

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

08 settembre 2022

HONDA NC750X 2023



Aggiornamenti modello 2023: tre nuove colorazioni per l'intelligente e super efficiente crossover Honda. Al confermato 'Mat Ballistic Black Metallic' (ma con nuovi dettagli in grigio scuro), si affiancano i nuovi 'Mat Jeans Blue Metallic', 'Pearl Deep Mud Gray' e 'Candy Chromosphere Red'.

Aggiornamenti al modello: profonda evoluzione per una delle moto più versatili e apprezzate in Europa: potenza del motore aumentata (**58,6 CV**), maggiore allungo e rapporti del cambio ottimizzati, accompagnati dall'acceleratore **Throttle By Wire con 4 Riding Mode** e controllo di trazione **HSTC multilivello**. La rinomata efficienza dei consumi è confermata (28,3 km/l), mentre il peso con il pieno di benzina è stato ridotto di 6 kg. Il **nuovo telaio** supporta uno stile più grintoso e l'esclusivo vano portaoggetti anteriore è ancora più capiente e pratico. Infine, la sella è ora ribassata di 30 mm. Un nuovo parabrezza, l'illuminazione full-LED ridisegnata e la nuova **strumentazione LCD multifunzione** completano la lunga lista delle novità. Come sempre, anche la nuova NC750X 2021 è disponibile sia con il tradizionale cambio manuale che in versione con

*l'esclusivo cambio DCT a doppia frizione, entrambe ovviamente omologate **Euro5**.*

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Specifiche tecniche

1. Introduzione

Lanciata nel 2012 con cilindrata di 700cc ed evoluta nel 2014 con l'aumento a 750cc, la NC750X è stata poi sviluppata ulteriormente nel 2016, con l'introduzione della forcella Showa Dual Bending Valve, della modalità automatica S (Sport) a 3 livelli, delle luci full-LED e della strumentazione LCD con opzioni di colore. Nel 2018, la NC750X si presentò esteticamente invariata ma con due importanti aggiornamenti: l'adozione del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) a due livelli e l'aumento del fuorigiri, con spostamento del limitatore più in alto.

Fin dal lancio del primo modello, la NC750X ha rapidamente conquistato grande popolarità in tutta Europa, tanto da scalare le classifiche di vendita fino alle posizioni di vetta. I motivi del suo successo sono molteplici: il suo innovativo motore bicilindrico a 'corsa lunga' è parco nei consumi e generoso nelle prestazioni, la posizione di guida rialzata regala un grande controllo e ottimo comfort, le sospensioni assorbono tutte le asperità e lo stile sobrio ma da 'maxi' determina un look accattivante.

Ma non è tutto. Qualunque possessore della NC750X può testimoniare la praticità del vano portacasco anteriore (dove normalmente si troverebbe il serbatoio benzina), mentre chi ha scelto la versione con cambio DCT (Dual Clutch Transmission) ne è talmente entusiasta da consigliarlo senza riserve. Oltre la metà di chi ha acquistato una NC750X l'ha scelta con cambio DCT, un segnale inequivocabile di quanto questa tecnologia unica, che solo Honda può offrire, sia apprezzata dai motociclisti.

Per il **2021** Honda ha lavorato per migliorare i suoi punti di forza principali, vale a dire praticità, comfort in tutte le occasioni e manovrabilità. Allo stesso tempo, ha reso le prestazioni del motore più brillanti, con più coppia, più potenza e un allungo superiore. L'introduzione dell'acceleratore Throttle By Wire con 4 Riding Mode completa questo accattivante pacchetto. La nuova NC750X 2021 è omologata Euro5.

Per il **2023** è tecnicamente invariata ma tre nuove colorazioni affiancano la confermata livrea nera.

2. Panoramica del modello

L'aumento della potenza massima a **58,6 CV** (+3,6 CV) per il motore **EURO5** della nuova NC750X e l'incremento di 600 giri/min per il regime massimo di rotazione sono le novità principali, rese possibili dal lavoro sulla fasatura della distribuzione e sull'efficienza di aspirazione e scarico. I **rapporti più corti per la 1^a, la 2^a e la 3^a marcia** garantiscono

una risposta più grintosa in accelerazione e ripresa, mentre quelli **più rilassati per 4[^], 5[^] e 6[^]** assicurano trasferimenti più confortevoli anche ad alta velocità. L'introduzione della **frizione antisaltellamento** (sulla versione con cambio manuale) riduce il carico sulla leva e assicura una guida fluida durante le scalate più repentine.

L'acceleratore **Throttle By Wire** (TBW) è la novità più importante a livello di elettronica. Offre **3 Riding Mode preimpostati** – STANDARD, SPORT, RAIN – e **uno completamente personalizzabile**, USER. Il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control) prevede ora 3 livelli di intervento, mentre la versione con cambio **DCT** è dotata di programmi **integrati con i Riding Mode**.

La nuova NC750X 2021 è anche **più leggera, ben 6 kg in meno** rispetto al precedente modello, riduzione ottenuta grazie ai numerosi interventi su motore, telaio e sovrastrutture. Proprio lo stile è ciò che la rende immediatamente riconoscibile: minimalista ma grintosa, ha innovative **luci full-LED** e un prezioso look da maximoto. Il **vano portacasco anteriore** è **più capiente** e ancora più pratico. **L'altezza sella è ridotta di 30 mm**, il parabrezza offre una maggiore protezione dal vento e il **nuovo cruscotto LCD multifunzione** è completo e facile da leggere.

La nuova NC750X 2021 è disponibile nei seguenti colori:

- Mat Ballistic Black Metallic
- Mat Jeans Blue Metallic, **NEW 2023!**
- Pearl Deep Mud Gray, **NEW 2023!**
- Candy Chromosphere Red, **NEW 2023!**

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- **Acceleratore Throttle By Wire, potenza massima di 58,6 CV e coppia massima di 69 Nm**
- **Prime tre marce più corte, 4[^], 5[^] e 6[^] più lunghe e +600 giri/min di allungo**
- **La nuova frizione antisaltellamento riduce il carico sulla leva del 20% e rende fluide anche le scalate più repentine**
- **Omologazione EURO5 e consumi di 28,3 km/l (ciclo medio WMTC)**
- **Versione da 35 kW disponibile per patente A2**

Il design del motore bicilindrico parallelo monoalbero a 8 valvole raffreddato a liquido della nuova NC750X 2021 garantisce prestazioni eccellenti fin dai bassi regimi. L'architettura a 'corsa lunga' si combina con l'ideale conformazione delle camere di combustione e con l'elevata inerzia dell'albero motore per offrire **coppia elevata fin da regimi estremamente bassi**. La bancata dei cilindri è fortemente inclinata in avanti per abbassare il baricentro e massimizzare la manovrabilità a bassa velocità. Tutto il motore è stato oggetto di un approfondito lavoro di alleggerimento, per un risparmio complessivo di **-1,2 kg**.

I doppi contralberi di bilanciamento contrastano efficacemente le vibrazioni senza

compromettere le piacevoli “pulsazioni” offerte dalla fasatura a 270° dell'albero motore. Alesaggio e corsa misurano 77 x 80mm. Dove possibile, i componenti sono stati realizzati in modo da svolgere più funzioni: l'albero a camme aziona la pompa dell'acqua mentre uno dei contralberi di bilanciamento aziona la pompa dell'olio, così si riduce il numero dei componenti, rendendo il motore più leggero, efficiente e affidabile.

Il nuovo comando del gas **Throttle by Wire** (TBW) gestisce l'erogazione del motore (vedere sezione 3.2 del presente documento). La potenza massima è di **58,6 CV a 6.750 giri/min**, con una coppia massima di **69 Nm a 4.750 giri/min** che si mantiene consistente anche ben oltre i 5.000 giri/min. Il limitatore di giri è fissato 600 giri/min più in alto, a 7.000 giri/min. Per i motociclisti con patente A2 è disponibile la versione con potenza massima di 35 kW (48 CV).

La nuova NC750X copre i 50 metri con partenza da fermo in soli 3,2 s mentre alla velocità costante di 60 km/h il suo motore gira a soli 2.500 giri/min. Le marce del cambio, sia manuale che DCT, sono ora spaziate per assecondare due esigenze opposte: **1[^], 2[^] e 3[^] sono più corte** per enfatizzare scatto e ripresa; **4[^], 5[^] e 6[^] sono più lunghe** per privilegiare l'efficienza dei consumi nei trasferimenti ad alta velocità. Inoltre, la versione con cambio **manuale** è ora dotata di **frizione antisaltellamento**, che riduce lo sforzo alla leva del 20% e rende fluide anche le scalate più repentine.

Il sistema di scarico è composto dal collettore singolo con catalizzatore a due strati e da un silenziatore di forma pentagonale a due camere unite da un tubo di collegamento forato, che lavora con una camera di risonanza finale per creare un rombo profondo e caratteristico.

Grazie ai consumi estremamente contenuti, pari a **28,3 km/l** nel ciclo medio WMTC, il serbatoio sottosella da 14,1 litri di capacità della nuova NC750X fornisce un'autonomia di circa 400 km. L'omologazione è ovviamente **Euro5**, obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2020 e particolarmente complessa da ottenere in quanto prevede standard sulle emissioni notevolmente più rigorosi rispetto alla precedente Euro4 quali: una riduzione sostanziale delle emissioni di monossido di carbonio, una riduzione di oltre il 40% delle emissioni totali di idrocarburi, un rilevamento delle mancate accensioni più preciso e l'introduzione di un limite per il particolato.

3.2 Elettronica del motore

- ***Il comando del gas Throttle by Wire offre 4 Riding Mode, di cui tre predefiniti più uno completamente personalizzabile***
- ***Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) assicura una gestione precisa grazie ai 3 livelli di intervento ed è disattivabile***

Il comando del gas Throttle By Wire consente di gestire le prestazioni e le caratteristiche di erogazione del motore mediante 3 Riding Mode tra cui scegliere.

Il Riding Mode **STANDARD** offre un mix bilanciato di erogazione di potenza, freno motore e controllo di trazione HSTC (P2, EB2, T2, D2 per la versione con cambio DCT).

Il Riding Mode **SPORT** determina un'erogazione di potenza più pronta e un freno motore più consistente, con un intervento del controllo di trazione HSTC minimo (P3, EB3, T1, D4

per la versione con cambio DCT).

Il Riding Mode **RAIN** offre un'erogazione di potenza dolce e un freno motore ridotto, con un intervento del controllo di trazione HSTC elevato (P1, EB1, T3, D1 per la versione con cambio DCT).

Per chi vuole personalizzare completamente tutti i parametri, è disponibile il Riding Mode **USER** che consente di scegliere liberamente il livello di erogazione della potenza, l'intensità del freno motore e la soglia di intervento del controllo di trazione HSTC, compresa la sua disattivazione. Sulla versione DCT consente anche di scegliere il programma di cambiata automatica preferito.

Il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control) ha un intervento sempre fluido e mai fastidioso grazie alla gestione motore con comando del gas Throttle By Wire che in caso di slittamento chiude le farfalle e riduce l'iniezione di carburante. La sua azione è impostabile su 3 livelli:

Il **livello 1** prevede un intervento minimo, adatto a una guida sportiva su asfalto asciutto.

Il **livello 2** è l'impostazione intermedia e assicura una trazione affidabile per condizioni di guida generali.

Il **livello 3** garantisce un intervento elevato, adatto ad avere il massimo controllo su superfici stradali sdruciolevoli.

Nel solo Riding Mode USER il controllo di trazione può anche essere disattivato.

3.3 Trasmissione a doppia frizione (DCT)

- ***Programmi di cambio marcia automatici diversi a seconda del Riding Mode selezionato***
- ***Il Riding Mode USER consente di impostare liberamente il programma di cambio marcia, da rilassato (D1) ad aggressivo (D4)***
- ***Il software di gestione dotato di Adaptive Clutch Capability Control rende 'morbidi' i cambi marcia e fluidi gli 'apri-chiudi'***

La tecnologia Honda del cambio a doppia frizione è attualmente al suo undicesimo anno di produzione e dal 2010 in Europa sono stati venduti oltre 140.000 veicoli a due ruote provvisti di questa straordinaria trasmissione. Il cambio Honda DCT consente cambiate fluide e velocissime e per chi lo prova diventa ben presto una scelta irrinunciabile. Ad esempio, nel 2019, ben il 52% dei clienti europei ha scelto la NC750X con cambio DCT.

Il cambio Honda DCT utilizza due frizioni coassiali: una per le partenze e le marce dispari, quindi per la 1a, la 3a e la 5a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2a, la 4a e la 6a marcia. I due alberi sono concentrici, quindi l'ingombro è esattamente identico a quello di un cambio tradizionale. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla gestione elettronica e dal fatto che ciascuna frizione è comandata separatamente tramite il proprio circuito elettroidraulico.

Poiché **le cambiate avvengono in 70 millisecondi** l'interruzione di erogazione è praticamente nulla, eliminando di conseguenza il beccheggio tipico del passaggio da una marcia all'altra, sia in accelerazione che in decelerazione. Se ne avvantaggia il comfort e

l'efficacia di guida, con particolari benefici per il passeggero che non avverte il minimo scossone. Ma si aggiungono ulteriori vantaggi, quali durata (gli ingranaggi non possono danneggiarsi per via di mancati inserimenti), impossibilità di spegnimento involontario, stress e fatica di guida minori soprattutto sui percorsi urbani.

Il cambio DCT offre due diversi approcci di guida: le impostazioni automatiche, con modalità di cambio marcia programmate che leggono costantemente la velocità del veicolo, la marcia inserita e i giri/min del motore per decidere quando effettuare un cambio marcia, e l'impostazione manuale per i cambi marcia tramite le palette sul lato sinistro del manubrio.

Sono disponibili **4 programmi di cambio marcia automatico** di cui uno selezionabile solo modalità USER. Il programma D1 è il più rilassato, con passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime relativamente basso; è collegato al Riding Mode RAIN. Il programma D4, all'altro estremo, passa alla marcia superiore e inferiore a regimi più alti per ottenere accelerazioni più grintose e un freno motore più consistente; è collegato al Riding Mode SPORT. Il programma D2 è intermedio ed è collegato al Riding Mode STANDARD. Il programma D3 non è associato a nessun Riding Mode e presenta regimi di cambiata intermedi rispetto a quelli previsti per i Riding Mode STANDARD e SPORT.

La modalità USER consente al guidatore di scegliere il programma di cambio marcia preferito variando a piacimento anche gli altri parametri, vale a dire, erogazione di potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T).

Anche sulla NC750X il cambio a doppia frizione DCT di Honda è dotato di software di gestione con sistema *Adaptive Clutch Capability Control* che fa slittare leggermente le frizioni durante i rapidissimi cambi marcia e negli 'apri-chiudi' per rendere la guida sempre fluida e piacevole.

3.4 Stile ed equipaggiamento

- ***Stile sobrio ed elegante ma deciso***
- ***Luci full-LED di nuovo disegno***
- ***Nuova strumentazione LCD multifunzione***
- ***Nuovo parabrezza più protettivo***
- ***Vano portacasco anteriore più grande (23 litri) in grado di ospitare anche un casco integrale di tipo offroad***

La nuova NC750X 2021 ha un'identità più marcata grazie alla carenatura ridisegnata con schema a doppio strato, sottolineato dai tratti muscolosi del finto serbatoio. Il nuovo gruppo ottico anteriore rappresenta un forte tratto distintivo del look.

Con lo scopo di migliorare la protezione aerodinamica è nuovo anche il parabrezza. I pannelli e le cover laterali hanno profili più filanti, e grazie al codino slanciato e al silenziatore di scarico compatto, risulta evidente come le masse siano protese in avanti. La luce posteriore è stata ridisegnata. I nuovi indicatori di direzione sono a LED.

Un'esclusiva caratteristica della NC750X è il **vano di carico anteriore** – ubicato dove tradizionalmente si trova il serbatoio carburante – il cui volume è aumentato da 22 a **23 litri**, perdendo al contempo 1 kg di peso complessivo. La conformazione interna permette ora di alloggiare anche un casco di tipo adventure con frontino. Una novità per il 2021 è la

possibilità di montare una presa di ricarica USB-C.

Tutto nuovo anche il cruscotto, un chiaro e completo **elemento LCD multifunzione** che consente il controllo dei Riding Mode selezionabili tramite il blocchetto sinistro al manubrio. Ci sono poi gli indicatori di direzione con segnalazione della frenata di emergenza (**ESS, Emergency Stop Signal**): se viene rilevata una decelerazione di almeno $6,0 \text{ m/s}^2$ mentre si viaggia a una velocità non inferiore ai 53 km/h con i freni in funzione, gli indicatori di direzione lampeggiano per avvisare gli altri utenti della strada che è in corso una frenata brusca. Il sistema riconosce anche le condizioni di asfalto bagnato o sdruciolevole affidandosi all'intervento dell'ABS, che abbassa la soglia di intervento del lampeggio di emergenza a una decelerazione di almeno $2,5 \text{ m/s}^2$.

La nuova NC750X mantiene la chiave di contatto fisica, dal pratico design piatto, che incorpora il **sistema HISS** (Honda Ignition Security System): se il chip identificativo incorporato nella chiave e l'identificativo della centralina del motore (ECU) non corrispondono, il motore non si avvia.

3.5 Telaio e ciclistica

- ***Nuovo telaio tubolare in acciaio più leggero con struttura a diamante***
- ***Peso con il pieno di benzina ridotto di 6 kg***
- ***Altezza sella ribassata di 30 mm***
- ***Forcella Showa Dual Bending Valve con steli di 41 mm e monoammortizzatore regolabile nel precarico, forcellone con leveraggio Pro-Link***

Il telaio della NC750X è stato sviluppato in maniera consistente. È composto come sempre da tubi di acciaio con struttura a diamante ma grazie a un'attenta riprogettazione (usando tubi di diverso spessore e peso), è stato possibile alleggerirlo di 1,8 kg e liberare spazio utile per il vano portaoggetti, riposizionando ad esempio la batteria e ridisegnando l'air box. Lo sviluppo di tutti i dettagli della ciclistica ha permesso di risparmiare altri 1,2 kg di peso.

L'inclinazione del canotto di sterzo è fissata a 27° , con avancorsa di 110 mm, con interasse di 1.535 mm, mentre la distribuzione dei pesi è di 48/52% ant./post.. **Il peso con il pieno scende di 6 kg**, pari quindi ora a 214 kg per la versione con cambio manuale e 224 kg per la versione con cambio DCT.

In sella alla NC750X la sensazione di padronanza del mezzo è totale. La visuale sulla strada è perfetta, tutti i comandi sono a portata di mano e il largo manubrio, la comoda sella e le pedane alla giusta altezza permettono di passare lunghe ore guidando e pensando solo al viaggio e a divertirsi. La manovrabilità a bassa velocità, poi, anche grazie al baricentro basso e all'ottimo angolo di sterzo, è eccellente, il che permette di togliersi d'impaccio perfino in spazi angusti o nelle manovre di parcheggio.

L'**altezza sella** si riduce da 830 a **800 mm** grazie alle sospensioni con escursione ruota di 120mm. La forcella Showa con steli di 41 mm è dotata del sistema 'Dual Bending Valve', con caratteristiche consistenti di compressione ed estensione. Si genera infatti una forza ammortizzante proporzionale alla velocità del pistone interno, fin dalle basse velocità di

escursione, migliorando le qualità di guida e il comfort. Inoltre, c'è più freno idraulico in compressione che assicura una risposta progressivamente più decisa della forcella contribuendo a ridurre l'affondamento in caso di frenate brusche.

Il monoammortizzatore e il forcellone lavorano con interposizione di leveraggio Pro-Link, per offrire uno smorzamento iniziale morbido, assorbire dolcemente le asperità della strada e assicurare un controllo eccellente sulle sollecitazioni più dure.

Il freno a disco anteriore di 320 mm con pinza a doppio pistoncino assicura ottima modulabilità ed omogeneità di intervento con il freno posteriore da 240 mm e pinza a pistoncino singolo. Il sistema ABS a due canali garantisce una frenata sicura anche su superfici stradali sdruciolevoli o bagnate.

I cerchi anteriori e posteriori in lega di alluminio da 17 x 3,50 pollici e 17 x 4,50 pollici, montano pneumatici 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17. Le valvole a L sui cerchi semplificano il controllo e la regolazione della pressione dell'aria.

4. **Accessori**

Per la NC750X è disponibile una vasta gamma di accessori originali Honda, tra cui:

- Presa di ricarica USB-C per il vano portaoggetti anteriore
- Portapacchi posteriore
- Top Box da 38 litri con inserto opzionale in alluminio o in tinta
- Top Box da 50 litri con inserto opzionale in alluminio o in tinta
- Supporto valigie laterali
- Valigie laterali da 26 L dx / 32 L sx con inserto opzionale in alluminio o in tinta
- Parabrezza alto
- Deflettori ad altezza pedane
- Tubolari antiurto con finitura argento
- Luci fendinebbia
- Manopole riscaldabili

Sul mercato italiano sono previsti anche due allestimenti speciali che consentono un congruo risparmio rispetto all'acquisto degli accessori separatamente.

NC750X TRAVEL (anche DCT), dotata di:

- Bauletto 50 litri;
- Schienale bauletto;
- Valigie Laterali da 33/32L;
- Cover Aluminium bauletto/valigie;
- Tubolari carena;
- Cavalletto centrale;
- Parabrezza alto.

NC750X URBAN (anche DCT), dotata di:

- Bauletto 50 litri;
- Schienale bauletto;

- Cover Aluminium bauletto;
- Cavalletto centrale;
- Parabrezza alto.

5. Caratteristiche tecniche Honda NC750X 2023

| | |
|-------------------------------|--|
| PROPULSORE | |
| Tipo | Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido, Euro5 |
| Cilindrata | 745 cc |
| Alesaggio x corsa | 77 x 80 mm |
| Rapporto di compressione | 10,7 : 1 |
| Potenza massima | 58,6 CV (43,1 kW) / 6.750 giri/min |
| Coppia massima | 69 Nm a 4.750 giri/min |
| Capacità olio | 4 litri |
| ALIMENTAZIONE | |
| Tipo | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Capacità serbatoio carburante | 14,1 litri |
| Consumi | 28,3 km/l (ciclo medio WMTC)* |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Avviamento | Elettrico |
| Capacità batteria | 12 V / 11 Ah |
| TRASMISSIONE | |
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio (doppia su versione DCT) |
| Tipo di cambio | A 6 rapporti (anche versione DCT) |
| Trasmissione finale | Catena |
| TELAIO | |
| Configurazione | A diamante in tubi di acciaio |

| | |
|---------------------------------|---|
| CICLISTICA | |
| (LxLxA) Dimensioni | 2.210 x 846 x 1.330 mm |
| Interasse | 1.535 mm |
| Inclinazione cannotto di sterzo | 27° |
| Avancorsa | 110 mm |
| Altezza della sella | 800 mm |
| Altezza da terra | 145 mm |
| Peso con il pieno | 214 kg (vers. DCT: 224 kg) |
| SOSPENSIONI | |
| Anteriore | Forcella telescopica Showa SDBV da 41 mm, escursione 120 mm |
| Posteriore | Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione ruota 120 mm |
| RUOTE | |
| Anteriore | in alluminio pressofuso a 10 razze |
| Posteriore | in alluminio pressofuso a 10 razze |
| CERCHI | |
| Anteriore | 17M/C x MT3.50 |
| Posteriore | 17M/C x MT4.50 |
| PNEUMATICI | |
| Anteriore | 120/70ZR17 M/C (58W) |
| Posteriore | 160/60ZR17 M/C (69W) |
| FRENI | |
| Tipo | ABS a 2 canali |
| Anteriore | Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato |

| | |
|------------------------------|---|
| Posteriore | Disco wave da 240 mm pinza a pistoncino singolo, pastiglie in resina stampata |
| STRUMENTAZIONE E LUCI | |
| Strumentazione | LCD multifunzione, tachimetro numerico, contagiri digitale a barre, orologio, Indicatore livello carburante, contachilometri con 2 parziali, indicatore marcia inserita, indicatore Riding Mode, indicatore HSTC, trip computer |
| Sistema di sicurezza | HISS |
| Faro anteriore | A LED |
| Faro posteriore | A LED |

*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.