

**HONDA**

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

**08 novembre 2022**

**HONDA XL750 TRANSALP 2023**



***Nuovo modello:** in città o in giro per il mondo, la nuovissima Honda XL750 Transalp è pronta a raggiungere nuove avventurose mete continuando il percorso tracciato dalle iconiche progenitrici, andando a conquistare le generazioni di giovani motociclisti a caccia di emozioni in sella a una moto pronta a tutto.*

*Il suo motore bicilindrico parallelo a 8 valvole sviluppa 92 CV (67,5 kW) e 75 Nm, valori al top della categoria, il comando del gas Throttle By Wire offre 5 Riding Mode di cui un completamente personalizzabile, 5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) integrato con il controllo dell'impennata, 3 livelli di erogazione potenza e 3 livelli di freno motore.*

*Il solidissimo telaio in acciaio ospita sospensioni Showa di alta qualità ed efficacia. La*

*forcella rovesciata SFF- CA™ con steli da 43 mm di diametro e l'ammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-Link assorbono ogni asperità e offrono grande sicurezza di guida, grazie anche ai freni, con grandi dischi da 310 mm di diametro con pinze a due pistoncini per una azione frenante super modulabile e naturale. E con le ruote a raggi da 21 pollici all'anteriore e 18 pollici al posteriore non c'è percorso che non si possa affrontare.*

*L'equipaggiamento premium prevede inoltre cruscotto TFT a colori da 5 pollici con connettività HSVCs (Honda Smartphone Voice Control system), fari full-LED, indicatori di direzione a disattivazione automatica e con segnalazione frenata di emergenza (ESS, Emergency Stop Signal).*

*Infine, per i possessori di patente A2, è disponibile la versione a 35 kW.*

Contenuti:

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

## 1. **Introduzione**

La prima Transalp, presentata nel 1986 con un motore bicilindrico a V di 583 cc, è divenuta a dir poco leggendaria. La sua qualità costruttiva e il suo design intramontabile sono testimoniati dai molti esemplari che circolano ancora oggi sulle strade europee.

All'epoca, la sua ambizione era quella di essere una crossover "tuttofare", maneggevole e comoda, in grado di affrontare i terreni più accidentati grazie alle sospensioni a lunga escursione e a un dinamismo e una leggerezza ideali anche per l'off-road.

Nel 2000 arrivò la prima importante evoluzione del motore, che raggiunse i 647 cc (XL650V Transalp), e nel 2008 l'ultima versione che toccò i 680 cc (XL700V Transalp), passando all'iniezione elettronica, per un peso complessivo con il pieno di benzina pari a 214 kg nella versione con ABS.

Il segmento Adventure si è evoluto in modo sostanziale da quando la Transalp ha cominciato a solcare le strade oltre trent'anni fa. Honda ha in gamma la superba CB500X, adatta anche ai possessori di patente A2, e l'ammiraglia delle maxienduro, la straordinaria CRF1100L Africa Twin, anche in versione Adventure Sports. C'era quindi spazio per un nuovo modello adventure di media cilindrata, che andasse ad inserirsi proprio tra queste due cilindrata. La nuova XL750 Transalp nasce proprio con questo obiettivo, e con essa rinasce una leggenda di quello che oggi si chiama *Adventuring*.

La nuova XL750 Transalp si ispira all'originale formula vincente ed è quindi, come tutte le sue progenitrici, perfetta sia per viaggiare sulle lunghe distanze, sia per i tragitti urbani e per tutti gli altri tipi di percorso. È a suo agio sia nell'affrontare i passi alpini sia nell'alzare la polvere su percorsi fuoristrada. A questa formula si aggiunge un nuovo motore ad alte

prestazioni, un evocativo design completamente nuovo e tutto il moderno equipaggiamento di alto livello richiesto dai motociclisti di oggi, anche i più giovani.

Un concetto che si può riassumere in poche parole: una moto brillante e versatile che affronta senza problemi qualsiasi distanza e ogni tipo di percorso. Resta una sola domanda senza risposta: "quanto lontano vuoi andare?"

Questo il commento di Masatoshi Sato, Transalp Large Project Leader, Honda R&D, Giappone:

*"Con la nuova Transalp abbiamo ripensato a ciò che ha reso il primo modello così apprezzato e abbiamo voluto trovare il giusto equilibrio tra agilità urbana, comfort sulle lunghe distanze e capacità off-road. Per arrivare al risultato finale, abbiamo considerato tutti questi aspetti a "360 gradi" e abbiamo creato una moto che offre ai piloti con qualsiasi livello di esperienza una nuova opzione nella gamma Honda. Il look fa rivivere la classica Transalp in chiave moderna, il nuovo motore è incredibilmente robusto e versatile, e la moto vanta una vasta serie di caratteristiche interessanti. In città o in giro per il mondo: la nostra Transalp è pronta!"*

## **2. Panoramica del modello**

Il design della Transalp trasmette un'inconfondibile sensazione di avventura, in connubio perfetto con eccellenti capacità di affrontare qualsiasi percorso. L'assetto rialzato rivela il suo spirito avventuroso, mentre la carenatura e il parabrezza offrono protezione dal vento pur essendo compatti nei volumi. La nuova Transalp si contraddistingue per un look elegante, semplice, essenziale.

Leggero e perfettamente dimensionato, il motore racchiude le migliori competenze ingegneristiche di Honda per rispondere brillantemente a tutti i regimi: proprio quello che serve per il mototurismo, in solitaria o con passeggero. Si tratta di un bicilindrico parallelo di 755 cc (condiviso con la nuova CB750 Hornet) che eroga una potenza massima di 92 CV (67,5 kW) e una coppia elevata a tutti i regimi, con un picco di 75 Nm. Le raffinate impostazioni del sistema Throttle By Wire (TBW), messe a punto specificatamente per la Transalp, orientano il carattere dell'erogazione verso il turismo e il comfort.

La distribuzione compatta Unicam a otto valvole, resa celebre dai modelli della gamma CRF, sfrutta condotti di aspirazione discendenti e canali di aspirazione a vortice (Vortex Flow Duct) per assicurare una combustione ottimale. L'albero motore a 270° regala ottime sensazioni e carattere alla guida. Gli ausili elettronici alla guida si avvalgono della tecnologia Throttle By Wire (TBW) che comprende 5 Riding Mode, 4 dei quali contengono combinazioni preimpostate di potenza e freno motore, ABS e controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) integrato con l'anti impennata. Il quinto Riding Mode, "User", consente al pilota di definire la propria combinazione preferita.

La moto è maneggevole, agile e ispira fiducia. Il telaio in acciaio con struttura a diamante è leggero grazie all'ottimizzazione dello spessore e della rigidità delle pareti e dei tubi. Per il massimo comfort su strada e assorbimento degli urti in fuoristrada sono state scelte le migliori sospensioni sul mercato: forcella rovesciata SFF-CA con steli da 43 mm di diametro e ammortizzatore posteriore Showa con leveraggio Pro-Link. Le doppie pinze a due pistoncini su dischi di 310 mm assicurano una frenata efficiente mentre gli pneumatici

– da 90/90-21 all'anteriore e 150/70-18 al posteriore – sono ideali per offrire versatilità su strada ed eccellenti doti di manovrabilità in fuoristrada.

Il ricco elenco di dotazioni si completa con il 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 (HSVC) per dispositivi Android e IOS. L'illuminazione è garantita da fari full LED; gli indicatori di direzione sono a disattivazione automatica e integrano anche il sistema di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal).

È disponibile una vasta gamma di accessori, sia di intonazione sportiva che turistica, tra cui il cambio elettronico Quickshifter, borse morbide o rigide e dettagli estetici, per soddisfare ogni preferenza del proprietario (l'elenco completo è riportato nella sezione 4 dedicata agli Accessori).

La XL750 Transalp 2023 sarà disponibile in tre accattivanti colori, tra cui, naturalmente, il bellissimo Tricolour che rende omaggio alla XL600V originale, segnando il ritorno di un'icona.

- Ross White (Tricolour), con cerchi color oro
- Mat Iridium Gray Metallic
- Mat Ballistic Black Metallic

### 3. Caratteristiche principali

#### 3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***La carenatura e le sovrastrutture creano un bilanciamento perfetto tra protezione aerodinamica, comfort su strada e capacità off-road***
- ***Altezza sella di 850 mm, presa USB-C e portapacchi posteriore di serie***
- ***Display TFT a colori da 5" con connettività Honda Smartphone Voice Control system (HSVC)***
- ***Luci full-LED, indicatori di direzione a disattivazione automatica e con segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal)***

Nell'immaginare le linee perfette per la carrozzeria della nuova Transalp, l'obiettivo dei designer del centro R&D di Roma è stato quello di trovare un equilibrio tra aerodinamicità e protezione dal vento in velocità, abbinate a un senso di leggerezza e libertà alle basse velocità. Il design della nuova moto è riassunto nel concetto di '*semplicità e robustezza*'.

Il risultato è una linea elegante, semplice e pulita, una moto con un "look and feel" grintoso, senza eccessi e dall'aspetto solido. Per la massima visibilità e un'eccellente protezione dal vento, l'altezza del parabrezza è stata accuratamente studiata. La sua larghezza riduce inoltre al minimo le turbolenze. Come accessori sono disponibili un parabrezza alto e deflettori superiori/inferiori.

Questa moto è stata costruita per andare lontano, quindi è importante che offra grande comfort, anche con il passeggero a bordo. L'altezza della sella è bassa per la categoria, 850 mm (è disponibile anche una sella bassa da 820 mm come opzione) e la posizione di

guida è eretta per un controllo e una presa sul manubrio naturali. L'ergonomia è comoda anche per guidare stando in piedi. Il portapacchi posteriore è di serie e c'è una presa USB sotto la sella.

La strumentazione prevede un display TFT a colori da 5" ad alta visibilità che può mostrare i valori di tachimetro e contagiri in quattro modalità diverse (3 analogiche e 1 a barre, in base alle preferenze del pilota), l'indicatore del livello carburante e i consumi, i parametri di selezione dei Riding Mode e del motore, la marcia innestata e il punto di cambiata personalizzabile sul contagiri. I comandi vengono impartiti tramite il blocchetto elettrico sinistro al manubrio.

Nell'interfaccia è inoltre incorporato il sistema Honda Smartphone Voice Control (HSVC), che permette di collegare via Bluetooth lo smartphone al cruscotto e, tramite interfono nel casco e comandi al manubrio, consente al pilota di gestire le chiamate vocali, i messaggi, la musica e il navigatore. Il sistema funziona sia con sistemi operativi Android che iOS.

Per semplificare e miniaturizzare l'intero sistema elettrico la Transalp usa un cablaggio CAN (Controller Area Network) in parallelo a una centralina BCU (Body Control Unit). La BCU è situata sul longherone sinistro del telaio, sotto il serbatoio del carburante e processa tutti i segnali di controllo provenienti dal modulatore ABS, dallo schermo TFT e dagli interruttori.

Tutti le luci sono a LED. Gli indicatori di direzione sono provvisti di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal). A partire dai 56 km/h, in caso di decelerazione minima di  $6,0 \text{ m/s}^2$ , le frecce lampeggiano velocemente per segnalare agli altri utenti della strada una frenata brusca. Il sistema è in grado di riconoscere i fondi a bassa aderenza (bagnati o sterrati) in quanto a parità di velocità, la soglia minima di intervento si riduce a una decelerazione di  $2,5 \text{ m/s}^2$  se l'ABS è in funzione.

Gli indicatori di direzione sono inoltre a disattivazione automatica: al posto di utilizzare un semplice timer, il sistema calcola la differenza di velocità delle ruote e stabilisce quando interrompere la segnalazione in base alle circostanze.

### **3.2 Motore**

- ***Motore bicilindrico parallelo di 755 cc, distribuzione Unicam a 8 valvole con manovellismo a 270°***
- ***Potenza massima di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min, coppia massima di 75 Nm a 7.250 giri/min e versione da 35 kW per patente A2***
- ***Mappature del comando gas Throttle By Wire orientate al touring, specifiche per Transalp***
- ***Canali di aspirazione a vortice (Vortex Air Flow) brevettati e sound di scarico ottimizzato***
- ***Frizione assistita con antisaltellamento***

Partendo da un foglio bianco, gli ingegneri Honda hanno progettato un nuovissimo motore bicilindrico parallelo con la consapevolezza che sarebbe andato ad equipaggiare sia la nuova CB750 Hornet che l'attesissima XL750 Transalp.

Il risultato è un propulsore di 755 cc con distribuzione Unicam a 8 valvole, misure di

alesaggio e corsa pari a 87 x 63,5 mm, con un rapporto di compressione di 11:1. La potenza massima è di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min, accompagnata da un'eccezionale coppia ai bassi e medi regimi, che raggiunge un picco di 75 Nm a 7.250 giri/min. Un motore che rende la moto divertente da guidare in viaggi di ogni tipo e su ogni distanza, anche da parte dei piloti meno esperti.

L'estrema compattezza e leggerezza del nuovo motore si deve soprattutto alla testata Unicam (adottata anche dalla CRF450R campione del mondo MXGP) che aziona le valvole di aspirazione da 35,5 mm (con alzata di 9,3 mm) tramite le camme e quelle di scarico da 29 mm (con alzata di 8,2 mm) tramite bilancieri.

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.

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. I cilindri sono realizzati con un rivestimento in Ni-SiC (nichel con carburo di silicio), già adottato con successo su modelli come CRF450R e CBR1000RR-R Fireblade, per aumentare l'efficienza del motore.

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. Il sound allo scarico è ottimizzato per risultare molto piacevole ai bassi regimi e roco e possente agli alti regimi.

Le impostazioni del comando gas TBW (Throttle By Wire) della Transalp sono state regolate in modo da ottenere un carattere del motore in linea con l'uso turistico e su lunghe distanze per cui la Transalp è stata concepita.

La frizione assistita e con antisaltellamento, dotata di dischi F.C.C Leaning Segment (FLS), riduce la coppia di trascinamento del 30%, per un minor sforzo alla leva e cambiate più fluide. Inoltre, impedisce le perdite di aderenza della ruota posteriore nelle scalate più repentine.

Il consumo è di 23 km/l nel ciclo medio WMTC, per un'autonomia di 390 km con il pieno di 16,9 litri. È disponibile anche una versione da 35 kW per patente A2.

### **3.3 Elettronica del motore**

- **5 Riding Mode: SPORT, STANDARD, RAIN, GRAVEL e USER (completamente personalizzabile)**
- **4 livelli di erogazione potenza (P) e 3 di freno motore (EB)**
- **5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) con controllo anti impennata integrato**
- **L'impostazione ABS off-road consente di disattivarlo al posteriore nella sola modalità USER**

L'acceleratore con tecnologia Throttle By Wire (TBW) offre di serie 5 Riding Mode:

SPORT, STANDARD, RAIN, GRAVEL e USER, 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. La modalità USER consente al pilota di selezionare liberamente tutti i parametri in modo personalizzato.

Sono previsti 4 livelli di erogazione della potenza del motore (P), 3 livelli di freno motore (EB), 2 livelli di ABS e 5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control); HSTC e ABS posteriore si possono anche disattivare. Nei diversi Riding Mode i parametri si combinano in configurazioni differenti proprio per assecondare lo stile e il contesto di guida. Il controllo anti impennata è integrato nell'HSTC.

La modalità **SPORT** offre il massimo delle performance e utilizza il livello 4 di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 1 di freno motore (EB) e il livello 1 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **STANDARD** è un'impostazione intermedia per la guida urbana che utilizza il livello 3 di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 2 di freno motore (EB) e il livello 3 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **RAIN** è progettata per condizioni stradali a bassa aderenza e utilizza il livello 1 di erogazione di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 2 di freno motore e il livello 5 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **GRAVEL** è destinata alla guida fuoristrada e utilizza il livello 2 di potenza (P), il livello 1 dell'ABS (off road), il livello 3 di freno motore (EB) e il livello 4 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **USER** consente al pilota di selezionare liberamente tutti i parametri ed è l'unica nella quale si può disattivare completamente l'ABS al posteriore.

### **3.4 Telaio e ciclistica**

- ***Leggero telaio in acciaio con struttura a diamante e telaietto reggisella integrato dal peso complessivo di 18,3 kg***
- ***Forcella rovesciata Showa SFF-CA con steli da 43 mm e ammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-link; entrambi con precarico molla regolabile***
- ***Pinze anteriori a due pistoncini con dischi wave da 310 mm; pinza posteriore a pistoncino singolo con disco da 256 mm***
- ***Combinazione di ruote da 21/18" con pneumatici 90/90-21 e 150/70-18***

Il telaio in acciaio con struttura a diamante è resistente e leggero; pesa appena 18,3 kg (il 10% in meno rispetto al telaio della CB500X, anch'esso con struttura a diamante). I progettisti Honda hanno ottimizzato il numero delle parti di rinforzo, ridotto lo spessore dei tubi principali e obliqui e modificato sia l'attacco superiore dell'ammortizzatore che della forma del perno del forcellone, realizzando così una piattaforma estremamente solida, con un bilanciamento ideale della rigidità per offrire al pilota una grande sensazione di controllo in tutte le condizioni di guida e una geometria della ciclistica improntata all'agilità e alla sicurezza. Essendo una moto da turismo e destinata anche al fuoristrada, il telaietto reggisella è pensato per impieghi gravosi e utilizza tubi in acciaio ad alta resistenza per garantire solidità e robustezza.

L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 27° e proietta un'avancorsa contenuta in 111 mm, con interasse di 1.560 mm. Il peso con il pieno di benzina è di appena 208 kg. Le inversioni a U a bassa velocità sono facili grazie all'angolo di sterzo di 42° e al raggio di sterzo di 2,6 metri.

Le specifiche delle sospensioni sono state scelte tenendo ben presente il concetto di moto "tuttofare", con una lunga escursione e un eccellente assorbimento degli urti per offrire prestazioni fluide e comfort su strada e un controllo rassicurante in fuoristrada. La forcella rovesciata Showa SFF-CA™ (Separate Function Fork-Cartridge) con steli da 43 mm di diametro offre una corsa di 200 mm ed è regolabile nel precarico della molla. La piastra inferiore di sterzo è in alluminio forgiato e quella superiore in alluminio fuso, per un perfetto equilibrio tra resistenza e rigidità nelle situazioni di guida più disparate.

Con un'escursione ruota di 190 mm, l'ammortizzatore Showa con serbatoio separato e regolazione del precarico, lavora con leveraggio progressivo Pro-Link e forcellone in alluminio che, pur impiegando gli stessi componenti della CRF1100L Africa Twin, è costruito con un tipo di lega d'alluminio esclusivo per la Transalp. La luce a terra è di 210 mm.

Le pinze a due pistoncini lavorano su dischi "wave" da 310 mm. Il disco posteriore "wave" da 256 mm è azionato da una pinza a pistoncino singolo. Le ruote a raggi da 21" ant. e 18" post. montano pneumatici 90/90-21 e 150/70-18 Metzeler Karoo Street o Dunlop Mixtour.

#### 4. **Accessori**

Per la XL750 Transalp è disponibile un'ampia gamma di accessori che permette di soddisfare appieno le proprie preferenze di personalizzazione.

Per facilitare la scelta, gli accessori sono stati raggruppati in 5 allestimenti.

Quickshifter, sella bassa, protezioni incavi serbatoio in gomma e stickers ruote si possono aggiungere a tutti gli allestimenti.

##### **PACCHETTO URBAN** (praticità e capacità di carico)

Bauletto da 50 litri con pannello in alluminio e schienalino passeggero, borsa interna bauletto, parabrezza alto e cavalletto centrale.

##### **PACCHETTO TOURING** (comfort e capacità di carico)

Valigie laterali (destra 26 litri / sinistra 33 litri) con pannelli in alluminio e borse interne, manopole riscaldabili.

##### **PACCHETTO ADVENTURE** (stile e funzionalità)

Tubolari laterali antiurto, fendinebbia a LED e griglia di protezione per il radiatore.

##### **PACCHETTO RALLY** (stile e funzionalità)

Quickshifter, tubolari paramotore, paracoppa, pedane rally e paramani con estensioni.

##### **PACCHETTO COMFORT** (comfort e praticità)

Borsa da serbatoio da 3 litri, deflettori antivento, pedane passeggero comfort e presa di



ricarica 12V.

Tutti gli accessori sono disponibili anche singolarmente.

## 5. Caratteristiche tecniche XL750 Transalp 2023

<b>MOTORE</b>	
Tipo	Bicilindrico parallelo di 755 cc, Unicam a 8 valvole, con manovellismo a 270°
Cilindrata	755 cc
Alesaggio x corsa	87 x 63,5 mm
Rapporto di compressione	11 : 1
Potenza max	92 CV (67,5 kW) @ 9.500 giri/min
Coppia max	75 Nm @ 7.250 giri/min
Rumorosità (dB)	Lwot – 81,5; Lurban – 77,5
Capacità olio	3,9 L
Avviamento	Elettrico
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Carburazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio	16,9 L
Emissioni CO <sub>2</sub> (ciclo WMTC)	103 g/km
Consumi (ciclo WMTC)	23 km/l
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Capacità Batteria	12V 8,6 Ah
<b>TRASMISSIONE</b>	
Tipo frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Tipo cambio	Manuale a 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena

<b>TELAIO</b>	
Tipo	In acciaio con struttura a diamante
<b>DIMENSIONI E CICLISTICA</b>	
Dimensioni (LxLxA)	2.325 x 838 x 1.450 mm
Interasse	1.560 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	111 mm
Altezza sella	850 mm
Altezza da terra	210 mm
Peso con il pieno di benzina	208 kg
Raggio di sterzo	2,6 m
<b>SOSPENSIONI</b>	
Forcella	Showa SFF-CA, diametro steli 43 mm, escursione 200 mm
Ammortizzatore	Monoammortizzatore con leveraggio Pro-Link, forcellone in alluminio, escursione ruota 190 mm
<b>RUOTE</b>	
Ant	A raggi da 21"
Post	A raggi da 18"
Pneumatico ant	90/90-R21 M/C 54H
Pneumatico post	150/70-R18 M/C 70H
<b>FRENI</b>	
Tipo ABS	A 2 canali
Freno ant	Dischi 'wave' di 310 x 4,5 mm, pinze assiali a 2 pistoncini
Freno post	Disco 'wave' di 256 x 6,0 mm, pinza a singolo pistoncino
<b>ELETTRONICA ED EQUIPAGGIAMENTO</b>	

Cruscotto	TFT a colori da 5"
Luci	Full LED
Connettività	Honda Smartphone Voice Control system
Presa USB	Tipo C (sottosella passeggero)
Indicatori di direzione	A disattivazione automatica
Quickshifter	Optional
Sicurezza antifurto	HISS

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.