

Crosstourer 2012

La nuova Adventure Sports Tourer con motore V4

Data comunicato stampa: 8 novembre 2011

Caratteristiche modello: modello totalmente nuovo; adventure sports tourer di fascia premium; motore V4 da 1.237cm³; telaio in alluminio all-road; comoda posizione di guida eretta; Traction Control, C-ABS, indicatori di direzione a led, versione con cambio Dual Clutch Transmission

1. Panoramica sul modello
2. Caratteristiche chiave
3. Dettagli del modello
4. Colorazioni
5. Storia del modello
6. Accessori disponibili a richiesta
7. Caratteristiche tecniche



1. Panoramica sul modello

Honda amplia la sua gamma di modelli all'avanguardia con motore V4 introducendo il nuovo Crosstourer, in precedenza lanciato come concept ad Eicma 2010. Il Crosstourer assicura tutto il divertimento e le emozioni di una vera tourer sportiva, con la comoda posizione di guida eretta e la manovrabilità di una vera moto Adventure, rafforzata dalla proverbiale affidabilità del V4 Honda ed enfatizzata dalla possibilità di scegliere la versione con cambio sequenziale a doppia frizione dotato di nuove funzionalità.

Il team di sviluppo guidato da Yosuke Hasegawa (Large Project Leader) mirava a creare una moto che trasmettesse al pilota tutto il senso della sfida e dell'avventura. Nel corso della creazione e dello sviluppo le frasi più ricorrenti rispetto alle sensazioni che avrebbe dovuto provare il pilota erano: "Posso farlo. Posso raggiungere un posto così." Che si tratti di un lungo viaggio su strade e autostrade, oppure un'avventura fra le montagne verso una destinazione remota, il team di sviluppo del Crosstourer aveva come obiettivo la creazione di una moto adatta ad ogni scopo, una perfetta compagna di viaggio, che sapesse offrire allo stesso tempo un design unico e di alta classe, unito a tecnologie all'avanguardia.

Il Crosstourer combina le caratteristiche delle tourer sportive, con il suo potente motore V4 di derivazione VFR1200F, con le caratteristiche delle moto off-road come le sospensioni a lunga escursione e la posizione di guida eretta, che assicurano grande manovrabilità e padronanza della moto in ogni situazione. Questa fusione rende il Crosstourer unico e assolutamente versatile, capace di affrontare i terreni più accidentati mantenendo una superba qualità di guida e offrendo un preciso controllo ad ogni andatura, anche grazie alla posizione di guida eretta che assicura comfort e perfetta visibilità.

Il motore del Crosstourer, un poderoso V4 dalla coppia eccezionale e dall'elasticità esemplare, equipaggia anche la versione con cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission), una scelta assolutamente in sintonia con lo spirito pionieristico del Crosstourer, che mette così a disposizione del pilota tutta l'efficacia della gestione robotizzata del cambio in modalità automatica, e tutta la libertà della funzionalità manuale con i pratici comandi al manubrio, senza tralasciare la possibilità di passare dall'una all'altra modalità in ogni momento. Equipaggiato di serie con il controllo di trazione (Traction Control System) il Crosstourer è inoltre sicuro su ogni fondo, in particolare quelli a bassa aderenza, per evitare pattinamenti e sfruttare sempre il massimo grip che lo pneumatico può realmente gestire. Immane poi il sistema di frenata combinata con antibloccaggio C-ABS Honda, che esalta il controllo del Crosstourer su ogni tipo di superficie e in ogni condizione climatica.

Ecco perché il Crosstourer impone nuovi standard nel segmento delle moto "adventure": un'eccezionale combinazione fra le prestazioni del motore V4, le più avanzate tecnologie per massimizzare sicurezza e piacere di guida (C-ABS, controllo di trazione e cambio a doppia frizione) e una ciclistica sovrappina con telaio in alluminio per la massima stabilità e una perfetta maneggevolezza sia nella guida a solo che con passeggero, anche a pieno carico, su tutti i percorsi e su qualsiasi distanza. L'avventura può finalmente iniziare.

2. Caratteristiche chiave

2.1 Motore

La potenza del V4 di grande cilindrata

Il propulsore V4 da 1.237 cm³, montato per la prima volta su una Adventure Sports Tourer, è stato ottimizzato per una guida ancora più efficace ai bassi e medi regimi, con un'erogazione sempre fluida che rende confortevole qualsiasi viaggio, dal più impegnativo dei raid ai trasferimenti quotidiani.

2.2 Cambio

Cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission)

La versione dotata dell'avanzato cambio a doppia frizione Honda, ulteriormente sviluppato per questa moto, assicura cambi marcia ancora più fluidi e dolci, esaltando l'eccellente versatilità del Crosstourer. Grazie alle due frizioni coassiali gestite elettronicamente, si può scegliere tra due modalità Automatiche, una per andature turistiche e urbane (Drive), una per la condotta sportiva (Sport), e una modalità Manuale, che permette di sfruttare il range di utilizzo del motore a proprio piacimento cambiando marcia tramite le ergonomiche palette al manubrio.

2.3 Ciclistica

Telaio in alluminio e raffinate sospensioni

Il telaio a doppio trave in alluminio pressofuso del Crosstourer, scelto per il suo eccellente bilanciamento fra peso e rigidità, è associato a raffinate sospensioni a lunga escursione capaci di filtrare qualsiasi asperità, per un'esperienza di guida coinvolgente e confortevole, anche sui tracciati più impervi e accidentati.

2.4 Tecnologie Honda

Elettronica sofisticata

Il controllo di trazione Honda TCS, Traction Control System, e il sistema di frenata combinata con antibloccaggio Honda C-ABS, garantiscono accelerazioni e decelerazioni sicure su qualsiasi percorso, anche in condizioni climatiche proibitive, lasciando così al pilota solo il piacere della guida.

3. Dettagli del modello

3.1 Styling

Ispirato a efficacia e praticità

Lo stile del Crosstourer trasmette grande robustezza e sportiva eleganza. I temi ricorrenti del design, come i tagli decisi delle forme, accentuano la linea da vera 'adventure-bike', mentre le dimensioni compatte della sezione frontale trasmettono leggerezza e agilità. Il gruppo ottico anteriore, dal profilo sfuggente e deciso, prevede l'anabbagliante al di sopra dell'abbagliante, in un layout combinato con il protettivo parabrezza che favorisce la centralizzazione della massa e ottimizza il profilo aerodinamico. I fianchi delle sovrastrutture seguono l'andamento 'double-layer', che massimizza la stabilità e assicura un perfetto afflusso d'aria al radiatore. La coda poi, è perfettamente funzionale, grazie all'ampia e comoda sella e al portapacchi integrato con le maniglie del passeggero, sul quale è possibile fissare direttamente le borse opzionali. Bellissimi poi i minimalisti ma ben visibili indicatori di direzione a led, installati per la prima volta su una moto Honda di grande cilindrata.

Protezione aerodinamica

Il Crosstourer è dotato di eleganti e robusti paramani in stile off-road che proteggono le mani da urti e intemperie. Il parabrezza, progettato avvalendosi della tecnica CFD (Computational Fluid Dynamics Analysis) è regolabile in altezza e offre adeguata protezione dal vento a qualsiasi velocità, lasciando tuttavia al pilota la percezione di un moderato flusso d'aria, come è giusto che sia alla guida di una moto.

Strumentazione digitale multifunzione

L'avanzato quadro strumenti multifunzione completamente digitale e regolabile nel livello di illuminazione, si caratterizza per l'eleganza della linea e la facilità di lettura. Posizionato appena sotto la linea della visuale anteriore del pilota, in modo che non debba distogliere lo sguardo dalla strada, il display è dominato da un ampio e chiaro tachimetro digitale, ai cui lati sono presenti gli indicatori del livello carburante e della temperatura del motore. Nella parte superiore del display si trova il contagiri a barre. Gli altri parametri di guida forniti sono il contachilometri totale e con doppio parziale, il carburante residuo, il consumo istantaneo e medio, l'autonomia residua, l'indicatore della marcia inserita, l'orologio e, sulla versione con cambio sequenziale a doppia frizione, la modalità automatica del cambio impostata.

3.2 Design ergonomico

Posizione di guida confortevole

Componente fondamentale dell'appeal del Crosstourer è la posizione di guida eretta tipica dei modelli off-road. Perfetta per muoversi con agilità sulle trafficate strade cittadine, come per affrontare impegnativi percorsi fuoristrada o le strade ricche di curve, offre sempre e in ogni caso un grande senso di sicurezza. L'ergonomia attentamente studiata offre sia al pilota che al passeggero un elevato comfort e grande libertà nei movimenti. Il supporto al peso del pilota, ben distribuito fra le pedane, la sella e il manubrio, rende la guida confortevole anche nelle percorrenze più lunghe. La visibilità sulla strada e i veicoli circostanti è inoltre ottima e grazie all'ampio raggio di sterzo, alla perfetta distribuzione dei pesi e al largo manubrio, anche a bassa velocità il controllo è sempre sicuro ed efficace.

3.3 Motore

V4 da 1.237 cc ad alte prestazioni

Il Crosstourer è una moto progettata per trasmettere al pilota la sensazione che non ci sia nulla di impossibile: nessun viaggio è troppo lungo o troppo impegnativo, nessuna strada o superficie è proibitiva. Un contributo decisivo a questa percezione di grande sicurezza arriva dal motore V4 Honda da 1.237 cc, configurato in declinazione 'Adventure Sports Touring' per offrire grande potenza e coppia inarrestabile in modo controllabile e reattivo.

Grande cilindrata in dimensioni compatte

La configurazione V4 Honda è compatta sia in senso longitudinale che trasversale, riduce la sezione frontale ed è determinante per la centralizzazione del baricentro e la massimizzazione della maneggevolezza. Il motore si distingue per la bancata posteriore con i cilindri ravvicinati, in modo da massimizzare la snellezza della zona mediana della moto, in funzione del comfort e della gestibilità, soprattutto a bassa velocità. Parallelamente, le testate sfruttano la tecnologia Unicam Honda, derivata dalle vincenti monocilindriche CRF della gamma motocross. Questo sistema di distribuzione impiega una configurazione monoalbero a camme in testa che riduce le dimensioni e il peso della testa del cilindro, ottimizzando la forma della camera di combustione a vantaggio delle prestazioni. La versione con cambio tradizionale dispone di frizione con sistema antisaltellamento.

Fluidità del motore

Il motore V4 del Crosstourer ha un angolo di 76° fra le due bancate e l'albero a gomiti con fasatura dei perni di 28° per eliminare le vibrazioni e fornire una favolosa erogazione di coppia e potenza. Con questa configurazione non è necessario un contralbero antivibrazioni, che avrebbe assorbito potenza, mentre è garantita un'erogazione fluida e una spinta eccezionale a qualsiasi regime. Un motore infaticabile, dolce nell'uso quotidiano e grintoso quando serve, capace di percorrere migliaia di chilometri tutti d'un fiato lasciando al pilota solo un immenso piacere di guida.

Messa a punto del motore ottimizzata

Derivato dal motore installato sulla 'road-sport' VFR1200F, il propulsore del Crosstourer è stato messo a punto per enfatizzare le doti di coppia e potenza ai bassi e medi regimi, continuando ad offrire un'entusiasmante erogazione sportiva alle andature più sostenute. Per ottenere questo inconfondibile carattere è stato rielaborato il profilo degli alberi a camme, la fasatura delle valvole e le mappature dell'alimentazione. Il risultato è una eccezionale elasticità di marcia fin dai regimi più bassi per una fluidità di guida senza paragoni.

Un motore "muscoloso"

I leggendari motori V4 Honda si sono sempre distinti per la fasatura irregolare degli scoppi, che regala una grinta sconosciuta a qualsiasi altro motore a 4 cilindri. Il Crosstourer rispetta in pieno questa tradizione e offre al pilota una sensazione di intima connessione con il motore, garantendogli grandi emozioni e piena sicurezza nello sfruttarne le prestazioni con la massima soddisfazione.

Ride by Wire, per un perfetto controllo

Un ulteriore contributo alle superbe sensazioni di guida offerte dal motore del Crosstourer è l'avanzata tecnologia del comando del gas 'Ride-by-Wire', che si interfaccia con la centralina e, leggendo un gran numero di parametri motoristici, fornisce prestazioni ottimizzate a qualsiasi regime e su qualsiasi percorso.

Cambio sequenziale a doppia frizione con nuove funzionalità

La filosofia Honda improntata all'introduzione di nuove tecnologie per rendere più divertente e più comoda la vita delle persone, ha prodotto fra le altre cose il cambio sequenziale a doppia frizione (Dual Clutch Transmission) dotato di tre modalità di funzionamento, una manuale (con palette al manubrio) e due automatiche gestite elettronicamente. Il piacere di guida offerto è perfino superiore a quello del tradizionale cambio manuale. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali: una per l'avviamento e la 1^a, 3^a e 5^a marcia, l'altra per la 2^a, 4^a e 6^a marcia. Preselezionando la

marcia successiva tramite la frizione non in uso, il sistema è in grado di innestare elettronicamente e in modo istantaneo le marce garantendo un cambio di rapporto sempre rapido, fluido e senza interruzione dell'erogazione. Queste qualità rendono la guida piacevolissima in ogni situazione, e particolarmente confortevole quando si viaggia con il passeggero a bordo o a pieno carico.

Una modalità per ogni situazione

Le tre modalità del cambio Dual Clutch Transmission offrono tutta la flessibilità necessaria per assecondare i diversi stili di guida e per affrontare ogni situazione. La modalità Manuale (MT) permette di cambiare marcia agendo sulle apposite palette al manubrio, lasciando al pilota la scelta sul momento più opportuno per cambiare marcia, proprio come avverrebbe su una moto con tradizionale cambio manuale. La modalità automatica (AT) è disponibile in due funzionalità. Drive (D) è ideale per le andature turistiche, per i percorsi cittadini o le percorrenze autostradali, e offre inoltre grande efficienza nell'uso del carburante, grazie anche al nuovo software di gestione in grado di riconoscere le condizioni di guida e impostare due differenti mappature del cambio marcia: in condizioni di guida normali riduce al minimo le cambiate favorendo la fluidità dell'andatura, mentre con un carico della moto più elevato i cambi marcia sono più pronti per garantire maggiore accelerazione e un più incisivo freno motore. In modalità Sport (S) il motore sale maggiormente di giri prima di cambiare, assicurando in questo modo accelerazioni brucianti, e in fase di rallentamento scala marcia con anticipo per un feeling tipico dell'andatura più sportiva. Infine, sia in modalità D che S, è sempre possibile un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota: è sufficiente agire sulle palette al manubrio della modalità MT. In questo caso si riscontra l'altra novità introdotta su questa versione aggiornata del cambio a doppia frizione: il ritorno alla modalità automatica al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida nella marcia che preferisce offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino automatico della modalità D o S con cui stava avanzando.

Rassicurante controllo di trazione (TCS, Traction Control System)

Tra le dotazioni di serie il Crosstourer prevede il controllo di trazione. Il sistema monitora la velocità di rotazione della ruota posteriore e quando rileva eventuali fluttuazioni anomale, indizio di un imminente slittamento con possibile perdita di controllo, riduce temporaneamente l'erogazione di potenza del motore mantenendo la moto stabile sulla traiettoria. Il sistema è disinseribile a scelta del pilota tramite l'apposito tasto sulla sinistra del cupolino.

3.4 Ciclistica

Telaio a doppio trave in alluminio pressofuso

Il telaio del Crosstourer è una struttura perimetrale in alluminio pressofuso a sezione alveolare. La tecnica di costruzione permette di ottenere un controllo molto preciso sul bilanciamento tra peso e rigidità di ogni parte del telaio. Il risultato è una maneggevolezza superba con un rassicurante senso di stabilità, quale che sia la superficie stradale.

3.5 Ruote

Cerchi a raggi tangenziali con pneumatici tubeless

Sviluppate appositamente per questo modello, le ruote a raggi tangenziali del Crosstourer sono state progettate per assorbire gli urti generati dalle strade più accidentate e dai percorsi fuoristrada. Grazie all'accoppiamento con le sospensioni a lunga escursione e agli pneumatici nelle misure 110/80-R19 all'anteriore e 150/70-R17 al posteriore, maneggevolezza e trazione sono eccellenti in qualsiasi contesto di guida.

3.6 Sospensioni

Forcella rovesciata e monoammortizzatore regolabili

Le ottime qualità di guida del Crosstourer sono determinate anche dalle solide e ben controllate sospensioni a lunga escursione. La rigida forcella telescopica rovesciata con steli da 43 mm di diametro garantisce un perfetto controllo e una precisa azione sterzante su qualsiasi tipo di curva e anche durante le frenate più brusche, mentre il monoammortizzatore con architettura progressiva Pro-Link combina grande trazione con un'eccellente assorbimento anche a pieno

carico. Regolabili nel precarico molla e nel freno idraulico in estensione, sia la forcella che l'ammortizzatore permettono al pilota di impostare un assetto personalizzato in base al proprio stile di guida e alle condizioni di utilizzo.

Trasmissione a cardano senza manutenzione

Destinata alle lunghissime percorrenze e ai raid più impegnativi sulle strade e sugli sterrati di tutto il mondo, una moto come il Crosstourer non poteva che adottare una affidabile e silenziosa trasmissione finale a cardano, che offre anche il vantaggio di non richiedere manutenzione, nemmeno dopo gli usi più gravosi.

3.7 Freni

Frenata combinata con antibloccaggio C-ABS

Il potente impianto frenante del Crosstourer con dischi di grosso diametro e pinze anteriori a 3 pistoncini prevede come equipaggiamento di serie il C-ABS Honda. Si tratta di un sistema avanzato di frenata che combina l'azione sul pedale del freno posteriore all'attivazione di parte dell'impianto anteriore, per rendere stabile e sicura la frenata a qualsiasi andatura. Unito all'antibloccaggio, che rileva il pattinamento delle ruote e riduce la pressione idraulica per evitarne i pericolosi bloccaggi, l'impianto frenante del Crosstourer è quanto di più sicuro si possa desiderare su una 'Adventure Sports Tourer' di fascia premium.

4. Colori

Il nuovo Crosstourer sarà disponibile in quattro colori.

- Digital Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Pearl Cosmic Black
- Candy Prominence Red

5. Storia del modello

Per verificare il potenziale impatto sul mercato di un motociclo di nuova concezione, dalle caratteristiche di comfort, potenza e versatilità tali da soddisfare anche i più esigenti motociclisti amanti dei raid avventurosi, Honda ha svelato il suo modello Crosstourer concept V4 al Salone EICMA (Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo Accessori) di Milano del 2010. Il concept aveva l'obiettivo di esplorare l'accoglienza del pubblico nei confronti di una robusta moto fuoristrada basata sul telaio in alluminio e sul potente motore V4 da 1.237cm³ della VFR1200F.

Il nuovo Crosstourer porta oggi con sé una certa evoluzione nel passaggio dal concept alla produzione in serie. Il concept era infatti una 'adventure-bike' che metteva l'accento sul turismo a lunga distanza e su tutti i tipi di strada. Il modello definitivo del Crosstourer è una moto più versatile, efficace in città e negli spostamenti quotidiani come sulle grandi autostrade. Per ottenere questo risultato, è stato necessario rielaborare lo styling rendendo la moto più compatta e più manovrabile. Sono inoltre state modificate le specifiche della ciclistica, per esempio con l'adozione di una forcella rovesciata, più intonata ad una moto destinata ad un utilizzo a 360° e su ogni tipo di fondo.

Il nuovo Crosstourer è la piattaforma perfetta per mettere in luce gli innumerevoli vantaggi tecnici del motore V4: elevata erogazione di potenza, unita a una massa compatta e centralizzata che favorisce la maneggevolezza, e ad una sezione frontale ridotta per una minore resistenza aerodinamica. E l'inconfondibile rombo del V4 Honda da 1.237 cm³ è un altro elemento essenziale per l'appeal di questa inarrestabile 'Adventure Sports Tourer'.

6. Accessori disponibili a richiesta

La versatilità del Crosstourer può essere ulteriormente migliorata grazie alla gamma di Accessori Originali Honda.

Set borse laterali

Costruite in resistente policarbonato e distinte da un look robusto, queste borse si integrano idealmente al portapacchi posteriore del Crosstourer per aumentarne le capacità di carico, e si sganciano con facilità e rapidità. .

Borse interne per le motovaligie

Queste borse interne calzano perfettamente dentro le borse laterali, rendendo più pratica l'azione di carico e scarico.

Bauletto posteriore da 45 litri

Ottimamente integrato alle borse laterali, il bauletto aumenta ulteriormente le capacità di carico della moto.

Borsa interna per il bauletto posteriore

Questa borsa interna per il bauletto è perfetta nelle dimensioni e semplifica il carico e scarico del bauletto.

Parabrezza alto

Progettato con le stesse linee eleganti del parabrezza standard, il parabrezza opzionale alto assicura una maggiore protezione dal vento e dagli agenti atmosferici ai piloti di statura più alta.

Protezione della carena

Robuste protezioni esterne per la carrozzeria.

Protezione serbatoio

Da montare sul dorso del serbatoio carburante per proteggere la vernice dai graffi.

Luci fendinebbia

Queste eleganti luci aggiuntive migliorano la visibilità rendendo la moto più sicura in condizioni di scarsa luminosità. Nota: le luci fendinebbia devono essere ordinate unitamente alla protezione della carena.

Manopole riscaldate

Tengono più calde le mani del pilota, rendendo più godibile la guida alle basse temperature.

Presca accessoria

Pratica presa elettrica da 12 V.

Cavalletto centrale

Mantiene saldamente la moto in posizione non inclinata quando è parcheggiata o durante le operazioni di manutenzione, pulizia, carico/scarico.

Lucchetto a U

Comodamente riponibile sotto la sella assicura maggiore sicurezza contro i furti.

Allarme antifurto

Un efficace deterrente contro i furti.

Telo coprimoto per esterni

Un telo coprimoto per esterni traspirante e impermeabile che protegge la moto dal maltempo, quando non è utilizzata ed è parcheggiata all'esterno.

7. Caratteristiche tecniche - Crosstourer (tipo ED)

MOTORE

Configurazione	4 tempi, 4 cilindri a V di 76°, UN ICAM, raffreddato a liquido
Cilindrata	1.237 cm ³
Alesaggio x Corsa	81 mm x 60 mm
Rapporto di compressione	12:1
Potenza massima	95 kW (129,2 CV) / 7.750min ⁻¹ (95/1/EC)
Coppia massima	126 Nm a 6.500min ⁻¹ (95/1/EC)

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Diametro corpi farfallati	44 mm
Filtro dell'aria	In carta di tipo viscoso, permeato d'olio
Capacità serbatoio carburante	21,5 litri
Consumo di carburante	16,1 km/l 16,7 km/l (versione Dual Clutch Transmission, modalità D)

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	8,4° BTDC (idle speed)
Candela	NGK: IMR8E-9HES DENSO: VUH24ES
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V
Fari	Abbaglianti 55W / Anabbaglianti 55W

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio, con antisaltellamento * Doppia, multi disco in bagno d'olio		
Funzionamento frizione	a comando idraulico *a comando robotizzato, modalità MT/AT(Drive, Sport)		
Cambio	A 6 rapporti		
Riduzione primaria	1,738 (73T / 42T)		
Rapporti del cambio	1	2,600 (39T / 15T)	*2,250 (36T / 16T)
	2	1,600 (32T / 20T)	*1,700 (34T / 20T)
	3	1,260 (29T / 28T)	*1,304 (30T / 23T)
	4	1,076 (28T / 26T)	*1,107 (31T / 28T)
	5	0,961 (25T / 26T)	*0,967 (29T / 30T)
	6	0,897 (35T / 39T)	*0,886 (31T / 35T)
Riduzione finale	1,060 (37T / 39T) x (19T / 17T) * 1,063 (39T / 41T) x (19T / 17T)		
Trasmissione finale	A cardano		

TELAIO

Configurazione	A diamante; doppio trave in alluminio pressofuso
----------------	--

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.285 mm x 915 mm x 1.335 mm (con parabrezza in posizione standard)
Interasse	1.595 mm
Inclinazione canotto sterzo	28°
Avancorsa	107 mm
Raggio di sterzata	2,7 m
Angolo di sterzata	40°
Altezza sella	850 mm
Altezza da terra	180 mm
Peso in ordine di marcia	275 kg (A: 132 kg; P: 143 kg) *285 kg (A: 138 kg; P: 147 kg)

SOSPENSIONI

Configurazione	Anteriore
	Forcella telescopica rovesciata da 43 mm, regolabile nel precarico e in estensione, escursione 165mm
	Posteriore
	Pro-Link con ammortizzatore caricato a gas, regolabile nel precarico e con regolazione micrometrica dell'estensione, escursione 145mm

RUOTE

Configurazione	Anteriore
	a raggi tangenziali, tubeless
	Posteriore
	a raggi tangenziali, tubeless

Cerchi	Anteriore	19M/C x MT2.50
	Posteriore	17M/C x MT4.00

Pneumatici	Anteriore	110/80-R19
	Posteriore	150/70-R17

Pressione	Anteriore	250kPa
	Posteriore	290kPa

FRENI

Configurazione	Anteriore
	Doppio disco flottante da 310 mm, C-ABS, pinze a 3 pistoncini
	Posteriore
	Disco singolo da 276 mm, C-ABS, pinza a 2 pistoncini

**Versione DCT*

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, secondo i requisiti 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.