

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

04 ottobre 2022

HONDA CB750 HORNET 2023



Data del comunicato stampa: 4 ottobre 2022

Nuovo modello: La nuovissima Hornet rivela il suo carattere. Ridotta all'essenziale, offre un rapporto peso-potenza ai vertici della categoria grazie a un motore che eroga una potenza massima di 92 CV (67,5 kW) e una coppia massima di 75 Nm con un peso complessivo con il pieno di benzina di 190 kg.

Il nuovissimo motore bicilindrico parallelo a 8 valvole Unicam assicura puro divertimento alla massima potenza e prestazioni altrettanto efficaci ai medi e bassi regimi, mentre il nuovo telaio superleggero rende la moto estremamente agile e maneggevole su qualsiasi percorso.

La tecnologia Throttle By Wire (TBW) offre 4 Riding Mode di cui uno completamente

personalizzabile, che creano mix perfetti tra i 3 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) con controllo integrato anti impennata, e i 3 livelli di regolazione della potenza e del freno motore.

Il nuovo telaio in acciaio con struttura a diamante ospita sospensioni Showa, con forcella a steli rovesciati SFF-BP™ (Separate Fork Function Big Piston) da 41 mm e ammortizzatore con leveraggio Pro-Link. Le pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini assicurano una frenata potente e modulabile.

Completano l'allestimento il display TFT a colori da 5" con connettività Honda Smartphone Voice Control system (HSVCs), fari full LED, indicatori di direzione a disattivazione automatica e con sistema di segnalazione frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal).

La nuova Hornet è disponibile anche nella versione guidabile con la patente A2.

Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Dati Tecnici

1. **Introduzione**

La prima CB600F Hornet del 1998 ha raggiunto una grande popolarità in Europa per svariate ragioni: si trattava di una naked compatta, perfetta per girare in città, ma che offriva tutta la potenza e la maneggevolezza necessarie per accelerazioni imperiose e per disegnare curve perfette. Nelle versioni successive, la Hornet ha progressivamente affilato le sue armi, fino a diventare una vera e propria moto da gara nelle mani dei piloti della Hornet Cup (disputata dal 2000 al 2014). Lo sviluppo di una nuova generazione, in termini di motore, telaio e design, avvenne nel 2007, con la maggiore potenza – frutto dell'adozione del motore di derivazione CBR600RR – con il telaio in alluminio e lo stile molto più aggressivo.

Ogni proprietario aveva una sua speciale motivazione per ritenere la *sua* Hornet così fenomenale, ma due cose non sono mai cambiate in tutta la storia della sua evoluzione: era una moto divertente da guidare. E il divertimento era assicurato a un prezzo accessibile.

Dalla comparsa della prima Hornet sono passati 25 anni e nel mondo del motociclismo ci sono stati cambiamenti importanti. Il segmento delle naked si è ampliato sia dal punto di vista delle cilindrata che della complessità: sono emerse molte nicchie di mercato e i clienti sono diventati via via più esigenti. Non poteva esserci momento migliore per l'arrivo di questa nuova Hornet: una moto contemporanea progettata per una generazione completamente nuova di motociclisti. L'eredità che raccoglie è importante e se la gioca contro una concorrenza agguerrita. Ma nessuno di questi aspetti è stato trascurato dai progettisti Honda!

Partendo da questo scenario, si è arrivati alla creazione di qualcosa di davvero speciale: una nuovissima CB750 Hornet ispirata alla tradizione dei modelli precedenti ma che rivisita il brand Hornet in chiave moderna, per un'esperienza di guida adrenalinica che regala puro divertimento su qualsiasi tipo di strada.

Lo stile realizzato dalla nuova generazione di designer del centro R&D Honda di Roma è stato pensato per attirare i motociclisti più giovani desiderosi di fare un importante salto di qualità in termini di look e prestazioni. Il motore bicilindrico parallelo completamente nuovo regala una potenza e una coppia sbalorditive a qualsiasi regime ed è equipaggiato con un'elettronica di ultima generazione. Le sofisticate sospensioni Showa sono montate su un nuovissimo telaio in acciaio con struttura a diamante che consente al pilota di sfruttare tutto il potenziale a disposizione. Il look minimalista con superfici ben definite conferisce alla nuova Hornet uno stile moderno e da vera "guerriera della strada".

Con la nuova CB750 Hornet, Honda ha raggiunto il miglior rapporto peso-potenza di sempre in questo segmento. Ecco perché per descriverla bastano tre parole: veloce, agile, divertente.

Questo il commento di Fuyuki Hosokawa, Test Project Leader, Honda R&D, Giappone:

La Hornet è sempre stata una moto molto speciale per Honda. Le eccitanti, coinvolgenti prestazioni, sono sempre andate a braccetto con una superlativa maneggevolezza.

Prima di cominciare questo progetto, abbiamo pensato a lungo e in modo approfondito a che tipo di prestazioni volevamo offrire al pilota. Sapevamo che era essenziale mantenere la tipica cattiveria della Hornet agli alti regimi, ma che allo stesso tempo, in quanto Hornet di nuova generazione per i tempi moderni, volevamo che il motore fornisse una sensazione di coppia davvero sostanziosa, accompagnata dal sound zoppicante che rende coinvolgenti anche i bassi e medi regimi. Il nostro obiettivo è sempre stato quello di coniugare queste caratteristiche di erogazione con la massima agilità e maneggevolezza, per rendere ogni momento della guida, anche in città, davvero divertente e appagante.

Per ottenere il tipo di performance e agilità che volevamo, sapevamo che avremmo dovuto sviluppare un motore bicilindrico a "corsa corta" tutto nuovo, con manovellismo a 270 gradi. Questo tipo di propulsore non avrebbe soltanto sviluppato quel tipo di erogazione agli alti regimi, ma anche una consistente coppia ai regimi bassi e medi, l'ideale per guidare sia nei tratti urbani che per fiondarsi fuori dalle curve su strada aperta.

Giovanni Dovis, Lead Styling Designer, Honda R&D Roma, afferma:

La filosofia di design di Honda è creare qualcosa di puro e funzionale, ma senza complicazioni: modelli di una bellezza essenziale che fanno presa sulle emozioni. Il design della nuova Hornet è riassunto nel concetto di 'dinamismo sensuale'. Doveva essere una moto con un design da vera streetfighter, come l'originale, ma con angoli e proporzioni più aggressivi. L'ispirazione ci è venuta dalle linee sinuose e possenti di un puma lanciato a tutta velocità la cui potenza si riflette nel nuovo motore.

Il look della Hornet promette agilità, dinamismo e leggerezza, grazie alle proporzioni affusolate, alla sezione di coda appuntita e alle linee super definite. Le nuove proporzioni

compatte e il carattere nervoso e grintoso, espresso sia sul frontale che sul codino, fanno della Hornet una moto sportiva a tutti gli effetti.

Volevamo poi che questa moto avesse un ulteriore segno di riconoscimento, per questo abbiamo previsto un telaio rosso metallizzato con forcella anodizzata abbinata, in contrasto con la raffinatezza delle livree in bianco o nero. E, naturalmente, abbiamo voluto rendere omaggio alla tradizione con l'esclusivo giallo cardellino opaco (Mat Goldfinch Yellow).

2. Panoramica del modello

Il nuovissimo motore della Hornet riunisce in dimensioni compatte tutte le abilità ingegneristiche di Honda. Qualche numero: bicilindrico parallelo di 755 cc in grado di erogare 92 CV (67,5 kW) di potenza massima e 75 Nm di coppia. Grazie al peso con il pieno di benzina contenuto in soli 190 kg offre il miglior rapporto peso/potenza della categoria, pari a 0,36 kW/kg o 2,81 kg/kW.

La distribuzione compatta Unicam a 8 valvole, resa celebre dai modelli della gamma CRF, sfrutta canali di aspirazione a vortice (Vortex Flow Duct) e condotti di aspirazione discendenti per assicurare una combustione ottimale. L'albero motore a 270° regala ottime sensazioni e carattere alla guida; la trasmissione primaria aziona anche l'albero di equilibratura, mentre il cambio a 6 rapporti è dotato di frizione assistita e antisaltellamento. Gli ausili elettronici alla guida si avvalgono della tecnologia Throttle By Wire (TBW) che comprende 4 Riding Mode (di cui uno completamente personalizzabile) che mixano 3 livelli di controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) integrato con l'anti-impennamento e 3 livelli di regolazione della potenza e del freno motore.

Per sfruttarne al massimo il potenziale, il nuovo motore è alloggiato in un nuovissimo telaio in acciaio con struttura a diamante, straordinariamente leggero grazie all'ottimizzazione dello spessore e della rigidità delle pareti e dei tubi. Per garantire la massima agilità e una risposta ottimale sono state scelte le migliori sospensioni sul mercato: forcella a steli rovesciati Showa SFF-BP™ da 41 mm e ammortizzatore Showa con leveraggio Pro-Link. Le doppie pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini assicurano una frenata sempre potente e modulabile, mentre le dimensioni degli pneumatici sono state scelte per garantire un livello elevato di aderenza e un'agilità sorprendente: sezione da 120 all'anteriore abbinata a una sezione da 160 al posteriore, un mix unico per una naked di questa cilindrata e potenza!

Il ricco elenco di dotazioni si completa con un display TFT a colori da 5" che riproduce le informazioni in modo chiaro e consente di gestire tutti i sistemi, oltre a fornire la connettività del sistema Honda Smartphone Voice Control per dispositivi Android e iOS. L'illuminazione è garantita da fari full LED; gli indicatori di direzione si disinseriscono automaticamente e integrano anche il sistema di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop System).

Oltre alle dotazioni di serie, è disponibile una vasta gamma di accessori, sia di intonazione sportiva che turistica, tra cui il cambio elettronico *quickshifter*, le borse laterali semirigide, i tamponi paramotore e numerosi dettagli estetici (l'elenco completo è riportato nella sezione 4, Accessori).

La CB750 Hornet 2023 è disponibile nei seguenti colori:

- *Pearl Glare White* con telaio *Metallic Red Flame* e forcella anodizzata *Red*
- *Graphite Black* con telaio *Metallic Red Flame* e forcella anodizzata *Red*
- *Matte Iridium Gray Metallic*
- *Mat Goldfinch Yellow*

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- ***Nuovo motore bicilindrico parallelo di 755 cc, Unicam a 8 valvole***
- ***Potenza massima di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min***
- ***Coppia massima di 75 Nm a 7.250 giri/min***
- ***Albero motore a 270° a scoppi irregolari per un carattere marcato***
- ***Canali di aspirazione a vortice (Vortex Air Flow) brevettati per una perfetta aspirazione dell'aria***
- ***Frizione antisaltellamento e assistita per ridurre lo sforzo alla leva***
- ***Consumo medio di 23 km/l per un'autonomia potenziale di 340 km con il pieno***

La presentazione di un nuovo motore Honda è sempre un momento speciale. E presentarlo come elemento fondante di una Hornet di nuova generazione dimostra il significato del ritorno di questo nome iconico. Gli ingegneri Honda hanno progettato un inedito propulsore bicilindrico parallelo con prestazioni al top del segmento per rendere la nuova Hornet super divertente da guidare. Progettato per essere spremuto fino al limitatore e regalare sensazioni forti, questo motore offre una spinta generosa anche ai regimi bassi e medi, risultando accessibile anche per i piloti meno esperti e per tutti coloro che non vogliono rinunciare a una sana dose di divertimento in città.

La cilindrata è di 755 cc e la distribuzione è di tipo Unicam (monoalbero) a 8 valvole. Il nuovo bicilindrico parallelo eroga una potenza massima di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min e una coppia massima di 75 Nm a 7.250 giri/min. Le misure di alesaggio e corsa sono pari a 87 x 63,5 mm, mentre il rapporto di compressione è 11:1. Compatta e leggera, la testata Unicam aziona le valvole di aspirazione da 35,5 mm tramite le camme, e quelle di scarico da 29 mm tramite i bracci a bilanciere. L'alzata in aspirazione è di 9,3 mm, mentre quella di scarico di 8,2 mm. L'affidabilità, l'efficienza e le prestazioni garantite dalla distribuzione Unicam sono comprovate dalla sua adozione su un modello da competizione come la CRF450R per il motocross e sulla già leggendaria CRF1100L Africa Twin.

Per una ripresa e un'accelerazione fulminee, la tecnologia brevettata dei canali di aspirazione 'Vortex Flow Ducts' crea un flusso a vortice uniforme dalle prese laterali verso l'airbox che poi alimenta il sistema di aspirazione con cornetti ad andamento verticale. I corpi farfallati hanno diametro di 46 mm.

L'albero motore con manovellismo a 270° e l'accensione a scoppi irregolari conferiscono al propulsore l'inconfondibile sound zoppicante da bicilindrico ad alte prestazioni. Per rendere il motore super compatto, è stato eliminato l'ingranaggio di equilibratura e la

trasmissione primaria viene utilizzata anche per muovere il contralbero di equilibratura. La pompa dell'acqua è stata posizionata nel carter sinistro del motore e l'efficienza del sistema di raffreddamento è tale che non vi è necessità di radiatore dell'olio. I cilindri, infine, sono realizzati con un rivestimento in Ni-SiC (nichel con carburo di silicio) già adottato con successo su modelli ad altissime prestazioni come CBR1000RR-R Fireblade e CRF450R.

La frizione assistita e con antisaltellamento, caratterizzata dai segmenti obliqui del layout dei dischi, alleggerisce lo sforzo sulla leva, rende la cambiata più fluida ed impedisce le perdite di aderenza della ruota posteriore nelle scalate più repentine.

Il consumo è di 23 km/l nel ciclo medio WMTTC, per un'autonomia di 340 km con un pieno di 15,2 litri. La nuova Hornet è disponibile anche in versione 35 kW per la patente A2.

3.2 Elettronica del motore

- ***Quattro Riding Mode: SPORT, STANDARD, RAIN, USER (personalizzabile)***
- ***Tre livelli di potenza motore (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T) con controllo anti impennata integrato***

L'acceleratore con tecnologia Throttle By Wire offre di serie tre Riding Mode che consentono di regolare tutti i parametri dell'elettronica in base alle preferenze del pilota. Tutte le impostazioni si effettuano tramite il blocchetto elettrico sinistro.

Sono previsti 3 livelli di erogazione potenza motore (P), 3 livelli di freno motore (EB) e 3 livelli del controllo di trazione HSTC (T) (Honda Selectable Torque Control) con controllo anti impennata integrato; l'HSTC si può anche disattivare. Nei diversi Riding Mode i parametri si combinano in configurazioni differenti proprio per assecondare lo stile e il contesto di guida.

La modalità **SPORT** utilizza il livello 3 di potenza (P), il livello 1 di freno motore (EB) e il livello 1 del controllo di trazione (T) HSTC per garantire il massimo delle performance con il minimo intervento.

La modalità **STANDARD** è un'impostazione intermedia che utilizza il livello 2 di tutti i parametri, potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione (T).

La modalità **RAIN** utilizza il livello 1 di potenza (P), il livello 2 di freno motore (EB) e il livello 3 del controllo di trazione (T) HSTC.

La modalità **USER** consente al pilota di selezionare liberamente tutti e tre i parametri realizzando di fatto un *Riding Mode* totalmente personalizzato.

3.3 Stile ed equipaggiamento

- ***Nuovo stile essenziale, minimalista e sportivo***
- ***Posizione di guida naturale per un controllo immediato e facile***
- ***Display TFT a colori da 5" personalizzabile con indicatore marcia inserita e regime di cambiata***
- ***Sistema di connettività Honda Smartphone Voice Control per smartphone Android e iOS***

- **Indicatori di direzione a disattivazione automatica e con segnalazione frenata di emergenza (ESS)**

I designer del centro R&D Honda di Roma hanno guardato, con grande rispetto, alle Hornet del passato e si sono messi al lavoro su una nuova espressione contemporanea di bellezza tecnica, realizzando una silhouette sportiva, linee compatte nelle proporzioni e forme eleganti.

Il tratto distintivo della nuova Hornet è il serbatoio ispirato alla forma dell'ala del calabrone. Ovunque si posi lo sguardo, dal frontale spigoloso e aggressivo, alle linee nette ed essenziali della coda, prevale lo spirito grintoso che ne definisce il carattere da vera naked sportiva.

Il criterio dell'usabilità per tutti i piloti è centrale nella filosofia di design di questo modello: la sella, posta a un'altezza di 795 mm, rende facile salire e scendere dalla moto, mentre la posizione di guida eretta, con le pedane leggermente arretrate, offre una postura naturale. Il manubrio largo e perfettamente sagomato garantisce una presa sicura e un controllo assoluto a qualsiasi andatura.

La strumentazione prevede un display a colori TFT da 5" ad alta visibilità che può mostrare i valori di tachimetro e contagiri in quattro modalità diverse (analogica o a barre, in base alle preferenze del pilota), l'indicatore del livello carburante, i parametri di selezione dei *riding mode*, la marcia innestata e il punto di cambiata personalizzabile sul contagiri. La fascia inferiore commutabile su quattro combinazioni di dati forniti, rende elevatissimo il livello di informazioni disponibili. I comandi vengono impartiti tramite il blocchetto elettrico sinistro.

Nell'interfaccia è inoltre incorporato il sistema Honda Smartphone Voice Control che permette di collegare via Bluetooth lo smartphone al cruscotto e, tramite interfono nel casco, consente al pilota di gestire le chiamate vocali, i messaggi, la musica e il navigatore audio. Il sistema funziona sia con sistemi operativi Android che iOS. I comandi di selezione e conferma si possono impartire dal blocchetto elettrico sinistro.

Per semplificare e miniaturizzare l'intero sistema elettrico la nuova Hornet usa un cablaggio CAN (Controller Area Network) in parallelo a una centralina BCU (Body Control Unit). La BCU è situata sotto la sella del pilota e processa istantaneamente i segnali di controllo provenienti dal modulatore ABS, dallo schermo TFT e dal blocchetto al manubrio sinistro. La centralina motore ECU si occupa così solo dei parametri dinamici di funzionamento.

Gli indicatori di direzione sono provvisti di segnale di frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal). A partire dai 56 km/h, in caso di decelerazione minima di 6.0 m/s², le frecce lampeggiano velocemente per segnalare agli altri utenti della strada una frenata brusca. A parità di velocità, la soglia minima di intervento si riduce a una decelerazione di 2,5m/s² se l'ABS è in funzione, un modo intelligente e sicuro che usa il sistema per riconoscere condizioni di aderenza precarie.

Gli indicatori di direzione sono inoltre a disattivazione automatica, ma non in base a un semplice timer, ma sfruttando il segnale proveniente dalle ruote foniche, che permette così di riconoscere l'effettiva svolta e tenere quindi conto delle circostanze di guida.

3.4 Telaio e ciclistica

- ***Leggero telaio in acciaio con struttura a diamante e telaietto reggisella integrato dal peso complessivo di soli 16,6 kg***
- ***Forcella Showa con steli di 41 mm di diametro e monoammortizzatore con leveraggio Pro-Link regolabile su 7 posizioni***
- ***Impianto frenante anteriore con dischi di 296 mm e pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini, disco posteriore di 240 mm con pinza a pistoncino singolo***

L'ossatura della nuova Hornet è il telaio in acciaio con struttura a diamante di nuova concezione. Pesa appena 16,6 kg (a titolo di paragone, il telaio della CB650R pesa 18,5 kg). L'importante intervento di rinforzo dei tubi e delle piastre tramite ottimizzazione delle forme e degli spessori ha permesso di ottenere una struttura solidissima ma anche leggera, con un bilanciamento della rigidità che assicura quel perfetto equilibrio tra prestazioni e maneggevolezza necessario a sfruttare tutte le potenzialità del motore.

L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 25° e proietta un'avancorsa contenuta in 99 mm, con interasse di 1.420 mm. Il peso con il pieno di benzina da 15,2 litri è di soli 190 kg.

Con l'intento di massimizzare la sensazione di sportività in termini di maneggevolezza e stabilità (soprattutto frenando ad alta velocità) la forcella rovesciata a funzioni separate Showa SFF-BP™ (Separate Function Fork Big Piston) con steli da 41 mm è serrata da piastre di sterzo progettate e disegnate appositamente per la nuova Hornet. Con una corsa di 130 mm e la separazione delle funzioni (molleggio su un lato e freno idraulico nell'altro), si ottiene un netto miglioramento della risposta alle variazioni del manto stradale e della qualità di guida in generale.

L'ammortizzatore posteriore lavora con leveraggio progressivo Pro-Link e forcellone in acciaio scatolato. Il suo design assicura prestazioni eccellenti in termini di risposta alle sollecitazioni, mentre i 7 livelli di regolazione del precarico molla consentono di regolare l'assetto in funzione della corporatura del pilota e del carico a bordo. L'escursione ruota è di 150 mm.

I doppi dischi anteriori da 296 mm di diametro e le pinze Nissin ad attacco radiale a quattro pistoncini forniscono una potenza frenante elevata con uno sforzo contenuto e una modulabilità eccellente. I cerchi in alluminio pressofuso a 5 razze a Y contribuiscono a rendere la nuova Hornet super maneggevole. La ruota anteriore con canale da 3,5" monta uno pneumatico 120/70-ZR17, mentre quella posteriore con canale da 4,5" monta uno pneumatico 160/60-ZR17, misura scelta appositamente da progettisti e collaudatori Honda per determinare doti di agilità e maneggevolezza mai sperimentate prima su una naked sportiva di questa cilindrata e potenza.

4. Accessori

Per la nuova Hornet è disponibile un'ampia gamma di accessori che permette di soddisfare appieno le proprie preferenze di personalizzazione.

Imprescindibile per chi ama la guida sportiva, il Quickshifter asseconda sia le andature

fluide che le esigenze dei piloti più grintosi. Progettato con parametri di affidabilità che lo rendono utilizzabile a qualsiasi regime sia in scalata che in inserimento di marcia, è dotato anche di funzione di regolazione della sensibilità al pedale su 3 livelli, in base alle preferenze individuali.

La cover monoposto aggiunge un ulteriore tocco di sportività, mentre la sella con impunture disponibile nella finitura grigio/nero, rende la seduta ancora più confortevole esaltando l'appeal estetico generale. Altri dettagli sono i contrappesi manubrio, la placca che blocca il manubrio, il plexi scuro per il cupolino, gli stickers per le ruote, le pedane pilota e i tamponi laterali paracolpi.

Anche sul fronte della praticità non è stato trascurato nessun dettaglio: sul serbatoio e sulla sella è possibile montare pratiche borse morbide, mentre borse laterali semirigide di nuova concezione garantiscono una buona capacità di carico per le escursioni di più giorni. Le manopole riscaldabili aumentano il comfort di guida nei mesi freddi.

Per facilitare la scelta, gli accessori sono stati raggruppati in 3 allestimenti:

PACCHETTO SPORT

Quickshifter, cupolino, sellino monoposto e pedane sportive

PACCHETTO STYLE

Contrappesi manubrio, placca superiore manubrio, tank pad, stickers ruote, tamponi laterali antiurto

PACCHETTO TOURING

Valigie laterali semirigide, borsa da serbatoio e borsa da sella.

5. Caratteristiche tecniche CB750 Hornet 2023

MOTORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo con manovellismo a 270°, distribuzione Unicam a 8 valvole, raffreddato a liquido
Cilindrata	755 cc
Alesaggio x Corsa	87 x 63,5 mm
Rapporto di compressione	11 : 1
Potenza massima	92 CV (67,5 kW) @ 9.500 giri/min
Coppia massima	75 Nm @ 7.250 giri/min
Rumorosità (dB)	L _{wot} - 77.5; L _{urban} - 73.5

Velocità massima	205 km/h effettivi
Capacità totale olio	3,8 L
Avviamento	Elettrico
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio benzina	15,2 L
Emissioni CO ₂ WMTC	100 g/km
Consumi WMTC	23 km/l – 4,35 l/100 km
IMPIANTO ELETTRICO	
Capacità batteria	12V / 7,4 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita e con antisaltellamento
Cambio	Manuale a 6 rapporti (Quickshifter opzionale)
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	In acciaio con struttura a diamante
CICLISTICA	
Dimensioni (L x L x A)	2.090 x 780 x 1.085 mm
Interasse	1.420 mm
Inclinazione canotto	25°
Avancorsa	99 mm
Altezza sella	795 mm
Luce a terra	140 mm
Peso	190 kg con il pieno di benzina
Raggio di sterzo	2,7 m

SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata Showa SFF-BP™, diametro steli 41 mm, escursione 130 mm
Posteriore	Ammortizzatore con leveraggio Pro-Link, forcellone in acciaio, escursione ruota 150 mm
RUOTE	
Anteriore	Alluminio pressofuso, 5 razze a Y
Posteriore	Alluminio pressofuso, 5 razze a Y
Pneumatico Anteriore	120/70 ZR-17
Pneumatico Posteriore	160/60 ZR-17
FRENI	
Tipo ABS	A 2 canali
Freno anteriore	Dischi da 296 x 4 mm con pinze Nissin ad attacco radiale a 4 pistoncini
Freno posteriore	Disco da 240 x 5 mm con pinza a pistoncino singolo
CRUSCOTTO ED ELETTRONICA	
Strumentazione	Display TFT a colori da 5"
Luce anteriore	LED
Luce posteriore	LED
Connettività	HSVCs (Honda Smartphone Voice Control system)
Presca USB	Tipo C
Indicatori di direzione	LED, a disattivazione automatica
Sistema sicurezza	HISS (Honda Ignition Security System)
Caratteristiche aggiuntive	Lampeggio frenata emergenza ESS (Emergency Stop Signal), 4 Riding Mode

Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo,

con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.