

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

04 novembre 2025

HONDA CB1000GT 2026



Nuovo modello 2026: Honda svela la **nuova CB1000GT**, una **Sport Tourer** nata per dominare il segmento e conquistare il cuore di chi ama viaggiare senza rinunciare alle prestazioni. Sviluppata sulla base tecnica della Hornet, la ‘**GT**’ **reinterpreta** il concetto di **sportività in chiave turistica**, fondendo perfettamente la capacità di **divorare chilometri** in pieno comfort con la **disinvoltura** nel **danzare tra le curve**, merito anche dell’erogazione corposa e lineare del suo motore di 1.000 cc gestito dal **Throttle-By-Wire (TBW)**.

La **CB1000GT** offre molto **spazio e comfort a bordo** grazie alla sella sdoppiata per pilota e passeggero, alle sofisticate **sospensioni elettroniche Showa EERA™** (Electronically Equipped Ride Adjustment) **di serie** e all’**ABS Cornering** gestito tramite **Piattaforma Inerziale (IMU) a sei assi**.

La dotazione di serie è ricchissima e include: il parabrezza regolabile manualmente su cinque posizioni, le valigie laterali da 65L totali, il Cruise Control, le manopole riscaldabili, i paramani, il cavalletto centrale e il Quickshifter. Anche le **tecnologie di bordo sono di primissimo livello** e prevedono lo **schermo TFT a colori da 5"** con connettività **Honda RoadSync**, avviamento tramite **Smart Key** e indicatori di direzione a spegnimento automatico con funzione di segnalazione della frenata di emergenza (ESS). Inoltre, il potente impianto frenante con pinze radiali a quattro pistoncini mordere i doppi dischi da 310 mm.

La nuova **CB1000GT** è disponibile in tre accattivanti **colorazioni**: ‘**Grand Prix Red**’, ‘**Pearl Deep Mud Gray**’ e ‘**Graphite Black**’.

Indice:

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

1. Introduzione

Con l'introduzione della CB1000 Hornet nel 2025 – la maxi naked spinta dal motore della Fireblade e dal telaio compatto e maneggevole – Honda è riuscita a realizzare una moto in grado di offrire prestazioni elevate e dotazione di bordo completa, ad un prezzo aggressivo.

Il grande successo commerciale di questa base tecnica ne ha confermato il grande valore che, per il **2026**, si evolve nella **nuova CB1000GT**. La **Sport Tourer** di Honda entra in gamma con il chiaro intento di imporsi sul mercato come ‘**High Performance Tourer**’, quindi, una moto capace di **prestazioni adrenaliniche da sportiva unite al comfort in sella da vera turistica**.

La ‘GT’ offre un’erogazione corposa e lineare di coppia e potenza, abbinata a un design affilate e aerodinamiche, una ciclistica che vanta sospensioni elettroniche Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) e una dotazione premium con tecnologie di bordo evolute, risultando incredibilmente efficace tra le curve ed estremamente comoda per affrontare qualsiasi scenario. La CB1000GT ridefinisce il concetto di ammiraglia spingendosi oltre ogni limite.

2. Panoramica del modello

Il team di sviluppo di ingegneri Honda che ha dato vita alla CB1000GT ha lavorato tenendo a mente un obiettivo ben preciso: trasformare la CB1000 Hornet in una **Sport Tourer comoda e con spiccate doti turistiche**, ma **senza rinunciare alle esaltanti prestazioni di cui l'accoppiata motore-telaio è capace**.

Il frontale della ‘GT’ è stato progettato con l’utilizzo di programmi di fluidodinamica computazionale (CFD) per ottenere linee tese e incisive in grado di fendere l’aria efficacemente, garantendo al contempo comfort al pilota e un’ottima stabilità a qualsiasi velocità. Inoltre, il parabrezza è regolabile su cinque posizioni.

La ricca dotazione di serie include le ampie valigie laterali, il Cruise Control, le manopole riscaldabili, i paramani, il cavalletto centrale e il Quickshifter. La strumentazione TFT a colori da 5 pollici presenta un’interfaccia intuitiva, nitida e ben leggibile grazie all’impiego della tecnica dell’incollaggio ottico. Il sistema è provvisto di connettività per smartphone tramite Honda RoadSync e la gestione delle funzioni e delle impostazioni avviene attraverso il cursore del blocchetto comandi di sinistra.

Il motore che spinge la CB1000GT è il quattro cilindri in linea di 1.000 cc di derivazione CBR1000RR Fireblade (generazione 2017-2019) che eroga una **potenza massima di 150 CV** (110,1 kW) e un **picco di coppia di 102 Nm**. Il peso con il pieno è di 229 kg permettendo alla ‘GT’ di raggiungere un rapporto peso/potenza di 1,53 kg/CV. La gestione dei parametri dei Riding Mode predefiniti e della modalità USER è affidata al comando del gas **Throttle-By-Wire** (TBW) e alla **Piattaforma Inerziale** (IMU).

Il telaio in acciaio con struttura a diamante è lo stesso della Hornet, ma in questo è saldato a un **nuovo telaietto posteriore** che offre **più spazio di seduta per pilota e passeggero** e garantisce estrema **maneggevolezza** anche a pieno carico. Le raffinate **sospensioni elettroniche Showa EERA™** adattano le tarature dello smorzamento idraulico in tempo reale, seguendo sia lo stile di guida adottato che le condizioni del fondo stradale con la possibilità, inoltre, di regolare il precarico dell’monoammortizzatore posteriore anche in movimento. L’impianto frenante è affidato a due pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini che mordono dischi flottanti da 310 mm all’anteriore e da una pinza monopistoncino su disco singolo da 240 mm al posteriore. Per garantire la massima sicurezza in ogni situazione, l’intervento dell’**ABS Cornering** è gestito dall’IMU.

La **nuova CB1000GT 2026** è disponibile nelle seguenti colorazioni:

- ‘Grand Prix Red’ con grafiche in ‘Graphite Black’
- ‘Pearl Deep Mud Gray’
- ‘Graphite Black’

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- **Carenatura dalle linee aggressive e aerodinamicamente protettive**
- **Valigie laterali di serie**
- **Parabrezza regolabile su cinque posizioni**
- **Cruise Control, manopole riscaldabili e paramani di serie**
- **Display TFT da 5” con connettività Honda RoadSync**
- **Pratica Smart Key**
- **Indicatori di direzione a disattivazione automatica con segnalazione della frenata di emergenza (ESS)**

Frutto della collaborazione tra i centri stile dell'R&D Honda in Italia e in Giappone, la carenatura della CB1000GT è caratterizzata da un design teso, affilato e slanciato che confluiscendo verso l'aggressivo doppio faro anteriore a LED. Le sovrastrutture delle carene si sviluppano al di sopra delle travi del telaio, lasciandole visibili. Seguendo questa impostazione, i convogliatori sono integrati nel frontale e danno la percezione di un avantreno solido e proiettato in avanti con una ciclistica agile e precisa.

Sulla **'GT' forma e funzione si incontrano perfettamente**. Grazie all'utilizzo di programmi di fluidodinamica computazionale (Computational Fluid Dynamics), la carenatura anteriore garantisce la massima protezione dal vento, ma senza compromettere la stabilità dinamica della moto nelle fasi di staccata, piega e accelerazione. Il parabrezza, regolabile manualmente su cinque posizioni, offre un'escursione di 81 mm: nella posizione più bassa lascia passare maggiormente la pressione dell'aria, mentre in quella più alta elimina ogni forma di turbolenza. Il parabrezza alto è disponibile come optional e migliora ulteriormente la protezione aerodinamica, riparando anche il passeggero. **Di serie** anche le **valigie laterali** removibili da 65 litri (sinistra da 37 L, destra da 28 L), che offrono un'ottima capacità di carico, e le manopole riscaldabili per tenere le mani al caldo anche d'inverno.

Honda rinnova il suo impegno verso la sostenibilità ambientale (Triple Action to Zero) anche con la CB1000GT. Infatti, il parabrezza è realizzato in Durabio™ - una plastica derivata da biomassa - e le scocche delle selle di pilota e passeggero sono realizzate in polipropilene (PP) riciclato.

Il Cruise Control, impostabile a una velocità dai 50 ai 160 km/h, è **di serie**, così come i **paramani** e le **manopole riscaldabili**. La comoda **Smart Key** consente di avviare il commutatore di accensione tenendo la chiave in tasca. Invece, per aprire la sella e il tappo del serbatoio basta estrarre la chiave fisica presente sulla Smart Key. Anche il **cavalletto centrale** è **di serie** per facilitare la manutenzione della catena di trasmissione. L'illuminazione è full LED.

La strumentazione presenta il consolidato schermo TFT a colori da 5 pollici, perfettamente leggibile anche sotto la luce diretta del sole grazie alla tecnica dell'incollaggio ottico che, sigillando lo spazio tra il vetro di copertura e il display con una resina, riduce il riflesso e migliora l'effetto della retroilluminazione. Sono disponibili i tre layout di visualizzazione delle informazioni 'a barra', 'circolare' e 'semplificata' e la connettività per smartphone tramite Honda RoadSync per dispositivi iOS e Android.

Questi sistemi – insieme al semplice ed intuitivo blocchetto comandi di sinistra retroilluminato con cursore a quattro direzioni – consentono di gestire facilmente la navigazione a schermo *turn-by-turn* e danno la possibilità (tramite interfono Bluetooth nel casco) di effettuare chiamate o ascoltare musica. Per accedere a tutte le funzioni basta scaricare l'app Honda RoadSync dall'App Store o dal Play Store, connettersi alla CB1000GT e partire. Non manca la presa USB-C per la ricarica dei propri dispositivi, posizionata vicino all'angolo inferiore destro della strumentazione.

Gli indicatori di direzione si disattivano automaticamente dopo aver cambiato corsia o effettuato una svolta e includono la funzione di segnalazione della frenata di emergenza (ESS, Emergency Stop Signal): durante le frenate brusche, le frecce lampeggiano

rapidamente per avvisare gli altri utenti della strada che è in corso una brusca decelerazione o un arresto improvviso.

3.2 Telaio e ciclistica

- **Telaio a doppio trave in acciaio con struttura a diamante e telaietto posteriore riprogettato per il comfort di pilota e passeggero**
- **Sospensioni elettroniche Showa EERA™ di serie**
- **Piattaforma Inerziale (IMU) a sei assi**
- **Doppi pinze freno anteriori ad attacco radiale con quattro pistoncini, dischi flottanti da 310 mm**
- **ABS Cornering per la massima sicurezza in frenata**
- **Pneumatico anteriore da 120/70-ZR17 e posteriore da 180/55-ZR17**

Il telaio della CB1000GT è a doppia trave in acciaio con struttura a diamante e presenta un assottigliamento nella zona del pivot per migliorare la connessione con la moto e restituire una sensazione di agilità e reattività. Il nuovo telaietto posteriore è stato ridisegnato e rinforzato per esaltare la vocazione turistica della moto, ottenendo un equilibrio perfetto tra rigidezza e peso contenuto. La lunghezza del forcellone in alluminio con leveraggio Pro-Link passa da 619 mm a 635 mm, migliorando la stabilità a pieno carico anche alle alte velocità, mentre il nuovo silent-block dell'ammortizzatore posteriore riduce le vibrazioni. Anche le nuove pedane per il passeggero in alluminio contribuiscono a migliorare il comfort durante le lunghe percorrenze.

La CB1000GT coniuga perfettamente la stabilità di una moto turistica con la sportività di una maxi naked grazie alle quote ciclistiche che vedono un'inclinazione del canotto di sterzo di 25°, un'avancorsa di 106,3 mm e un interasse di 1.465 mm (rispetto ai 25°/98 mm/1.455 mm della Hornet). La luce a terra è di 133 mm, 3 mm in più rispetto alla Hornet. È anche grazie alla distribuzione dei pesi 51%/49% (rispetto a 51,2%/48,8%) e alla posizione di guida che la 'GT' risulta svelta e precisa tra le gambe. Il peso con il pieno è di 229 kg.

L'altezza della sella è fissata a 825 mm e consente di mettere i piedi a terra con sicurezza, mentre la posizione di guida eretta garantisce libertà di movimento e un'ottima visuale sulla strada. Il comfort è assicurato dalle imbottiture maggiorate per le selle di pilota (15 mm in più rispetto alla Hornet) e passeggero (39,5 mm in più), alla posizione del manubrio ottimizzata e alle pedane che offrono una triangolazione studiata per ridurre l'affaticamento nei lunghi viaggi.

La **CB1000GT** è equipaggiata di serie con **sospensioni Showa a controllo elettronico Showa-EERA™** e **Piattaforma Inerziale (IMU) a sei assi Nippon Seiki**. I due sistemi lavorano in sinergia, regolando in tempo reale le tarature di compressione ed estensione adattandole allo stile di guida e alle condizioni del manto stradale. Il livello di smorzamento ottimale viene calcolato in funzione alla velocità di escursione delle sospensioni e modificando istantaneamente i 'click' sulla base di tre parametri fondamentali: velocità della moto (fornita dall'ECU), assetto e comportamento dinamico della moto (forniti dall'IMU) e i movimenti della forcella (rilevati da sensori).

La Suspension Control Unit (SCU) elabora questi dati e interviene sui settaggi dello

smorzamento in soli 15 millisecondi (0,015 secondi). Questo sistema consente anche di modificare le tarature con l'aumentare della velocità, ad esempio rendendo le sospensioni più rigide alle alte velocità.

In sintesi, con le sospensioni elettroniche Showa EERA™ è possibile **trasformare continuamente il carattere della moto** per renderla **più confortevole durante la guida in città, più precisa tra le curve, più stabile alle alte velocità e più morbida sul bagnato** semplicemente con il tocco di un pulsante. Il sistema, inoltre, gestisce anche l'effetto *antidive*, riducendo l'affondamento eccessivo della forcella nelle frenate profonde. La corsa delle sospensioni è stata aumentata rispetto alla Hornet, arrivando a 130 mm all'anteriore e a 144 mm al posteriore (Hornet: 118 mm/138 mm).

Sono presenti quattro modalità predefinite:

- **STANDARD**: corrisponde a una taratura standard Showa che si adatta alla maggior parte delle condizioni.
- **SPORT**: offre un maggiore sostegno idraulico per la guida sportiva.
- **RAIN**: ammorbidisce lo smorzamento per una risposta più fluida e omogenea su fondi bagnati.
- **TOUR**: garantisce la massima stabilità in frenata e in curva anche in coppia e a pieno carico.
- **USER**: consente di personalizzare liberamente lo smorzamento idraulico e il precarico del monoammortizzatore posteriore.

Il sistema Showa EERA™ offre ben 24 livelli di regolazione del precarico molla per l'ammortizzatore posteriore, che possono essere selezionati anche in movimento, mentre la forcella anteriore a steli rovesciati da 41 mm ha la regolazione del precarico molla manuale.

Per la massima sicurezza di guida, l'impianto frenante è provvisto di **ABS Cornering** gestito tramite **IMU**. All'anteriore le doppie pinze Nissin a quattro pistoncini con attacco radiale agiscono su dischi flottanti da 310 mm. Al posteriore è presente un disco da 240 mm con pinza Nissin monopistoncino e pastiglie sinterizzate di serie per garantire una frenata ottimale anche a pieno carico.

I cerchi a 5 razze sdoppiate vantano un design originariamente pensato per la CBR1000RR-R Fireblade, sono in alluminio leggero pressofuso e calzano pneumatici 120/70-ZR17 all'anteriore e 180/55-ZR17 al posteriore.

3.3 Motore

- ***Motore di derivazione CBR1000RR Fireblade (MY2017-2019) con messa a punto specifica per una risposta più fluida***
- ***Erogazione della coppia corposa ai medi e picco di potenza agli alti regimi***
- ***Frizione assistita con antisaltellamento***

Il motore che spinge la **CB1000GT** è il quattro cilindri in linea di 1.000 cc DOHC derivato dalla CBR1000RR Fireblade (generazione 2017-2019), con parametri specifici per

l'inezione elettronica Honda PGM-FI e acceleratore TBW. Per esaltare la vocazione turistica di questa moto, la curva di erogazione è stata smussata e arrotondata, soprattutto alla prima apertura del gas, così da rendere la guida meno stancante sia per il pilota che per il passeggero.

I valori di alesaggio e corsa sono rispettivamente di 76 mm e 55,1 mm con un rapporto di compressione pari a 11,7:1. Quindi, la 'GT' ha mantenuto le prestazioni derivate da questo propulsore, che sprigiona la sua potenza massima agli alti regimi raggiungendo un picco di 150 CV (110,1 kW) a 11.000 giri/min e una coppia massima di ben 102 Nm a 8.750 giri/min. Il team di ingegneri Honda ha lavorato molto per rendere l'erogazione lineare, con una curva di coppia piena fin dai medi regimi che spinge con forza su tutto l'arco fino al limitatore.

I rapporti del cambio dalla 2^a alla 5^a marcia sono stati accorciati per favorire l'accelerazione, assecondando l'ottima 'schiena' del motore, mentre la 6^a offre una velocità di crociera a bassi regimi per trasferimenti rilassati. La frizione assistita con funzione antisaltellamento offre uno sforzo ridotto sulla leva che diminuisce l'affaticamento e controlla il bloccaggio della ruota posteriore in caso di scalate rapide e frenate profonde. Il Quickshifter di serie permette cambiate fluide e precise senza l'utilizzo della frizione, in innesto e in scalata, grazie alla funzione di 'doppietta' (*blipper*) automatica.

Con consumi pari a 16,5 km/L e una capacità del serbatoio di 21 litri, l'autonomia è superiore ai 340 km. La diagnostica di bordo (OBD) è stata arricchita con il rilevamento del diossido di zolfo (SO₂) e il monitoraggio dello stato di deterioramento del catalizzatore per garantirne sempre la perfetta efficienza.

3.4 Elettronica del motore

- *Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi per la gestione di parametri e controlli di guida*
- *Comando del gas Throttle By Wire (TBW) con 4 Riding Mode predefinite e una USER completamente personalizzabile*
- *Tre livelli di erogazione della Potenza (P) e di gestione del Freno Motore (EB)*
- *Controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) regolabile su tre livelli*

Il pacchetto elettronico della 'GT' è completo, moderno e contribuisce al suo temperamento perfettamente equilibrato tra comfort e sportività. La gestione dinamica della CB1000GT è affidata al lavoro sinergico svolto tra il TBW evoluto e l'IMU a sei assi. Il primo consente una connessione diretta tra il polso del pilota e l'erogazione del motore tramite i quattro Riding Mode predefiniti che combinano parametri preimpostati di Potenza (P), Freno Motore (EB) e Controllo di trazione HSTC, oltre alla modalità USER completamente personalizzabile. La gestione dei Riding Mode e delle relative impostazioni avviene tramite il cursore sul blocchetto comandi sinistro e lo schermo TFT. I settaggi di smorzamento idraulico delle sospensioni variano in base al Riding Mode selezionato.

I livelli di Potenza (P) e Freno Motore (EB) sono regolabili su tre livelli, in cui 3 rappresenta il massimo per ciascun parametro. Il controllo di trazione Honda Selectable Torque Control

(T), anch'esso su tre livelli, è ottimizzato per lavorare sfruttando i dati analizzati dall'IMU in tempo reale (angolo di piega/rollio, imbardata e beccheggio), con il livello 3 che fornisce il massimo intervento. L'apposita spia sulla strumentazione si attiva quando l'HSTC entra in funzione. Il controllo di trazione può anche essere completamente disattivato.

- **STANDARD:** potenza (P), controllo di trazione HSTC (T) e freno motore (EB) sono tarati su un livello medio per replicare la sensazione e la risposta di un'alimentazione a carburatori con un carattere più amichevole.

SPORT: viene erogata tutta la potenza disponibile con l'intervento di Freno Motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T) ridotti al minimo e risposta dell'acceleratore più aggressiva.

RAIN: l'erogazione di potenza (P) è al livello minimo e la risposta del gas è meno aggressiva, con un'azione intermedia del freno motore (EB) e un intervento del controllo di trazione HSTC (T) elevato. I valori più bassi di potenza ed erogazione della coppia interessano solamente le prime tre marce.

TOUR: le caratteristiche di erogazione sono identiche a quelle della modalità **STANDARD**, ma è l'unico Riding Mode dove lo smorzamento delle sospensioni varia in base alla velocità.

- **USER:** consente al pilota di scegliere il livello di ciascun parametro personalizzando e salvando la configurazione desiderata.

Nella modalità USER è possibile disattivare il controllo di trazione.

4. Accessori

Per la CB1000GT Hornet è disponibile una vasta gamma di Accessori Originali Honda, acquistabili singolarmente o in comodi pacchetti appositamente studiati per il mercato europeo.

COMFORT PACK

Il Comfort Pack è stato ideato per esaltare le doti turistiche della GT e comprende le selle Comfort per pilota e passeggero, manopole riscaldabili, parabrezza alto, deflettori superiori e inferiori e fari antinebbia.

SPORT PACK

Lo Sport Pack rende il look della GT più aggressivo con puntale sottocoppa, adesivi serbatoio, protezioni per il motore e adesivi per i cerchi.

URBAN PACK

L'Urban Pack è pensato per esaltare la praticità e la capacità di carico della moto con portapacchi posteriore, bauletto da 50 litri che include schienalino e pannello per il bauletto e l'antifurto.

Oltre ai pacchetti, gli accessori disponibili per la CB1000GT possono essere acquistati singolarmente:

- Sella pilota Comfort

- Sella passeggero Comfort
- Deflettori superiori
- Deflettori inferiori
- Tampone paramotore
- Portapacchi posteriore
- Parabrezza alto
- Adesivi serbatoio
- Puntale
- Adesivi ruote
- Antifurto
- Luci fendinebbia
- Paramani maggiorati
- Borsa da sella
- Schienale per il bauletto
- Pannello per il bauletto
- Borsa serbatoio da 3 litri
- Bauletto da 50 litri

La gamma di Accessori Originali Honda è completata da un set di accessori per il mercato europeo, che includerà il terminale Akrapovič e una collezione di componenti lavorati in collaborazione con Gilles Tooling.

5. Caratteristiche tecniche CB1000GT 2026

MOTORE	
Tipo	Quattro cilindri in linea, raffred. a liquido, DOHC 16 valvole, Euro 5+
Cilindrata	1.000 cc
Bore x Stroke (mm)	76 mm × 55,1 mm
Compression Ratio	11,7:1
Potenza massima	150 CV (110,1kW) a 11.000 giri/min
Coppia massima	102 Nm a 8.750 giri/min
Emissioni acustiche	97 dB
Velocità massima	200 km/h
Capacità olio motore	3,5 L
Avviamento	Elettrico
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	

Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	21 L
Emissioni di CO ₂ (ciclo medio WMTC)	140 g/km
Consumi	16,5 km/l
IMPIANTO ELETTRICO	
Tipo di batteria	AGM
Capacità batteria	12 V 9,1 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco a bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	Manuale a 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring
TELAIO	
Tipo di telaio	A diamante doppia trave in acciaio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.135 x 930 x 1.290 mm
Interasse	1.465 mm
Inclinaz. canotto di sterzo	25°
Avancorsa	106,3 mm
Altezza sella	825 mm
Luce a terra	135 mm
Peso con il pieno	229 kg
Raggio di sterzata	3,2 m
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella a steli rovesciati da 41 mm Showa EERA™ semi-attiva con controllo elettronico dello smorzamento idraulico, regolazione manuale del precarico molla

Posteriore	Monoammortizzatore Showa EERA™ semi-attivo con controllo elettronico dello smorzamento idraulico, regolazione elettronica del precarico molla
RUOTE	
Cerchio ant.	17M/C x MT3,50
Cerchio post.	17M/C x MT5,50
Pneumatico ant.	120/70 ZR17 M/C (58W)
Pneumatico post.	180/55 ZR17 M/C (73W)
IMPIANTO FRENANTE	
Tipo di ABS	A 2 canali con funzione Cornering gestita dall'IMU
Freno ant.	Doppio disco flottante da 310 mm con pinze Nissin ad attacco radiale a quattro pistoncini
Freno post.	Disco singolo da 240 mm con pinza Nissin monopistoncino
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA	
Cruscotto	Schermo TFT a colori da 5 pollici
Faro	LED
Luce posteriore	LED
Connettività	Honda RoadSync
Presa di ricarica	USB-C
Disat. automatica indicatori di direzione	Sì
Quickshifter	Sì
Sistema di sicurezza	HSS and SMART KEY
Cruise Control	Sì
Riding Mode	Standard, Rain, Sport, Tour, User
HSTC	Sì
Manopole riscaldabili	Sì
Ulteriori caratteristiche	Parabrezza regolabile manualmente su 5 posizioni, cavalletto centrale, valigie laterali, Emergency Stop Signal (ESS),

controllo Anti-impennata, manopole riscaldabili

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

Dati WMTC ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla normativa WMTC. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con un solo pilota e senza accessori aggiuntivi. L'autonomia effettiva può variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici, dell'installazione di accessori, del carico, del peso di conducente e passeggero e di altri fattori.