

**HONDA**

---

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

**10 novembre 2020**

**HONDA X-ADV 750 - 2021**



*Aggiornamenti al modello: X-ADV ha dato vita alla sintesi geniale tra lo stile di un SUV e la praticità di un maxi-scooter ma con tutte le qualità dinamiche della moto. Per il 2021 il rivoluzionario Honda X-ADV riceve profondi aggiornamenti: il motore ha **più potenza e più coppia**, il limitatore è fissato a un regime superiore, i rapporti del cambio sono stati ottimizzati per enfatizzare **accelerazione e ripresa** senza incidere sui consumi, inoltre il comando del gas è ora di tipo **Throttle By Wire**, con **cinque Riding Mode** e controllo di trazione a quattro livelli. Il telaio è invariato nel layout ma è stato ridisegnato nella struttura, più leggera. Il design, immediatamente riconoscibile, è ora più sofisticato e la sella è sagomata per facilitare l'appoggio dei piedi a terra. **Il vano sottosella è più grande** ed ospita una presa di ricarica USB-C mentre nella parte anteriore dello scudo c'è un nuovo vano portaoggetti con serratura. L'illuminazione è full-LED e presenta ora il gruppo ottico anteriore con **luci DRL** (Daytime Running Lights) mentre il **nuovo display TFT da 5 pollici** offre la **connettività** dello smartphone tramite il nuovo Honda Smartphone Voice Control System.*

Sommario:

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

## 1. Introduzione

Nella lunga storia di Honda, costellata di pietre miliari dal punto di vista ingegneristico e del design, un elemento è sempre stato costante: la sfrenata passione per l'innovazione e il desiderio di stupire. È successo anche con X-ADV: un concetto di veicolo completamente nuovo, immediatamente definito **“il primo SUV a due ruote”**.

X-ADV combina mondi apparentemente distanti. Quello delle maxienduro, con la loro posizione di guida rialzata, le elevate prestazioni e la capacità di affrontare qualsiasi percorso, e quello dei commuter urbani, compagni insostituibili per gli spostamenti quotidiani.

Pensato e disegnato dal **centro R&D Honda di Roma**, X-ADV è stato il primo e unico crossover che sintetizza in modo geniale lo stile di un SUV e la praticità di un maxi-scooter, mantenendo tutte le qualità dinamiche della moto, per vivere la libertà su due ruote in una innovativa eccitante forma.

L'X-ADV è riuscito a catturare l'essenza della libertà offerta dalle due ruote rendendola disponibile in una forma completamente nuova, attirando così l'attenzione di un esercito di appassionati riders in tutta Europa, diventando un vero e proprio **successo commerciale internazionale**. E a riprova delle sue credenziali di veicolo per il fuoristrada, nelle mani dell'esperto pilota italiano Renato Zocchi, l'X-ADV si è aggiudicato la vittoria in Classe 2 durante l'estenuante Gibraltar Race 2019 lungo un percorso di 7.000 km.

Per il **2021**, l'X-ADV migliora ulteriormente. Il motore ha più coppia e potenza, il peso è stato ridotto, la praticità migliorata, la dotazione elettronica aumentata e lo stile è ancora più unico e sofisticato. Tutto questo rende l'X-ADV di Honda ancora più desiderabile.

## 2. Panoramica del modello

L'aumento di 3,6 CV della potenza massima per il motore **EURO5** del nuovo X-ADV e il regime massimo di rotazione aumentato di 600 giri/min sono la conseguenza del profondo lavoro di sviluppo dei progettisti Honda, che sono intervenuti sulla fasatura della distribuzione e sull'efficienza di aspirazione e scarico. Inoltre, le prime tre marce del cambio hanno rapporti più ravvicinati, per favorire scatto e ripresa, mentre quarta, quinta e sesta prediligono l'efficienza dei consumi alle velocità più elevate.

Il comando del gas è ora **Throttle By Wire (TBW)** e porta in dote **5 Riding Mode**: STANDARD, RAIN, GRAVEL e SPORT, oltre alla modalità USER completamente personalizzabile. Il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control), prevede ora 3 livelli di intervento e la possibilità di disattivarlo. Inoltre, il **cambio a doppia**

**frizione DCT** (Dual Clutch Transmission) offre programmi di cambio marcia integrati nei Riding Mode.

Grazie al **telaio riprogettato** e ai numerosi dettagli ridisegnati, il peso complessivo si riduce di 2 kg. Il design ha un look più deciso e aggressivo, grazie anche al gruppo ottico sdoppiato anteriore ora dotato di **luci diurne DRL**, proprio come sull'Africa Twin.

Per una maggiore facilità di appoggio dei piedi a terra, la sella è stata risagomata. Il vano **sottosella è più grande** ed ha una presa di ricarica **USB-C**. Inoltre, il comando del freno di stazionamento è stato spostato sul manubrio, liberando spazio nel retro dello scudo per un pratico vano portaoggetti con serratura. Tutta nuova anche la strumentazione, con **display TFT di 5 pollici** dotato di **connettività Bluetooth** per l'attivazione dei comandi vocali tramite l'*Honda Smartphone Voice Control system*.

La X-ADV 2021 è disponibile nei seguenti colori:

- Grand Prix Red
- Graphite Black
- Matt Beta Silver Metallic
- Pearl Mud Gray

### 3. Caratteristiche principali

#### 3.1 Motore

- **Bicilindrico parallelo di 745 cc con comando del gas Throttle By Wire**
- **+3,6 CV di potenza massima (58,6 CV) e +1 Nm di coppia massima (69 Nm)**
- **Limitatore a 7.000 giri/min (+600 giri/min)**
- **Prime 3 marce più corte, per un feeling di guida più sportivo; marce dalla 4<sup>a</sup> alla 6<sup>a</sup> ottimizzate per l'efficienza dei consumi ad alta velocità**
- **Omologato EURO 5, consumi di 27,8 km/l (ciclo medio WMTC)**
- **Disponibile in versione a 35 kW per patente A2**

Il design del motore bicilindrico parallelo monoalbero a 8 valvole raffreddato a liquido del nuovo X-ADV 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 **-1,4 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 una versione con potenza di 35 kW (48 CV).

Il nuovo X-ADV 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 DCT sono ora spaziate per assecondare due esigenze opposte: **1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> sono più corte** per enfatizzare scatto e ripresa; **4<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> sono più lunghe** per privilegiare l'efficienza dei consumi nei trasferimenti ad alta velocità.

Grazie ai consumi estremamente contenuti, pari a **27,8 km/l** nel ciclo medio WMTC, il serbatoio da 13,2 litri di capacità del nuovo X-ADV fornisce un'autonomia di circa 370 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 5 Riding Mode, di cui quattro predefiniti più uno completamente personalizzabile***
- ***Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) assicura una gestione precisa grazie ai 3 livelli di intervento***

Il nuovo comando del gas Throttle By Wire consente di gestire le prestazioni e le caratteristiche di erogazione del motore mediante 4 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), con il più elevato livello di intervento dell'ABS.

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) e con elevata soglia di sicurezza per l'intervento dell'ABS

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) e sensibilità elevata per l'intervento dell'ABS.

Il Riding Mode **GRAVEL** eroga la potenza in maniera diretta e offre un consistente freno motore, con un intervento del controllo di trazione HSTC basso (P3, EB3, T1) e con il minor intervento possibile dell'ABS.

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.

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)**

- ***Diversi programmi di cambio marcia a seconda del Riding Mode selezionato***
- ***Il Riding Mode USER consente di impostare liberamente il programma di cambio marcia, da rilassato ad aggressivo***

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.

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 pre-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 **5 programmi di cambio marcia automatico**. Il programma **1** è il più rilassato, con passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime relativamente basso; è collegato al Riding Mode RAIN. Il programma **4**, 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 **2** è intermedio ed è collegato al Riding Mode STANDARD. Il programma **3** non è associato a nessun Riding Mode e presenta regimi di cambiata intermedi rispetto a quelli previsti per i Riding Mode STANDARD e SPORT.

Il quinto programma di cambio marcia automatico è relativo alla **funzionalità G** – che sul precedente modello si attivava tramite un tasto dedicato – dedicata al fuoristrada, collegata al Riding Mode GRAVEL. La funzionalità G del nuovo X-ADV è tendenzialmente sportiva in termini di regime di cambio marcia, e mantiene la caratteristica di ridurre lo slittamento delle frizioni durante le cambiate e negli “apri-chiudi”, per rendere più diretto il collegamento tra manopola dell’acceleratore e trazione della ruota posteriore, una necessità tipica della guida in fuoristrada.

La modalità USER consente al guidatore di scegliere il programma di cambio marcia preferito variando a piacimento gli altri parametri, vale a dire, erogazione di potenza (P), freno motore (EB), controllo di trazione HSTC (T) e soglia di intervento dell’ABS.

### **3.4 Stile ed equipaggiamento**

- ***Il primo e unico “SUV a 2 ruote” diventa ancora più accattivante e sofisticato***
- ***Nuovo display TFT da 5” con Honda Smartphone Voice Control system***
- ***Nuovo gruppo ottico anteriore sdoppiato full-LED con luci diurne DRL***
- ***Il nuovo parabrezza offre maggiore protezione dalle intemperie e dal vento***
- ***Vano sottosella da 22 litri con presa di ricarica USB-C e nuovo vano portaoggetti anteriore con serratura***

L'esclusivo e spettacolare stile dell’X-ADV, concepito e sviluppato presso il centro R&D Honda di Roma, è stato impreziosito e snellito per il nuovo modello 2021. Il profilo è volutamente imponente, ma ogni pannello della carenatura è stato ridefinito per creare un'immagine ancora più forte e decisa. Confrontando il nuovo modello con quello uscente, si nota chiaramente quanto lo **stile** sia **più definito, aggressivo, deciso, accattivante**. In altre parole: più X-ADV.

Il gruppo ottico anteriore sdoppiato full-LED è ora dotato dell’inconfondibile firma delle **luci diurne DRL**, che si attivano automaticamente in base all'intensità della luce ambiente e generano un tratto luminoso altamente visibile e personale, per una maggiore sicurezza passiva di guida. Anche gli indicatori di direzione e le luci posteriori sono a LED.

In termini di ergonomia, l'**altezza sella di 820 mm** e l'ampio manubrio di 910 mm assicurano una posizione di guida dominante, per una visibilità ottimale, mentre la sella stessa è caratterizzata da un profilo rimodellato che facilita l'appoggio dei piedi a terra. Sia per l’uso urbano che in viaggio, il nuovo **parabrezza** può essere regolato senza attrezzi **su 5 posizioni**, su un’escursione di 139 mm e con una differenza di inclinazione di 11° tra la posizione più alta e verticale e quella più bassa e aerodinamica.

Nella nuova strumentazione dell’X-ADV è incorporato l'innovativo *Honda Smartphone Voice Control system*, visualizzabile tramite il **display TFT da 5 pollici**, che permette di impartire comandi vocali e ricevere informazioni audio dal proprio smartphone durante la

guida per la gestione di telefonate, messaggistica, musica, navigazione e previsioni del tempo. È necessario utilizzare un interfono montato sul casco o degli auricolari, mentre **lo smartphone si connette alla strumentazione tramite Bluetooth**. La gestione del sistema si avvale anche dei pulsanti sul blocchetto elettrico sinistro.

I robusti paramani deviano vento e intemperie ma soprattutto assicurano protezione per le mani e le leve durante la guida in fuoristrada. Una **piastra paramotore** in alluminio dello spessore di 2,5 mm, realizzata tramite processo di pallinatura, protegge da urti e detriti.

Il volume del **vano sottosella** è ora di **22 litri (+1 L)**, e come sempre può contenere **un casco integrale – anche del tipo offroad**, con frontino – più altri oggetti. Una luce di cortesia a LED assicura l'illuminazione interna del vano. Inoltre, è presente una **presa di ricarica USB-C**, che sostituisce la precedente 12V. Il freno di stazionamento è stato spostato sul lato destro del manubrio, liberando spazio nello scudo per un pratico **vano portaoggetti con serratura**. Il cavalletto centrale è ora munito di sensore di inclinazione, per parcheggiare l'X-ADV in condizioni di pendenza senza il rischio di ribaltamenti.

Confermata anche sul nuovo X-ADV la pratica **Smart-Key** – ora con rinnovato design e meccanismo di blocco/sblocco più sofisticato – da tenere in tasca, che evita l'inserimento di una chiave fisica per l'avviamento, l'apertura dello sportellino del tappo carburante e della sella. Grazie alla Smart-Key, per attivare lo scooter è sufficiente premere il commutatore principale, situato di fronte al guidatore. La Smart-Key è dotata di una funzione di risposta che fa lampeggiare gli indicatori di direzione per una facile individuazione del mezzo. Per dissuadere i tentativi di furto, un meccanismo a frizione sul commutatore principale impedisce di sbloccare il manubrio con la forza.

Gli indicatori di direzione fungono anche da segnale di 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  $2,5 \text{ m/s}^2$ .

**Gli indicatori di direzione sono inoltre del tipo a disattivazione automatica**, basata non solo sul tempo, ma anche sul riconoscimento delle svolte sfruttando il dato di velocità di rotazione delle due ruote proveniente dai sensori dell'ABS.

### **3.5 Telaio**

- ***Il nuovo telaio tubolare in acciaio a diamante consente di risparmiare peso e creare spazio di carico***
- ***Forcella a steli rovesciati di 41 mm a cartuccia e forcellone con Pro-Link***
- ***Pinze freno anteriori ad attacco radiale a quattro pistoncini con dischi flottanti da 296 mm***
- ***Pneumatici con intaglio on/off da 120/70 R17 ant e 160/60 R15 post.***

Per garantire un'evoluzione impercettibile e al contempo considerevole dell'X-ADV, i progettisti Honda hanno iniziato dal telaio tubolare in acciaio a diamante e, attraverso un'attenta riprogettazione con tubi di diverso spessore e peso, anche a livello di piastre del

pivot, sono riusciti a ridurre il peso di 1 kg rispetto al modello precedente e a liberare spazio utile per il vano sottosella.

L'inclinazione del canotto di sterzo, l'avancorsa e l'interasse hanno misure invariate, pari rispettivamente a 27°, 104 mm e 1.590 mm. Un angolo di sterzo di 39° e un raggio di sterzata di 2,8 m rendono l'X-ADV **pratico e agile anche in situazioni di traffico intenso**. Le sospensioni a lunga escursione (153,5 mm anteriore e 150 mm posteriore) assorbono ogni asperità del terreno e l'altezza da terra è ora di 165 mm (+3 mm). **Il peso con il pieno scende a 236 kg (-2 kg).**

La forcella a steli rovesciati da 41 mm è regolabile nel precarico molla e in estensione. L'ammortizzatore con leveraggio progressivo Pro-Link è regolabile nel precarico della molla ed è fissato ad un bellissimo **forcellone in alluminio** a bracci differenziati composto da una sezione trasversale cava e da bracci con sezione a U.

Le ruote sono da 17" all'anteriore e da 15" al posteriore. Sui **cerchi in alluminio a raggi tangenziali** (in acciaio inossidabile) sono montati pneumatici di larga sezione (120/70-17 ant. e 160/60-17 post.) con intagli on/off che permettono di affrontare con disinvoltura anche gli sterrati. Le valvole per l'aria sono a L per facilitare le operazioni di controllo della pressione. La **trasmissione a catena** è protetta da un generoso carter che la preserva da sporco e colpi.

Potentissimo, infine, l'impianto frenante. I dischi flottanti anteriori da 296 mm sono morsi da pinze Nissin radiali a 4 pistoncini, mentre sul disco posteriore da 240 mm agisce una pinza a pistoncino singolo.

#### 4. Accessori

Per il nuovo X-ADV è disponibile una vasta gamma di accessori originali Honda, tra cui:

- Portapacchi posteriore
- Smart-Top Box
- Top Box da 38 litri con inserto opzionale in alluminio o in tinta
- Supporti valigie laterali
- Valigie laterali 26/33 litri sx/dx con inserto opzionale in alluminio o in tinta
- Borsa da tunnel centrale
- Estensioni paramani
- Barre di protezione laterali
- Luci fendinebbia
- Manopole riscaldabili

#### 5. Caratteristiche tecniche Honda X-ADV 2021

<b>PROPULSORE</b>	
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) a 6.750 giri/min
Coppia massima	69 Nm a 4.750 giri/min
Capacità olio	4 litri
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	13,2 litri
Consumi	27,8 km/l (ciclo medio WMTC)*
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11 Ah
Potenza alternatore	480 W / 5.000 giri/min
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco, doppia, in bagno d'olio
Tipo di cambio	DCT a 6 marce, con modalità automatiche integrate nei Riding Mode e modalità manuale con palette al manubrio
Trasmissione finale	Catena
<b>TELAIO</b>	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
<b>CICLISTICA</b>	
(LxLxA) Dimensioni	2.215 x 940 x 1.370 mm
Interasse	1.590 mm
Inclinazione cannotto di sterzo	27°
Avancorsa	104 mm
Altezza della sella	820 mm

Altezza da terra	165 mm
Peso con il pieno	236 kg (228 kg senza benzina)
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella rovesciata da 41 mm, regolabile nel precarico molla e in estensione idraulica, escursione 153,5 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 150 mm, regolabile nel precarico molla
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	in alluminio, a raggi tangenziali in acciaio
Posteriore	in alluminio, a raggi tangenziali in acciaio
<b>CERCHI</b>	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	15M/C x MT4.50
<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	120/70 R17 M/C 58H
Posteriore	160/60 R15 M/C 67H
<b>FRENI</b>	
Anteriore	Dischi da 296 mm, pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini, ABS
Posteriore	Disco da 240 mm, pinza a pistoncino singolo, ABS
<b>STRUMENTAZIONE E LUCI</b>	
Strumentazione	TFT da 5" multifunzione, connettività Honda Smartphone Voice Control system
Chiave	Smart-Key
Impianto luci	Full-LED con DRL

\*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.