
Presseinformation

7. November 2011

V4 für Abenteuerlustige: VFR1200X Crosstourer



1. Überblick

Mit dem VFR1200X Crosstourer stellt Honda dem eleganten Sporttourer VFR1200F ein weiteres V4-Modell zur Seite. Der Crosstourer ist eine großvolumige, universelle Straßenenduro mit robustem Adventure-Appeal, die auf Ausfahrten und Touren jeder Art, gerne auch zu zweit, zu Hause ist. Die Neuentwicklung mit 1200er V4-Triebwerk, Einarmschwinge und Kardanantrieb begeistert mit bulliger Kraft und üppigem Fahrkomfort. Lange Federwege, praxisperechter Windschutz und offroad-orientierte Sitzposition ermöglichen

entspannten Fahrgenuss, ausgewogenes Fahrverhalten und ein breiter Lenker beste Beherrschbarkeit.

Der Crosstourer ist optional mit Hondas Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Die im Motorradsektor einzigartige Technik erlaubt zu kupplungslosem Anfahren wahlweise manuelles oder vollautomatisiertes Schalten ohne Zugkraftunterbrechung – eine fortschrittliche Lösung, die ausgezeichnet zum Fahrzeugkonzept passt.

Das Entwicklungsteam um V4-Gesamtprojektleiter Yosuke Hasegawa schuf eine „All Road Gran Turismo“-Maschine mit universellen, schier grenzenlosen Einsatzmöglichkeiten. Ob kurzer Trip oder längere Tour, auf der Autobahn, der Landstraße, in kurvenreichem Terrain bis hin zu Gebirgspässen, das vielseitige Crossover-Bike macht alles mit. Als vielfältiges Allroundtalent verlockt der Crosstourer zu erlebnisreichen Ausfahrten und bringt alle Anlagen mit, als perfekter Reisebegleiter zu begeistern. Mit moderner Technik und imposantem optischen Auftritt – kraftvoll, robust, zuverlässig und bequem.

Lange Federwege, bequeme Sitzbank und aufrechte, offroad-orientierte Körperhaltung ermöglichen in Kombination mit dem kraftvollen V4-Triebwerk sowie bestens ausgewogenem, sicherem Fahrverhalten jede Menge Fahrspaß und außergewöhnlichen Fahrkomfort. Je länger die Strecke und weiter entfernt die Destination, desto mehr scheint der Crosstourer in seinem Element. Dabei gilt der Erlebnisgenuss für den Fahrer ebenso wie für den Sozius.

Keine Grenzen sind der Fahrfreude auch auf kürzeren Distanzen oder gar im Stadtverkehr gesetzt. Dank aufrechter Sitzposition ist beste Übersicht über das Verkehrsgeschehen gegeben. Dank perfekter Ergonomie, breitem Lenker und

ausgewogenem Handling lässt sich der Crosstourer mühelos und sicher durch den Verkehr steuern.

Besonders ansprechend ist der Crosstourer mit optionalem Doppelkupplungsgetriebe. Diese Technik, die im Motorradbereich weltweit nur Honda anbietet, ermöglicht bequem automatisierte oder handgesteuerte Gangwahl, ohne Betätigung einer Kupplung. Im manuellen Modus schaltet der Fahrer mit Zeigefinger und Daumen über Drucktasten an der linken Lenkerarmatur. Im Automatik-Betrieb werden die Gänge vollautomatisiert eingelegt, passend zu Drehzahl und Geschwindigkeit. Weiche Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung sind ein weiterer Vorteil.

Zusätzlich unterstützt eine elektronische Traktionskontrolle den Fahrer bei Bedarf. Diese elektronische Fahrhilfe schützt auf Asphalt mit eingeschränktem Gripp vor unliebsamen Überraschungen. Ein Combined ABS ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Dieses Kombibremssystem glänzt mit Bedienungsfreundlichkeit sowie mit Antiblockierschutz.

Der neue VFR1200X Crosstourer sorgt im Segment der großvolumigen Adventure-Bikes mit modernster Technik, kraftvoller Performance und Ausstattungsdetails, die alle Wünsche befriedigen für frischen Wind.

2. Hauptmerkmale

2.1 Motor

Großvolumige V4 Power

Das moderne V4-Triebwerk mit 1.237cm³ Hubraum wurde dem Einsatzzweck entsprechend modifiziert und glänzt mit bulliger Power in mittleren und unteren

Drehzahlbereichen. Die mühelose Kraftentfaltung macht jede Ausfahrt und jede Tour zum Vergnügen.

2.2 Kraftübertragung

Doppelkupplungsgetriebe

Serienmäßig ist der Crosstourer mit einem herkömmlichen 6-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet. Die optional erhältliche "Double Clutch Transmission", erlaubt zu kupplungslosem Anfahren wahlweise manuelles sowie vollautomatisiertes Schalten. Die Gangwechsel erfolgen besonders weich, denn die zwei Kupplungspakete, deren abwechselnder Eingriff gezielt gesteuert wird, erlauben Schaltmanöver ohne Unterbrechung der Zugkraft.

2.3 Chassis

Fahrwerk mit langen Federwegen

Der Rahmen ist eine Brückenkonstruktion aus Aluminiumguss. Die Einarm-Hinterradschwinge federt eine Pro-Link-Aufhängung über ein einzelnes Federbein ab. Das Vorderrad führt eine Upside-Down-Telegabel. Lange Federwege ermöglichen üppigen Fahrkomfort, während gleichzeitig die Fahrstabilität höchste Ansprüche zufrieden stellt.

2.4 Fahrhilfen

Traktionskontrolle (TCS) und Combined ABS-Bremssystem

Die Traktionskontrolle erkennt über Sensoren unerwünschtes Schlupfverhalten am Hinterradreifen und regelt die Motorleistung entsprechend. Zusammen mit

dem bedienungsfreundlichen Combined ABS trägt das System dazu bei, VFR-Fahren beruhigend sicher zu gestalten

3. Modelldetails

3.1 Styling

Schönheit und Funktion

Das Design des Crosstourers suggeriert robuste Kraft und dynamische Beweglichkeit. Der Drang nach Fahrspaß, aktivem Erlebnis, befreiender Mobilität und Ausfahrten voller Abenteuer wird nachdrücklich transportiert. Dennoch bleibt der windabweisende Vorderbau schlank und von Leichtigkeit geprägt. Der V-förmige Multirefektorscheinwerfer trägt das Fernlicht unten und den Reflektor für das Abblendlicht darüber. Zwei Positionsleuchten sind rechts und links integriert. Damit wird die Frontsilhouette für entgegenkommende Verkehrsteilnehmer vergrößert – ein Beitrag zu gesteigerter passiver Verkehrssicherheit, der das Gesehenwerden und die Einschätzung des gefahrenen Tempos verbessern hilft.

Lampengehäuse und Windschirm gehen optisch eine harmonische Einheit ein, der Windschutz fällt effizient aus. Moderne LED-Blinker sorgen für beste Signalwirkung. Auch das Rücklicht glänzt mit LED-Technik. Kanäle in der Verkleidung führen der Airbox Luft zu, auch die Abführung der Kühlluft erfolgt gezielt, damit Fahrer und Beifahrer von Abwärme verschont bleiben. Funktionelles Design zeichnet die Heckpartie aus. Haltegriffe für den Sozius sind am Gepäckträger integriert. Haltepunkte für optionale Originalzubehör-Packtaschen sind bereits vorhanden, bleiben optisch aber unauffällig.

Wetter- und Windschutz

Der Aufbau vor dem Fahrer schützt praxisgerecht vor Wind und Wetter. Der Windschirm ist zweifach verstellbar, die Aerodynamik wurde sorgfältig im Windkanal und bei Fahrttests optimiert. Der Fahrer kann den Fahrtwind noch spüren, wird jedoch vor harschem Druck verschont, um Ermüdung vorzubeugen. Zusätzlich schützen Handprotektoren den Fahrer.

Digitale Cockpit-Anzeige

Das neue LCD-Anzeigeeinstrument des Crosstourers präsentiert sich ablesefreundlich und wurde hoch im Blickfeld positioniert. Im oberen Display-Segment informiert ein digitaler Balkendrehzahlmesser, darunter wird der digitale Tachometer von Tankuhr und Kühlmitteltemperaturanzeige sowie Zeituhr und Lufttemperatur-Angabe flankiert. Zusätzlich informiert das Display über Ganganzeige und sowie mehrere Kilometerstand-Anzeigen. Auch Infos zu aktuellem Benzinverbrauch, Restbenzin sowie Restfahrstrecke können aufgerufen werden. Diverse Kontroll-Leuchten rechts und links runden die Infozentrale ab. Die Helligkeit des LCD-Anzeigeeinstruments ist regelbar. Die Display-Oberflächen sind zwecks besserer Ablesbarkeit leicht konkav gestaltet. Die Bedienknöpfe sind groß und ergonomisch und somit auch mit Handschuhen einfach zu bedienen.

Tourenfreundlicher 21 Liter-Tank

Ein Benzintank mit 21 Liter Fassungsvermögen sowie optimierte Kraftstoffeffizienz, dank neu programmierter Steuerelektronik der PGM-FI Kraftstoffeinspritzung, tragen zu praxisgerechtem Aktionsradius bei.

3.2 Ergonomisches Design

Komfortable Sitzposition

Die offroad-inspirierte Sitzposition trägt wesentlich zum unbeschwerten Fahrvergnügen bei, ebenso die komfortable Doppelsitzbank und der ergonomisch geformte Lenker. Fahrer und Beifahrer sitzen aufrecht und mit entspanntem Kniewinkel. Bewegungsfreiheit ist reichlich gegeben. So wird jede Ausfahrt zum Vergnügen. Bestens ausbalanciertes Handling, enger Wendekreis und hervorragende Übersicht über das Verkehrsgeschehen unterstützen die vorbildliche Manövrierbarkeit.

3.3 Motor

Begeisternd kraftvolle V4-Technik

Das flüssigkeitsgekühlte V4-Triebwerk des Crosstourers entstammt der VFR1200F, verfügt über 1.237 ccm Hubraum und entwickelt tourenfreundliche 129 PS (95 kW) bei 7.750 Touren. Mit Blick auf den Einsatzzweck erfolgten Modifikationen an Airbox, Nockenwellen, Ventilsteuerzeiten, PGM-FI Kraftstoffeinspritzung, Endübersetzung und Abgasanlage. Reichlich Leistung und Durchzugskraft stehen so bei zivilen Drehzahlen zur Verfügung, das maximale Drehmoment beträgt satte 126 Nm bei 6.500 Touren. Das charakterstarke V4-Hightech-Herz begeistert auf ganzer Linie mit Kraft, Durchzug, Laufkultur und Sound.

Änderungen im Detail:

- Die Ansaugtrichter in der Airbox für jeden Zylinder wurden um 40 mm verlängert, dazu 4 mm im Durchmesser verringert.
- Die Rohrführung der Auspuffkrümmer wurde begradigt und deutlich verkürzt (minus 20 cm) sowie der Durchmesser verringert (auf 28 mm).
- Zahmere Ventilsteuerzeiten der Nockenwelle weisen außerdem weniger Überschneidung auf.
- Ein Auspuffklappensystem (wie beim F-Model) kommt nicht zur Anwendung. Der Schalldämpfer ist dafür als Dreikammerkonstruktion ausgelegt, der Auslass wird über zwei Rohre bewerkstelligt.
- Zugunsten nochmals reduzierter Emissionen ist die Abgasanlage mit einem neuen Palladium-Katalysator ausgestattet.

Einzigartiges V4-Triebwerk, Phase-Shift-Kurbelwelle

Einzigartig, um kompakte Einbaumaße zu erzielen, ist das Layout des V4-Motors. Die äußeren Zylinder (Nr. 1 + 4) zeigen nach vorne, während die mittleren Zylinder (Nr. 2 + 3) nach hinten geneigt sind. Dazu beträgt der Zylinderwinkel 76 Grad, genau wie bei 800er V4-Rennmaschine, mit der Casey Stoner 2011 in der MotoGP-Klasse den WM-Titel eroberte. Um Vibrationen zu vermeiden, ist die Kurbelwelle mit Hubzapfen versehen, die um 28 Grad

versetzt sind. Dank dieser „Phase Shift Crankshaft“ kommt der Motor ohne Ausgleichswelle aus.

Unicam-Zylinderköpfe

Um die kompakte Bauweise sicher zu stellen, werden Unicam-Zylinderköpfe verwendet. Diese weisen nur eine Nockenwelle auf und glänzen mit geringer Bauhöhe. Honda wendet diese raumsparende Vierventiltechnik auch an den CRF-Viertakt-Motocrossern erfolgreich an. Die Unicam-Zylinderköpfe haben auf der Einlass-Seite Tassenstößel mit innenliegenden Shims und auf der Auslass-Seite Rollenkipphebel mit Stellschrauben für das Ventilspiel. Diese Technik ist ausgereift und wartungsarm zugleich, das Ventilspiel muss nur alle 24.000 km überprüft werden.

Throttle by wire-Gasgriff

Vom Gasgriff führen Bowdenzüge zu einem Potentiometer am Drosselklappengehäuse. Die elektronische Steuereinheit verarbeitet die Signale und variiert entsprechend die Drosselklappen der PGM-FI-Benzineinspritzung über Stellmotoren. Dieses Throttle-by-wire-System kann etliche Parameter (Drehzahl, Geschwindigkeit, Gang, Temperatur, Zündkurven etc.) berücksichtigen und Einspritz-Druck und -Dauer entsprechend regeln. Positive Folge sind sanftes Ansprechverhalten, optimale Gemischbildung und effizientes Verbrauchsverhalten.

Wäre das Potentiometer direkt am Gasgriff, hätte der Begriff vom „elektronischen Gasgriff“ seine Berechtigung. Honda bewerkstelligt die Ansteuerung jedoch bewusst über Bowdenzüge, um den Fahrer zu modernster Technik weiterhin das klassische Gasgriff-Kontrollgefühl zu vermitteln.

Antihopping-Kupplung

Um bei engagierter Fahrweise und Herunterschalten vor Kurven ein Blockieren des Hinterrads zu unterbinden, ist der Crossrunner wie die VFR1200F mit einer Antihopping-Kupplung (Honda Assist Slipper Clutch) ausgestattet. Diese mechanische Rutschkupplung ist nach dem gleichen Prinzip konstruiert, das sich bei der CBR1000RR Fireblade bewährt hat. Spezielle, schräge Anlaufrahmen trennen die Kupplungsdruckplatten, wenn beim Verzögern zu starkes Drehmoment vom Hinterrad auf die Kupplung zurück übertragen wird.

Optionales Doppelkupplungsgetriebe

Die Dual Clutch Transmission von Honda ist das weltweit erste Doppelkupplungsgetriebe für Motorräder. Die Schaltbox-Innovation ermöglicht Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung. Die Gangwahl kann wahlweise manuell oder automatisch erfolgen. Die Betätigung der Kupplung, bei Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt ebenfalls automatisch. Deshalb kommt der Crosstourer mit Doppelkupplungsgetriebe ohne Kupplungshebel und ohne Fußschalthebel aus.

Das Dual Clutch Transmission arbeitet mit zwei Kupplungspaketen für die ungeraden Gänge (1., 3., 5. Gang) und für die geraden Gänge (2., 4., 6. Gang). Diese stellen bei Gangwechseln abwechselnd den Kraftschluss her. Wenn z.B. vom 1. Gang in den Zweiten geschaltet wird, erkennt das Steuergerät das Hochschalten und legt den 2. Gang ein. Dann löst es die Kupplung des 1. Gangs und aktiviert die Kupplung für den 2. Gang. So erfolgt der Schaltvorgang weich und extrem schnell.

Der Fahrer kann die Gänge auf zwei Arten wählen. Zum einen manuell (MT) über Drucktasten an der linken Lenkerarmatur. Mit dem Zeigefinger wird hochgeschaltet, mit dem Daumen heruntergeschaltet. Zum anderen im Automatik-Betrieb (AT), dann werden die Gänge automatisiert gewechselt, jeweils passend zu Drehzahl und Geschwindigkeit. Vorgewählt werden kann

hierfür normale, kraftstoffsparende Gangart (D) oder sportliche Fahrweise (S). In jedem Betriebsmodus bewirkt das Dual Clutch Transmission System schnelle, weiche Gangwechsel bei anhaltender Zugkraft.

Optimierte DCT-Steuerlektronik

Das Dual Clutch Transmission des Crosstourers ist mit einer optimierten Steuerlektronik ausgestattet, die die Funktionalität weiter verbessert. Im Automatik-Modus D erkennt das ECU-Steuergerät das durch den jeweiligen Fahrstil gesteuerte Schaltverhalten. Dank einer intelligenten Steuerungsfunktion kann das System auf hinterlegte Mappings zurückgreifen. Bei engagierter Fahrt auf kurvenreichen Straßen, verbunden mit Steigungen und Gefällen, wird so sicher gestellt, dass die Steuerlektronik passend zur Fahrweise stets die optimale Gangwahl einsteuert.

Weiteres Feature der optimierten Steuerlektronik: Wird im Automatik-Betrieb (D oder S) über Antippen der Schalttasten am Lenker direkt in den manuellen Modus gewechselt (sonst steht dafür ein AT/MT-Wählschalter am rechten Lenkerende zur Verfügung), erkennt das System, ob anschließend weitere manuelle Schaltaktionen getätigt werden. Ist dies nicht der Fall, schaltet die Steuerung wieder zurück auf Automatik-Betrieb. Diese Funktion ist nützlich, wenn für Überholmanöver oder enge Kurven nur kurzfristig gezielt manuell heruntergeschaltet werden soll.

Traction Control System (TCS)

Honda rüstet den Crosstourer serienmäßig mit einer Traktionskontrolle aus. Die elektronische Fahrhilfe erkennt über Sensoren unerwünschtes Schlupfverhalten am Hinterradreifen und regelt die Motorleistung entsprechend ein. Das TCS-System stellt sicher, dass beim Beschleunigen auf Asphalt mit wenig Grip oder schwierigen Wetterbedingungen kein Traktionsverlust auftritt. Zusammen mit dem bedienungsfreundlichen Combined ABS-System trägt die moderne

Steuerungstechnik dazu bei, das Fahren mit der VFR1200X beruhigend sicher zu gestalten.

Das Traction Control System kann über einen Schalter zu- oder abgeschaltet werden.

3.4 Chassis

Aluminium-Gussrahmen

Der Rahmen ist aus Aluminiumguss gefertigt und setzt sich aus vier verschweißten Teilen zusammen. Ausgewogene Gewichtsverteilung und perfekte Stabilität zeichnen die Konstruktion aus. Die Geometrie der Straßenenduro VFR1200X unterscheidet sich von der des Sporttourers VFR1200F. Sowohl Lenkkopfwinkel, Nachlauf und Radstand wurden modifiziert. Handling- und Geradeauslauf-Eigenschaften überzeugen unter allen Umständen und tragen zu überzeugend sicherem Fahrverhalten bei.

3.5 Räder

Speichenfelgen für Schlauchlos-Reifen

Die neuen Speichenfelgen wurden speziell für den Crosstourer entwickelt. Sie reagieren flexibler bei starker Beanspruchung auf Fahrbahnstöße als Gussfelgen. Ihre spezielle Konstruktion erlaubt dennoch die Verwendung schlauchloser Reifen. Die Reifendimensionen 110/80-R19 vorne und 150/70-R17 hinten unterstützen Handling und Kurvenlage und fördern beste Traktion.

Die Speichen sind x-förmig eingespeicht (von rechter Nabenseite zu linker Felgenseite und von linker Nabenseite zu rechter Felgenseite), dazu pflegeleicht aus rostfreiem Edelstahl gefertigt.

Die Bremsscheiben sind ohne Adapter außen an den Naben verschraubt, was Gewicht spart und die ungefederten Massen reduzieren hilft. In der

Erstausrüstung wird der Crosstourer mit Bereifung von Bridgestone (Battle Wing) und Pirelli (Scorpion Trail) ausgestattet.

3.6 Radaufhängungen

Lange Federwege für komfortablen Fahrspaß

Die Einarm-Hinterradschwinge federt eine Pro-Link-Aufhängung über ein Federbein ab. Das Vorderrad führt eine stabile Upside-Down-Telegabel mit 43 mm Durchmesser. Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung sind vorne wie hinten einstellbar. Die Federungsabstimmung verbindet den von europäischen Touren- und Langstrecken Fahrern gewünschten Komfort mit präziser, sicherer Straßenlage bei dynamischer Fahrweise. Die Federvorspannung der Hinterradfederung kann bedienungsfreundlich über ein Handrad verstellt werden, je nach Beladungszustand.

Reaktionsarmer Kardanantrieb

Die Kardanwelle rotiert im Tunnel der Einarmschwinge. Der Antriebsstrang weist vier Ruckdämpfer, ein Kreuzgelenk sowie ein Gleichlaufgelenk mit Schiebefunktion (auch homokinetisches Gelenk genannt) auf, um eine geschmeidige Kraftübertragung zu gewährleisten.

Die Aufnahme der Schwinge am Rahmen erfolgt nach oben versetzt, so dass die Kardanwelle darunter direkt zum Getriebeausgang verlaufen kann. Diese konstruktive Finesse bietet zwei Vorteile: Zum einen kann eine durchgehende Schwingenachse verwendet werden, was der Stabilität insgesamt zu Gute kommt (andere Kardanbikes haben nur kurze Zapfen rechts und links zur Schwingenlagerung). Dazu erübrigt Hondas Konstruktion mit versetzten Achsen

eine Momentabstützung über Hebeleien zum Rahmen, was Gewicht spart und zu cleaner Optik verhilft.

3.7 Bremsen

Combined ABS

Der Crosstourer ist mit dem Combined ABS-System von Honda ausgerüstet. Diese Kombibremse ist in der Praxis bewährt und erhöht die Sicherheit speziell bei schwierigen Bremsmanövern, etwa auf regennasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen. Die ECU-Steereinheit erfasst über Sensoren mögliche Anzeichen von Schlupf an den Rädern und regelt den Bremsdruck entsprechend ein, so dass Blockieren ausgeschlossen ist. Positiver Effekt der ABS-Technik sind kurze Bremswege bei Vollbremsungen und maximale Sicherheit für Fahrer und Beifahrer.

4. Farben

Der Honda Crosstourer ist in der Saison 2012 in folgenden Farben erhältlich:

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



5. Modellhistorie

Bereits Ende der Saison 2010 zeigte Honda der Öffentlichkeit auf der Mailänder Motorradmesse einen Konzept-Prototypen des Crosstourers. Die Studie zeigte, in welche Richtung sich eine Adventure Straßenenduro mit dem V4-Motor der VFR1200F entwickeln könnte und wurde zusammen mit dem damals neu präsentierten Crossrunner (mit 800er V4-Motor) ausgestellt.

Der jetzt vorgestellte VFR1200X Crosstourer unterscheidet sich in vielen Punkten von dem damals gezeigten Konzept, das eher auf Fernreisen ausgelegt war. Der serienfertig entwickelte Crosstourer ist universell einsetzbar. Kompakter und leicht zu manövrieren sowie mit geschrumpften Abmessungen lässt sich die immer noch imposante Maschine auch bei täglichen Fahrten oder im Stadtverkehr mit Freude einsetzen. Im Laufe der Entwicklung wurde nicht nur die Chassisgeometrie zu Gunsten leichteren Handlings modifiziert, auch eine Upside-Down-Gabel kommt nun zum Einsatz. Auch beim Triebwerk halfen zahlreiche Modifikationen, den Charakter entsprechend dem Crossover-Konzept zu verändern.

6. Optionales Zubehör

Der Crosstourer lässt sich mit passgenauem und speziell für diese Maschine entwickeltem Honda Original-Zubehör weiter individuell ausstatten:

Topcase

Kofferset

Innentaschen für Topcase und Innentaschen

Hohes Windschild

Heizgriffe

Schutzbügel

Nebel-Zusatzscheinwerfer

Hauptständer

Tankpad

12 Volt-Sockel

Alarmanlage

Faltgarage

Technische Daten – VFR1200X Crosstourer (ED-Typ)

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlter V4-Viertaktmotor, Zylinderwinkel 76 Grad, Vierventil-UNICAM-Zylinderköpfe
Hubraum	1.237cm ³
Bohrung x Hab	81 mm x 60 mm
Verdichtung	12:1
Nennleistung	95kW (129 PS) / 7.750min-1 (95/1/EC)
Max. Drehmoment	126 Nm / 6.500min-1 (95/1/EC)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	44 mm
Luftfilter	Papier-Viskose-Filter
Tankinhalt	21,5 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
---------	--

Zündkerze	NGK: IMR8E-9HES DENSO: VUH24ES
Starter	E-Starter
Batterie	12 V
Scheinwerfer (aufgeblendet)	12V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 1

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad Mehrscheiben im Ölbad, Doppelkupplung																		
Betätigung	manuell * automatisiert in D- und S-Modus / manuell																		
Gangzahl	6 Gänge																		
Primärübersetzung	1.738 (73/42)																		
Gangstufen	<table> <tr> <td>1</td> <td>2.600 (39/15)</td> <td>*2.250 (36/16)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1.600 (32/20)</td> <td>*1.700 (34/20)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1.260 (29/28)</td> <td>*1.304 (30/23)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>1.076 (28/26)</td> <td>*1.107 (31/28)</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0.961 (25/26)</td> <td>*0.967 (29/30)</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0.897 (35/39)</td> <td>*0.886 (31/35)</td> </tr> </table>	1	2.600 (39/15)	*2.250 (36/16)	2	1.600 (32/20)	*1.700 (34/20)	3	1.260 (29/28)	*1.304 (30/23)	4	1.076 (28/26)	*1.107 (31/28)	5	0.961 (25/26)	*0.967 (29/30)	6	0.897 (35/39)	*0.886 (31/35)
1	2.600 (39/15)	*2.250 (36/16)																	
2	1.600 (32/20)	*1.700 (34/20)																	
3	1.260 (29/28)	*1.304 (30/23)																	
4	1.076 (28/26)	*1.107 (31/28)																	
5	0.961 (25/26)	*0.967 (29/30)																	
6	0.897 (35/39)	*0.886 (31/35)																	
Endübersetzung	1.060 (37/39) x (19/17) * 1.063 (39/41) x (19/17)																		
Endantrieb	Kardan mit homokinetischem Gelenk																		

Rahmen

Typ Aluminium-Brückenrahmen

CHASSIS

Abmessungen (LxBxH) 2.285 mm x 915 mm x 1.335 mm
(mit Standardscheibe in Grundstellung)

Radstand 1.595 mm

Lenkkopfwinkel 28°

Nachlauf 107 mm

Wenderadius 2,7 m

Sitzhöhe 850 mm

Bodenfreiheit 180 mm

Gewicht vollgetankt 275 kg
* 285 kg

RADAUFHÄNGUNG

Typ Vorne 43 mm Ø Upside-Down-Gabel, Federvorspannung und Zugstufen-
Dämpfung einstellbar,

Hinten Pro-Link Aufhängung, Gasdruck-
Stoßdämpfer, Federvorspannung stufenlos
über Handhebelrad einstellbar,
Zugstufendämpfung einstellbar

RÄDER

Typ	Vorne Speichenfelgen, schlauchlos Hinten Speichenfelgen, schlauchlos
Felgengrösse	Vorne 19M/C x MT2.50 Hinten 17M/C x MT4.00
Reifengrösse	Vorne 110/80-R19 Hinten 150/70-R17
Luftdruck	Vorne 2,5 bar Hinten 2,9 bar

BREMSEN

Typ	Vorne Doppelscheibenbremse, 310 mm Ø, Combined ABS Hinten Einzelscheibe, 276 mm Ø, Combined
ABS	

**Version mit Doppelkupplungsgetriebe*

Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen von technischen Daten und des Ausstattungsumfangs vorbehalten.

Please note that the figures provided are results obtained by Honda under standardised testing conditions prescribed by WMTC. Tests are conducted on a rolling

road using a standard version of the vehicle with only one rider and no additional optional equipment. Actual fuel consumption may vary depending on how you ride, how you maintain your vehicle, weather, road conditions, tire pressure, installation of accessories, cargo, rider and passenger weight, and other factors.

Contact:
Honda Motor
Europe Ltd.
470 London Road,
Slough,
Berkshire, SL3 8QY
Phone: +44 (0) 1753
590 500
Fax: +44 (0) 1753
590 000
www.honda-eu.com