**HONDA NC750X, MODELOVÝ ROK 2021**

Dátum vydania: 10.November 2020

Inovovaný model: *Jeden z najobľúbenejších všestranných motocyklov v Európe prešiel ďalšou etapou vývoja, v rámci ktorej získal viac výkonu, vyššiu hranicu maximálnych otáčok či revidované prevodové pomery. Medzi ďalšie vylepšenia patria elektronické riadenie škrtiacej klapky, 3 jazdné režimy či vylepšený a rozšírený systém nastaviteľnej kontroly trakcie. Povestná striedmosť motora zostala zachovaná, zatiaľ čo z pohotovostnej hmotnosti sa konštruktérom podarilo ubrať plných 6 kg. Prepracovaný rám je oblečený do ostrejšie rezanej kapotáže, unikátna predná odkladacia schránka je vďaka svojej väčšej veľkosti ešte praktickejšia a výška sedadla sa zmenšila o 30 mm. Variant s dvojspojkovou prevodovkou ponúka záujemcom technológiu, ktorá stále zostáva unikátnym rysom jednostopových strojov značky Honda. Zoznam zmien završujú nový štít, LED svetlá a LCD prístrojový panel.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informácie o modeli

3 Hlavné vlastnosti

4 Príslušenstvo

5 Technické parametre

**1. Úvod**

Od svojho predstavenia v roku 2012\* sa model NC750X teší v celej Európe neutíchajúcej obľube. Dôvodov úspechu je niekoľko: prielomový dvojvalcový motor vyznačujúci sa nízkou spotrebou paliva a vysokým krútiacim momentom, uvoľnená jazdná pozícia s dostatkom priestoru, širokými riadidlami a pohodlným sedadlom, svoju rolu však hrajú aj čitateľné odpruženie a výrazný enduro štýl.

Model NC750X od konkurencie odlišujú taktiež odkladacia schránka (v mieste, kde sa obvykle nachádza palivová nádrž) schopná pojať integrálnu prilbu a unikátna dvojspojková prevodovka Honda (Dual Clutch Transmission – DCT), ktorú si v roku 2019 zvolila viac než polovica kupujúcich.

Všetky kvality sa v prípade NC750X spájajú do jedného celku, ktorým je skvele fungujúci motocykel. A bez ohľadu na spôsob použitia (dochádzanie, dlhé cesty či len výjazdy pre potešenie) ide o variabilný stroj s veľkým appealom.

Značka Honda venuje priebežnému vývoju úspešného (a unikátneho) receptu s názvom NC750X veľkú pozornosť. V priebehu rokov tak prebehlo už niekoľko modernizácií tohto stroja. V roku 2014 zdvihový objem motora vzrástol o 75 cm3 zo 670 na 745 cm3; v roku 2016 stroj získal dobrodružnejšie rysy, nový prístrojový panel, vylepšenie prevodovky DCT a LED svetlá; v roku 2018 dorazili vylepšenia v podobe systému nastaviteľnej kontroly trakcie Honda Selectable Torque Control a verzia s výkonom 35 kW.

Pre rok 2021 sa konštruktéri značky Honda zamerali na ďalšie zlepšenie hlavných vlastností: praktickosti, komfortu pre každé použitie a ovládateľnosti. Motor sa navyše vďaka nárastu krútiaceho momentu a zvýšeniu hodnoty maximálnych otáčok vyznačuje výraznejším charakterom. Vybrúsený klenot dopĺňajú čerstvo pridané elektronické jazdné režimy.

\* Pod označením NC700X.

**2. Informácie o modeli**

Hlavnými zmenami na motore NC750X, ktorý po novom spĺňa emisnú normu EURO5, sú o 2 kW vyšší maximálny výkon a posunutie červeného poľa otáčkomera o dodatočných 600 ot./min. Tieto vylepšenia sa podarilo dosiahnuť vďaka úpravám časovania ventilov a efektivity nasávania a výfuku. Kratšie prevodové pomery pre prvý, druhý a tretí rýchlostný stupeň zlepšujú odozvu stroja, zatiaľ čo trecia spojka znižuje zaťaženie páčky a zaisťuje hladkú jazdu aj pri rýchlom podraďovaní.

Elektronicky riadená škrtiaca klapka (Throttle By Wire – TBW) prináša možnosť nastaviť charakter motora vďaka 3 prednastaveným jazdným režimom – RAIN, STANDARD a SPORT. K dispozícii je taktiež nastaviteľný používateľský režim USER. Systém nastaviteľnej kontroly trakcie Honda Selectable Torque Control (HSTC) sa teraz vyznačuje jemnejšími zásahmi v závislosti od nastavenia niektorej z 3 úrovní, zatiaľ čo dvojspojková prevodovka (Dual Clutch Transmission – DCT) disponuje mapami pre automatické radenie, ktoré spolupracujú s jednotlivými jazdnými režimami, a umožňuje taktiež ovládanie v používateľskom režime.

Ďalším pozoruhodným výsledkom úprav je zoštíhlenie stroja o 6 kg, ktoré sa podarilo dosiahnuť vďaka novému rámu a drobným vylepšeniam v oblasti motora a kapotáže. Kapotáž sa vyznačuje ostrejšími a minimalistickejšími rysmi, inovovaným vzhľadom LED svetlometu, zadného svetla aj zadných LED ukazovateľov smeru. Prepracovaná odkladacia schránka má väčší objem a je praktickejšia. Sedadlo je umiestnené o 30 mm nižšie, štít ponúka lepšiu ochranu proti vetru a na atraktivite stroji pridáva aj nový LCD prístrojový panel.

Model NC750X pre rok 2021 bude k dispozícii vo farebných vyhotoveniach:

červená Grand Prix Red \*NOVINKA\*

matná čierna metalíza Matte Ballistic Black Metallic

biela perleťová Pearl Glare White

modrá metalíza Glint Wave Blue Metallic.

**3. Hlavné vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Elektronicky riadená škrtiaca klapka a o 3 kW vyšší maximálny výkon: 43,1 kW a krútiaci moment 69 Nm***
* ***Kratšie prvé tri prevodové stupne pre športovejší pocit, posunutie maximálnej hodnoty otáčok o dodatočných 600 ot./min.***
* ***Trecia spojka znižuje zaťaženie páčky o 20 % a prispieva k lepšej kontrole nad zadným kolesom pri podraďovaní***
* ***Motor spĺňa emisnú normu EURO5, spotreba dosahuje 3,5 l/100 km (v režime WMTC)***
* ***Verzia s výkonom 35 kW pre držiteľov vodičského oprávnenia kategórie A2***

Vďaka svojej konštrukcii ponúka kvapalinou chladený 8-ventilový radový dvojvalcový motor SOHC v modeli NC750X vysokú dynamiku v nízkych a stredných otáčkach. Architektúra motora s relatívne veľkým zdvihom a špeciálny tvar spaľovacej komory spoločne s kľukovým hriadeľom s vysokou zotrvačnosťou vytvárajú vysoké hodnoty krútiaceho momentu už od nízkych otáčok. Sklon motora smerom vpred znižuje ťažisko stroja a napomáha jeho optimálnej stabilite. Vďaka zmenám pre rok 2021 je inovovaný motor o 1,2 kg ľahší.

Ďalšie vylepšenia pre rok 2021 spočívajúce v starostlivo vyváženom oneskorení časovania ventilov (ktoré je navyše pre každý z valcov nastavené inak) a v použití elektronicky riadenej škrtiacej klapky (Throttle By Wire – TBW) spoločne s vylepšením výfukového potrubia dodávajú motoru vyšší výkon a umožnili posunúť červené pole otáčok až na hranicu 7 000 ot./min. Okrem vyššieho výkonu motor disponuje taktiež vyšším krútiacim momentom až za hranicu 5 000 ot./min.

Hodnota maximálneho výkonu vzrástla o 3 kW na celkových 43,1 kW pri 6 750 ot./min., zatiaľ čo maximálny krútiaci moment je 69 Nm pri 4 750 ot./min. Okrem navýšenia výkonu došlo na motore ku skráteniu prevodových pomerov pre prvý, druhý a tretí rýchlostný stupeň (tak v prípade manuálnej verzie, ako aj verzie DCT), čím sa zlepšilo zrýchlenie pri rozjazde z miesta aj dynamická akcelerácia na každý z týchto rýchlostných stupňov. Štvrtý, piaty a šiesty prevodový stupeň sú po novom, naopak, dlhšie kvôli väčšej úsporu paliva.

Pre držiteľov vodičského oprávnenia kategórie A2 je dostupná verzia s výkonom 35 kW, ktorú môže díler Honda vo vhodnej chvíli ľahko premeniť na verziu s plným výkonom. Takisto môže díler Honda obmedziť výkon silnejšej verzie na 35 kW výmenou štandardnej škrtiacej klapky a úpravou softvéru riadiacej jednotky ECU.

Vibrácie pri vyšších otáčkach pomáhajú eliminovať dva zotrvačníky. Výsledkom je nielen hladší chod motora, ale aj jeho charakteristické „dunenie“ vďaka posunu kľukových hriadeľov o 270° a nerovnomerným intervalom zapaľovania. Vŕtanie a zdvih sú 77 x 80 mm. Kedykoľvek je to možné, zastávajú jednotlivé komponenty viac rolí: vačkový hriadeľ poháňa vodné čerpadlo, zatiaľ čo jeden z vyvažovacích hriadeľov poháňa olejové čerpadlo. Vďaka tejto minimalizácii počtu dielov zostáva motor ľahký, úsporný a spoľahlivý.

Nová trecia spojka, ktorú motor pre rok 2021 získal, znižuje zaťaženie páčky o 20 % a zabraňuje blokovaniu zadného kolesa pri rýchlom podraďovaní manuálnej 6-stupňovej prevodovky počas spomaľovania.

Ľahká päťuholníková koncovka výfuku obsahuje dve komory spojené dierovanou spojovacou rúrkou, ktoré fungujú ako konečné rezonátory a vytvárajú charakteristický hlboký zvuk s typickým pulzom. Katalyzátor s dvojúrovňovou konštrukciou prispieva k menšiemu množstvu škodlivín vo výfukových plynoch.

Motor Hondy NC750X je veľmi striedmy – spotreba nameraná v režime WMTC je iba 3,5 l/100 km, čo predstavuje takmer 400 km dojazd na 14,1-litrovú nádrž umiestnenú pod sedadlom – a spĺňa teraz emisnú normu EURO5.

**3.2 Motor a elektronika**

* ***Elektronicky riadená škrtiaca klapka disponuje 3 štandardnými jazdnými režimami a ponúka taktiež používateľský režim, ktorý si môže jazdec nastaviť podľa svojich požiadaviek***
* ***Systém nastaviteľnej kontroly trakcie Honda sa vyznačuje jemnejšími zásahmi a ponúka 3 úrovne nastavenia***

Vzhľadom na to, že výkon a charakter motora po novom riadi elektronicky riadená škrtiaca klapka, môže si jazdec vybrať z 3 režimov určených pre rôzne jazdné podmienky. Režimy sa vyberajú tlačidlami na ľavej rukoväti a sú indikované na LCD displeji.

**SPORT** ponúka agresívnejší prísun výkonu motora aj brzdenia motorom, systém HSTC v tomto režime zasahuje iba minimálne a prevodovka DCT pracuje v režime 4.

**RAIN** ponúka najmenej agresívny výkon motora aj brzdenia motorom, systém HSTC zasahuje najčastejšie a prevodovka DCT pracuje s mapou radenia pre úroveň 1.

**STANDARD** sa vyznačuje vyváženým výkonom motora, brzdením motorom aj zásahmi systému HSTC. Prevodovka DCT pracuje v režime 2.

**USER** ponúka možnosť individuálne nastaviť nízku/strednú/vysokú úroveň výkonu motora a brzdenia motorom, nízku/strednú/vysokú úroveň zásahov systému HSTC (alebo jeho úplné vypnutie) a štyri rôzne vzorce radenia prevodovky DCT.

Systém nastaviteľnej kontroly trakcie Honda Selectable Torque Control (HSTC) je na NC750X súčasťou štandardnej výbavy tak v prípade verzie s manuálnou prevodovkou, ako aj v prípade verzie DCT. Teraz ponúka oveľa mäkšiu a jemnejšiu kontrolu nad správaním stroja, lebo prenos krútiaceho momentu na zadné koleso riadi prostredníctvom elektronicky riadenej škrtiacej klapky a oproti doterajším 2 má po novom 3 úrovne zásahov:

**Úroveň 1** znamená minimálne zásahy a umožňuje určité prešmykovanie zadného kolesa (napríklad na štrkových alebo nespevnených cestách). Úroveň zásahov bola v tomto prípade oproti predchádzajúcej verzii znížená.

**Úroveň 2** je implicitné nastavenie a ponúka istú trakciu na bežné každodenné použitie.

**Úroveň 3** ponúka maximálnu kontrolu pri jazde na klzkých vozovkách.

Systém HSTC je tiež možné celkom vypnúť.

**3.3 Dvojspojková prevodovka (DCT)**

* ***Rôzne mapy radenia v závislosti od zvoleného jazdného režimu***
* ***Používateľský režim USER umožňuje voľbu 4 nastavení***
* ***Adaptívne ovládanie spojok prispieva k prirodzenému pocitu***

Unikátna technológia DCT prevodoviek značky Honda, ktorá bola prvýkrát predstavená v roku 2010 so strojom VFR1200F, tohto roku oslavuje svoje jedenáste výročie. Od predstavenia tejto technológie sa v Európe predalo vyše 140 000 motocyklov vybavených prevodovkou DCT, pričom s modelom NC750X si v roku 2019 prevodovku DCT vybralo plných 52 % zákazníkov.

Jednoduchá a „priama“ technológia DCT sa vyznačuje plynulým a spoľahlivým radením nahor aj nadol, na ktoré si jazdec veľmi rýchlo zvykne. Využíva dve spojky: jednu na rozjazd a pre 1., 3., 5. a 7. rýchlostný stupeň a druhú pre 2., 4. a 6. rýchlostný stupeň. Hlavný hriadeľ jednej spojky sa nachádza vnútri druhého, čo umožnilo dosiahnuť veľmi kompaktné rozmery.

Každá spojka je nezávisle riadená vlastným elektrohydraulickým okruhom. Pri radení systém predvolí požadovaný rýchlostný stupeň pomocou spojky, ktorá sa v danom okamihu nepoužíva. Prvá spojka sa následne elektronicky odpojí a v rovnakom okamihu sa pripojí spojka druhá.

Výsledkom je konzistentné, rýchle a plynulé radenie. Tým, že dve spojky preraďujú z jedného rýchlostného stupňa na ďalší s minimálnym prerušením prenosu hnacej sily na zadné koleso, navyše prakticky odpadajú všetky rázy a pozdĺžne sklony stroja, takže radenie je nielen priame, ale aj hladké. Medzi ďalšie výhody patrí napríklad odolnosť (lebo jednotlivé ozubené kolesá sa nemôžu poškodiť nesprávnym zaradením), nemožnosť preťažiť motor, jednoduchá jazda v mestách, nižšia únava jazdca či uvoľnenie duševnej kapacity jazdca, ktorý sa tak môže lepšie koncentrovať na ostatné aspekty jazdy.

I v prípade prevodovky DCT si môže jazdec zvoliť manuálny režim, kedy radí pomocou páčok na ľavej rukoväti, alebo automatický režim. V automatickom režime sú na modeli NC750X dostupné 4 rôzne mapy radenia, pričom 3 z nich sú implicitne nastavené: Úroveň 1 je najplynulejšia a používa sa v režime RAIN; úrovne 2 a 4 radia smerom nahor pri vyšších otáčkach a uplatňujú sa v jazdných režimoch STANDARD a SPORT.

V používateľským jazdnom režime je možné zvoliť štvrtú mapu radenia prevodovky DCT – nachádzajúcu sa z hľadiska „agresivity“ medzi režimami STANDARD a SPORT.

Adaptívne ovládanie spojok je funkcia, pomocou ktorej prevodovka DCT na NC750X ovláda množstvo krútiaceho momentu prenášaného jednotlivými spojkami. Pri otvorení či zavretí škrtiacej klapky táto technológia funguje podobne ako klasická spojka a prispieva tak k hladšej jazde.

**3.4 Vzhľad a výbava**

* ***Ostrejší a agresívnejší minimalistický vzhľad***
* ***Nový LED svetlomet a zadné svetlo, ukazovatele smeru a LCD displej***
* ***Nový štít zlepšuje ochranu pred vetrom a poveternostnými vplyvmi***
* ***Väčšia odkladacia schránka s objemom 23 litrov teraz pojme aj enduro integrálnu prilbu***

Model NC750X sa vyznačuje výraznejšou identitou, za ktorú vďačí najmä prepracovanej a zmenšenej vrchnej aj spodnej kapotáži, ktorú ďalej zdôrazňuje ostro rezanou palivovou nádržou. Nový LED svetlomet a svetlo na denné svietenie dodávajú predku stroja charakteristický výraz.

Nový štít poskytuje jazdcovi lepšiu ochranu pred vetrom a pred poveternostnými vplyvmi. Bočné panely a bočné kryty sú štíhlejšie a spoločne s úzkym sedadlom sú zvýraznené tlmičom výfuku, ktorý ešte viac zdôrazňuje postoj stroja s koncentráciou hmoty v jeho prednej časti. Prepracované zadné LED svetlo odráža tvary predného svetlometu. Dopĺňajú ich LED ukazovatele smeru.

Unikátny rys modelového radu NC – odkladacia schránka v mieste, kde sa bežne nachádza palivová nádrž – vzrástla o 1 liter na 23 litrov a prispela k úspore 1 kg hmotnosti; jej revidovaný vnútorný tvar teraz umožňuje ľahko uložiť integrálnu enduro prilbu. Na hornej strane veka sa nachádzajú robustné externé koľajnice, ktoré sú vhodné napríklad na upevnenie tankbagu. Vnútri veka sa nachádzajú štyri háčiky, ktoré je možné spoločne s gumovými popruhmi využiť na usporiadanie prepravovaných predmetov a na čo najlepšie využitie dostupného priestoru. Ďalšou novinkou pre rok 2021 je voliteľná USB-C zásuvka ukrytá v ľavej hornej časti schránky.

Nový je taktiež farebný LCD prístrojový panel, ktorý umožňuje nastaviť jazdné režimy pomocou prepínacích tlačidiel na ľavej rukoväti. Zadné ukazovatele smeru po novom disponujú funkciou signalizácie núdzového brzdenia (Emergency Stop Signal – ESS): ak pri rýchlosti nad 53 km/h jazdec aktivuje ktorúkoľvek brzdu a záporné zrýchlenie presiahne hodnotu 6,0 m/s2, začnú výstražné svetlá blikať, aby na prudké brzdenie upozornili ostatných účastníkov cestnej premávky. Pri rovnakej rýchlosti sa znižuje hranica pre zásah systému ABS – na mokre – na záporné zrýchlenie najmenej 2,5 m/s2.

Ukazovatele smeru majú funkciu automatickej deaktivácie. Namiesto použitia jednoduchého časovača systém porovnáva rozdiel v otáčkach predného a zadného kolesa a na základe toho vypočítava, či je možné ukazovatele smeru s ohľadom na situáciu vypnúť.

Kľúč s vnútorným výbrusom obsahuje čip imobilizéra Honda Ignition Security System (HISS). Ak sa identifikačné dáta v čipe zabudovanom v kľúči a ID v riadiacej jednotke motora nezhodujú, motor nenaštartuje.

**3.5 Podvozok**

* ***Revidovaný rám z oceľových lichobežníkových rúrok šetrí hmotnosť a ponúka maximum priestoru***
* ***Pohotovostná hmotnosť je o plných 6 kg nižšia***
* ***Sedadlo bolo znížené o 30 mm***
* ***41 mm predná vidlice Showa s dvojitým prietokovým ventilom aj zadný stredový tlmič s prepákovaním Pro-Link sa vyznačujú kratším zdvihom. Na stroji je možné nastaviť predpätie pružín***

Pri neviditeľnom – avšak významnom – vylepšení podvozka modelu NC750X začali konštruktéri spoločnosti Honda na ráme z lichobežníkových rúrok. Vďaka starostlivému prepracovaniu (s využitím premenlivej hrúbky a hmotnosti rúrok) sa nielen podarilo ušetriť 1,8 kg oproti predchádzajúcemu modelu, ale zároveň sa vďaka premiestneniu batérie a úprave tvaru vzduchovej komory uvoľnil cenný priestor pre odkladaciu schránku. Úpravy detailov na všetkých častiach podvozka pomohli ušetriť 1,2 kg.

Sklon prednej vidlice je 27°, zatiaľ čo hodnota závleku je 110 mm. Rázvor kolies dosahuje 1,525mm (1,535mm DCT) a pomer rozloženia hmotnosti medzi predné a zadné koleso je 48/52. Pohotovostná hmotnosť je 214 kg (224 kg v prípade verzie DCT), čo predstavuje pokles o 6 kg. Sedadlo je o 30 mm nižšie, a to vo výške 800 mm.

Poloha jazdca za riadidlami je vzpriamená, neutrálna a dobrý výhľad umožňuje včasne rozpoznať prípadné nebezpečenstvo. Ďalšou výhodou tejto pozície jazdca je skvelá kontrola nad strojom v nízkych rýchlostiach. Tá v kombinácii s nízko umiestneným ťažiskom a s veľkorysým uhlom natočenia kolesa poskytuje jazdcovi perfektnú kontrolu a rovnováhu.

Zníženie sedadla sa podarilo dosiahnuť miernym zmenšením zdvihu odpruženia. 41 mm teleskopická vidlica Showa má teraz zdvih 120 mm (oproti 153,5 mm) a je vybavená dvojitým prietokovým ventilom s pomerom optimalizovaným pre tlmenie v kompresii aj odskoku. Vďaka tomu vidlica už od nízkych rýchlostí vytvára tlmiacu silu presne zodpovedajúcu rýchlosti pohybu piesta a zvyšuje tak kvalitu aj komfort jazdy.

Zadný tlmič umožňuje nastaviť predpätie pružiny a zároveň sa vyznačuje zdvihom 120 mm (oproti doterajším 150 mm). Tlmič je spojený s mechanizmom Pro-Link, ktorý ponúka optimálnu rovnováhu medzi mäkkým počiatočným pohybom pri prejazde nerovností v nízkych rýchlostiach a vynikajúcou ovládateľnosťou.

Predný vlnovitý kotúč s priemerom 320 mm s dvojpiestovým strmeňom poskytuje dostatok ľahko regulovateľnej brzdnej sily. Dopĺňa ho 240 mm vlnovitý kotúč s jednopiestovým strmeňom na zadnom kolese. Ľahký dvojkanálový systém ABS zaisťuje rýchle a bezpečné zastavenie aj na klzkej alebo mokrej vozovke.

Predné a zadné kolesá z ľahkej zliatiny – s rozmerom 17 × 3,50 palca vpredu a 17 × 4,50 palca vzadu – sú obuté do pneumatík 120/70 ZR17 a 160/60 ZR17. Kované ventilčeky v ráfoch majú tvar písmena L kvôli ľahšej kontrole a úprave tlaku.

**4. Príslušenstvo**

Kompletná ponuka originálneho príslušenstva Honda vyvinutého pre model NC750X zahŕňa:

USB-C nabíjačku vo vnútornej schránke

Plastový zadný nosič

38 / 50 - litrový vrchný kufor s hliníkovou/farebne zladenou vložkou

Nosiče bočných kufrov

Bočné kufre – pravý 26 l/32 l, ľavý 33 l s hliníkovou/farebne zladenou vložkou

Vyšší plexi štít

Deflektory na nohy

Bočný padací rám v striebornej metalickej farbe

Hmlové svetlomety

Vyhrievané rukoväti

**5. Technické parametre**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |  |
| Typ | Kvapalinou chladený, 4-taktný, 8-ventilový, radový 2-valec SOHC spĺňa EURO5 |
| Zdvihový objem | 745 cm3 |
| Vŕtanie a zdvih | 77 mm × 80 mm |
| Kompresný pomer | 10,7: 1 |
| Maximálny výkon | 43 kW pri 6 750 ot./min. |
| Max. krútiaci moment | 69 Nm pri 4 750 ot./min. |
| Olejová náplň | Man.: 4,0 l |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |  |
| Karburácia | Elektronické vstrekovanie paliva PGM-FI |
| Objem palivovej nádrže | 14,1 litra |
| Spotreba paliva | MAN: 3,5 l/100 km (v režime WMTC)  DCT: 3,5 l/100 km (v režime WMTC, testované v režime D) |
| **ELEKTRICKÁ SÚSTAVA** |  |
| Štartér | Elektrické |
| Kapacita batérie | 12 V/11,2 AH |
| Výkon alternátora | Man.: 420 W pri 5 000 ot./min.  DCT: 450 W pri 5 000 ot./min. |
| **HNACIE ÚSTROJENSTVO** |  |
| Typ spojky | MAN: Mokrá lamelová spojka  DCT: Mokrá lamelová, hydraulická 2-spojková |
| Typ prevodovky | MAN: 6-stupňová manuálna prevodovka  DCT: 6-stupňová dvojspojková prevodovka |
| Stály prevod | Reťaz |
| **RÁM** |  |
| Typ | Kosoštvorcový; oceľové rúrky |
| **PODVOZOK** |  |
| Rozmery (D × Š × V) | 2210 mm × 846 mm × 1330 mm |
| Rázvor kolies | MT: 1525 mm  DCT: 1535 mm |
| Uhol prednej vidlice | 27° |
| Závlek | 110 mm |
| Výška sedadla | 800 mm |
| Svetlá výška | 145 mm (minimum) |
| Pohotovostná hmotnosť | MAN: 214 kg  DCT: 224 kg |
| **ZAVESENIE KOLIES** |  |
| Typ vpredu | 41 mm teleskopická vidlica, zdvih 120 mm |
| Typ vzadu | Tlmič Monoshock, kyvné rameno Pro-Link, zdvih 120 mm |
| **KOLESÁ** |  |
| Typ vpredu | Viaclúčové koleso z hliníkovej zliatiny |
| Typ vzadu | Viaclúčové koleso z hliníkovej zliatiny |
| Veľkosť ráfu – predné | 17 M/C × MT 3,50 |
| Veľkosť ráfu – zadné | 17 M/C × MT 4,50 |
| Pneumatika vpredu | 120/70-ZR17 M/C (58W) |
| Pneumatika vzadu | 160/60-ZR17 M/C (69W) |
| **BRZDY** |  |
| Systém ABS, Typ | 2-kanálový systém ABS |
| Typ vpredu | Hydraulická, s jedným 320 mm vlnovitým kotúčom, 2-piestovým strmeňom a doštičkami zo sintrovaného materiálu |
| Typ vzadu | Hydraulická, s jedným 240 mm vlnovitým kotúčom, 1-piestovým strmeňom a živicovými doštičkami |
| **PRÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |  |
| Prístrojový panel | Digitálny ukazovateľ rýchlosti, čiarový otáčkomer, hodiny, čiarový ukazovateľ stavu paliva, dve denné počítadlá, ukazovateľ zaradeného rýchlostného stupňa,  údaj o okamžitej a priemernej spotrebe paliva a výstražná kontrolka teploty chladiacej kvapaliny. |
| Zabezpečovací systém | HISS |
| Svetlomet | LED |
| Zadné svetlo | LED |

Všetky parametre sú predbežné a môžu sa bez predchádzajúceho upozornenia zmeniť

Upozornenie: Uvedené hodnoty sú výsledky namerané spoločnosťou Honda pri štandardných skúšobných podmienkach stanovených WMTC. Skúšky sa robia na rovnej vozovke so štandardnou verziou vozidla, s jedným jazdcom a bez dodatočnej voliteľnej výbavy. Skutočná spotreba paliva sa môže líšiť v závislosti od spôsobu jazdy, údržby vášho stroja, poveternostných podmienok, stavu vozovky, tlaku pneumatík, inštalovaného príslušenstva, nákladu, hmotnosti jazdca a spolujazdca a ďalších faktorov.