente inquinante; ma l'azienda aveva da tempo svolto ricerche approfondite per rendere questo propulsore davvero compatibile con l'ambiente. Infatti, il rivoluzionario motore ARC del Pantheon (con catalizzatore) assicurava livelli di emissioni allo scarico eccezionalmente contenuti (persino minori dei 4 tempi!), mentre l'efficientissimo processo di combustione contribuiva a ridurre sensibilmente i consumi, in quanto il sistema ARC bruciava completamente tutto il carburante presente nella camera di scoppio - grazie anche all'ausilio di una valvola elettronica posta sul condotto di scarico. Nessun altro scooter poteva vantare un propulsore sperimentato direttamente nelle competizioni - nella terribile Parigi-Dakar del 1995 ! E l'ampia capacità di carico, il look simil-Foresight ed il prezzo contenuto fecero del Pantheon 125 e 150cc (costruito in Italia) un grande successo.



1998 Pantheon 125

Motore	monocilindrico, 2 tempi con sistema ARC, raffreddato a liquido
Cilindrata	124,8 cc
Alesaggio per corsa	54 x 54,5 mm
Potenza max	15 CV a 7000 giri/minuto
Coppia max	1,5 Kgm a 6500 giri/minuto
Alimentazione	Carburatore
Trasmissione	V-matic
Avviamento	elettrico
Telaio	Tubolare in acciaio
Sospensione ant.	telescopica
Sospensione post.	Monoammortizzatore con motore oscillante
Freno ant.	a disco idraulico, con sistema CBS
Freno post.	a tamburo, con sistema CBS
Peso	144,5 Kg

1999 Varadero 1000



Maxienduro da viaggio

Il look “Desert Storm” non deve trarre in inganno – e nemmeno le dimensioni. In dieci anni di vita, la Varadero ha soddisfatto decine di migliaia di clienti ed acquisito un’autorevolezza unica nel settore delle maxienduro stradali. Nata per macinare chilometri senza sosta su strada e fuori, tradisce nel nome quella vocazione ad “andare oltre” che si ritrova nel look, caratterizzato da dimensioni imponenti, telaio perimetrale ed un motore V2 da 1000cc *che-più-generoso-non-si-può*. Il serbatoio è una vera... cisterna e permette una grande autonomia per guidare a lungo, a due ed a pieno carico, gustandosi in pieno relax il viaggio ed il panorama.



1999 Varadero 1000

Motore	2 cilindri a V di 908 raffreddato a liquido, 4 tempi, 4 valvole per cilindro bialbero (DOHC)
Cilindrata	996 cc
Alesaggio per corsa	98 X 66 mm
Potenza max	95 CV a 8000 giri/minuto
Coppia max	10,1 Kgm a 6000 giri/minuto
Alimentazione	2 carburatori da 42mm a valvola piatta (tipo CV)
Trasmissione	catena sigillata O-ring
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica idraulica con steli da 43 mm
Sospensione post.	Pro-Link con molla regolabile nel precarico
Freno ant.	Due dischi idraulici da 296 x 4,5 mm con pinze a tre pistoncini (Dual-CBS) e pastiglie in metallo sinterizzato
Freno post.	Disco idraulico da 256 x 5 mm con pinza a tre pistoncini (Dual-CBS) e pastiglie in metallo sinterizzato
Peso	220 Kg

1999 Shadow 125



La piccola grande Custom

La vedi e ti sembra una 500cc. La guidi e va più forte di una “trecentocinquanta” del secolo scorso. Ti fermi a fare benzina e noti quanto poco consuma... La Shadow 125 è una vera custom di piccola cilindrata, caratterizzata da un innovativo propulsore bicilindrico 4 tempi dai consumi ridottissimi e con una manutenzione periodica ridotta ai minimi termini. Raffinata ed elegante come una moto di categoria ben superiore, ha invaso le strade del vecchio continente e riscosso un successo straordinario fra i motard europei.



1999 Shadow 125

Motore	2 cilindri a V di 908 SOHC, 4 tempi, 4 valvole, raffreddato a liquido
Cilindrata	124,7 cc
Alesaggio per corsa	42 x 45 mm
Potenza max	15 CV a 11000 giri/minuto
Coppia max	1,09 Kgm a 9000 giri/minuto
Alimentazione	2 carburatori da 22mm (tipo VP)
Avviamento	elettrico
Sospensione ant.	Forcella telescopica da 35 mm, escursione 110 mm
Sospensione post.	Forcellone con due ammortizzatori regolabili nel precarico, escursione 80 mm
Freno ant.	Disco da 240 mm con pinza a due pistoncini
Freno post.	Tamburo da 130 mm
Peso	145 Kg