

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

08 November 2022

2023 Honda XL750 Transalp



Die neue Honda XL750 Transalp tritt das Erbe des beliebten Vorgängers an – ob in der Stadt oder rund um die Welt, sie spricht eine neue Generation von Fahrern an, die ihre Allroundqualitäten schätzen, wohin der Weg auch führt. Ihr 8-Ventil Parallel-Twin Motor liefert 92 PS (67,5 kW) Leistung und ein Drehmoment von 75 Nm. Throttle By Wire (TBW) bietet vier Fahrmodi und einen individuell konfigurierbaren User Mode, eine 5-stufige Honda Selectable Torque Control (HSTC) mit integrierter Wheelie Control sowie 3 Stufen für Motorbremse und Leistungsabgabe. Den ebenfalls neuen Stahlrahmen komplettieren eine Showa 43 mm SFF-CA™ Upside-Down-Gabel und eine Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-Aufhängung. Doppelscheibenbremsen mit Zweikolben-Bremszangen verzögern am

Vorderrad und die Speichenräder (21/18 Zoll vorne/hinten) sind mit Schlauchreifen ausgestattet. Die Premium Serienausstattung umfasst ein 5-Zoll TFT Farbdisplay, das Honda Smartphone Voice Control system für Smartphone Konnektivität, volle LED-Beleuchtung, automatisch rückstellende Blinker und eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS). Der Umbau auf eine A2-Führerschein kompatible Variante mit 48 PS ist beim Honda Händler möglich.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. **Einleitung**

Die Original Honda Transalp kam 1986 mit einem 583 cm³ V-Twin Motor auf den Markt und kann zweifellos als Legende bezeichnet werden. Als Beweis für die Qualität ihrer Konstruktion und die Zeitlosigkeit ihres Designs sind heute noch viele Transalp Modelle auf Europas Straßen zu sehen.

Der Fokus lag damals auf einem laufruhigen, komfortablen Allround Crossover, der dank langhubiger Federung und bester Offroad-Qualitäten auch rauhen Untergrund meisterte. Mit dem Jahr 2000 wuchs der Motor auf 647 cm³. Die letzte Version im Jahr 2008 verfügte über einen 680 cm³ Motor, Benzineinspritzung und das Gewicht vollgetankt lag bei 214 kg.

Seit der Einführung der Transalp hat das Adventure-Segment enorm an Beliebtheit zugelegt. Honda bietet aktuell die leichte, für die A2 Führerscheinklasse geeignete CB500X, und das hubraumstarke Flaggsschiff-Modell CRF1100L Africa Twin sowie ihr auf lange Touren ausgelegtes Schwestermodell CRF1100L Africa Twin Adventure Sports an. Das bedeutet, dass es im Honda Angebot noch Platz in der Mittelklasse für ein Modell gibt, das Kunden mit Abenteuer Ambitionen anzieht.

Genau dafür wurde die neue XL750 Transalp konzipiert – die Legende des Adventure Touring Bikes ist zurück.

Die XL750 Transalp, inspiriert vom einstigen Original, eignet sich als Allroundtalent für ausgedehnte Touren, Fahrten in der Stadt sowie Ausfahrten am Wochenende – und alles, was noch dazwischen liegt. Bestens geeignet für Alpenpässe, kurvige Strecken, Offroad Fahrten und Feld- wie auch Schotterwege. Ein leistungsstarker Motor, ein brandneues Design und eine umfangreiche Premium Ausstattung erfüllen die Ansprüche der modernen Fahrer.

Zusammengefasst: Die XL750 Transalp begeistert als attraktiver Allrounder und überlässt es ihren Fahrern, wohin und wie weit die Adventure-Tour gehen soll.

Masatoshi Sato, XL750 Transalp Large Project Leader, Honda R&D, Japan:

„Bei der Entwicklung der neuen Transalp haben wir sorgfältig studiert, was dem Original Modell zu so einem großen Erfolg verholfen hat. Wir wollten die perfekte Balance aus urbaner Agilität, Tourenkomfort und Langstrecken-Qualität sowie Geländetauglichkeit erreichen. Wir haben all diese Aspekte aus allen Blickwinkeln in einer 360 Grad-Sichtweise betrachtet und ein Motorrad entwickelt, das Fahrern aller Erfahrungsstufen eine frische, neue Variante im Honda Sortiment bietet. Das Design drückt das Erbe der Transalp in einem modernen Auftritt aus, der neue Motor ist leistungsstark und vielfältig, und das Bike verfügt über eine umfangreiche Serienausstattung. In der Stadt oder um die Welt – die Transalp ist bereit!“

2. Modellübersicht

Das Design der XL750 Transalp vermittelt ein eindeutiges Adventure Touring Gefühl in einem Paket, das auch gut straßentauglich ist. Das hoch angesetzte Chassis zeigt den Adventure Stil, die Verkleidung und der Windschild bieten besten Windschutz, ohne ausladend zu wirken. Der Look ist schlank, einfach und zeitlos modern.

Der Motor enthält eine Reihe an Honda Engineering Know-how. Mit kompakten Abmessungen bietet er eine starke Performance über das gesamte Drehzahlband – einfach das, was man benötigt, um alleine oder zweit Touren zu unternehmen. Der brandneue Parallel-Twin Motor mit 755 cm³ Hubraum, der auch in der neuen CB750 Hornet zum Einsatz kommt, leistet 92 PS (67,5 kW) und ein starkes Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich hinweg mit einem maximalen Drehmoment von 75 Nm. Sorgfältig abgestimmte Throttle By Wire (TBW) Einstellungen positionieren den Motorcharakter ganz in Richtung Touring und Komfort.

Kompakte, aus dem Wettbewerbsumfeld der CRF stammende, Unicam 8-Ventil-

Zylinderköpfe sowie Fallstrom-Lufteinlässe und strömungsgünstige Vortex-Ansaugkanäle bewirken eine optimale Verbrennung. Die 270°-Kurbelwelle unterstützt eine pulsierende Laufkultur. Elektronische Fahrhilfen wie Throttle by Wire bieten fünf Fahrmodi zur Auswahl, vier davon enthalten voreingestellte Parameter zu Motorleistung, Motorbremse, ABS und Honda Selectable Torque Control (HSTC) inklusive Wheelie Control. Der fünfte User Modus ermöglicht dem Fahrer seine eigene Kombination an Einstellungen festzulegen.

Das Handling der XL750 Transalp ist einfach, gleichmäßig und stabil. Der Stahlrahmen ist dank sorgfältig optimierter Wand- und Rohrstärken besonders leicht. Für beste Dämpfungsleistung auf der Straße und im Gelände sorgen eine 43 mm Showa SFF-CA USD Gabel sowie eine Aluminiumschwinge mit Monofederbein und Pro-Link-Aufhängung. Die Doppelscheibenbremsen mit Zweikolbensätteln vorne bieten eine souveräne Bremsleistung, die Blockprofil Reifen in den Dimensionen 90/90-21 vorne und 150/70-18 hinten Vielseitigkeit auf der Straße und im Gelände.

Die umfangreiche Ausstattung umfasst ein 5-Zoll TFT-Farbdisplay inklusive Honda Smartphone Voice Control system (HSVCs), für Konnektivität mit Android und iOS Geräten. Die Beleuchtung ist in LED ausgeführt, die Transalp verfügt über automatisch rückstellende Blinker und auch über eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS), welche nachfolgende Verkehrsteilnehmer bei unerwartet harten Bremsmanövern warnt.

Ein Reihe an Honda Original Zubehör – inklusive Quickshifter, Gepäck-Lösungen, Rallye- und Tourenausrüstung sowie Design-Akzente ermöglichen dem Besitzer die Individualisierung seines Bikes (siehe Kapitel **4. Zubehör**).

Im Modelljahr 2023 wird die XL750 Transalp in drei auffälligen Farbvarianten erhältlich sein, inklusive einer schönen Tricolour Farbe, eine Hommage an das Original Modell XL600V:

Matte Iridium Gray Metallic

Mat Ballistic Black Metallic

Ross White Tricolour

3. **Ausstattungsmerkmale**

3.1 Styling & Ausstattung

- ***Verkleidung und Design bieten eine Balance aus aerodynamischem***

Windschutz, Onroad-Komfort sowie Offroad-Tauglichkeit

- ***Praktische Bodenfreiheit, 850 mm Sitzhöhe, USB-Ladeanschluss und Gepäckträger***
- ***Premium 5-Zoll TFT-Farbdisplay mit Honda Smartphone Voice Control system (HSVCs)***
- ***Volle LED-Beleuchtung und Emergency Stop Signal Funktion (ESS) für die hinteren Blinker***

Bei der Konzeption der perfekten Linienführung für die Transalp, strebten die Designer der europäischen R&D-Abteilung in Rom danach, eine Balance aus aerodynamischer Performance und Windschutz bieten, die ein Gefühl von Leichtigkeit und Freiheit bei niedrigen Geschwindigkeiten erzeugt. Das Motto dafür war ‚Friendly Toughness‘.

Das Ergebnis ist ein schlankes, einfaches und modernes Design mit zweckmäßigem und robustem Look. Für eine gute Sicht nach vorne und besten Windschutz wurde die Höhe des Windschilds optimiert. Die kompakten Abmessungen vermeiden unerwünschte Turbulenzen. Ein hoher Windschild und Windabweiser sind als Honda Original Zubehör erhältlich.

Die XL750 Transalp ist dafür konzipiert, kurze und lange Distanzen mit bestmöglichem Komfort, auch zu zweit, zu absolvieren. Die Sitzhöhe ist mit 850 mm für diese Klasse niedrig (ein 820 mm Sitz ist optional erhältlich) und die aufrechte Fahrposition erlaubt eine ergonomisch entspannte Körperhaltung. Knieschluss, Kontakt zu Handgriffen und Fußrasten passen auch bei stehender Offroad-Fahrweise. Ein Gepäckträger zählt zur Serienausstattung und ein USB-Ladeanschluss befindet sich unter dem Sitz.

Das 5-Zoll große gut ablesbare TFT Farbdisplay bietet dem Fahrer vier Darstellungsmöglichkeiten für die Anzeige von Geschwindigkeit und Drehzahl – 3 Varianten eines analogen Drehzahlmessers und eine Diagramm-Variante – sowie weitere Optionen für Kraftstoff, Verbrauch, Fahrmodi- und Motorsettings sowie eine Ganganzeige und eine anpassbare Shift-Up-Anzeige. Die Steuerung erfolgt über die linke Schalterarmatur am Lenker sowie direkt über den Screen.

Ebenfalls in die Benutzeroberfläche integriert ist das Honda Smartphone Voice Control system, das den Fahrer unterwegs mit seinem Android Gerät verbindet und die Sprachsteuerung von Telefonanrufen, Nachrichten, Musik und Navigation ermöglicht. Einige der HSVCs Funktionen werden auch auf iOS Smartphones zugänglich sein. Für die sprachgesteuerte Nutzung wird ein Helm mit Headset benötigt und das Smartphone muss mittels Bluetooth mit dem Fahrzeug verbunden werden. Die Steuerung erfolgt über die linke Schalterarmatur am Lenker.

Moderne Elektronik zeichnet das Bordnetz der XL750 Transalp aus, mit Can-Technik (Controller Area Network) und Body Control Unit (BCU). Die BCU-Einheit befindet sich links am Rahmen unter dem Tank und verarbeitet die Steuersignale von ABS-Modulator, TFT Display und Schaltung.

Die Beleuchtung ist in LED ausgeführt. Die hinteren Blinker verfügen über eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS). Bei einer Negativbeschleunigung von 6 m/s^2 und einer Mindestgeschwindigkeit von 56 km/h mit gleichzeitig betätigter Bremse blinken die Warnblinker, um andere Verkehrsteilnehmer vor einem abrupten Stopp zu warnen. Darüber hinaus wird der Schwellenwert auf eine Negativbeschleunigung von mindestens $2,5 \text{ m/s}^2$ reduziert, wenn das ABS aktiviert ist.

Die Funktion schaltet sich auch automatisch wieder ab. Im Gegensatz zu einem einfachen Timer, vergleicht das System die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Vorder- und Hinterrad und berechnet situationsabhängig den Zeitpunkt, an dem der Warnblinker wieder deaktiviert werden muss.

3.2 Motor

- ***755 cm³ Parallel-Twin, Unicam-Nockenwelle, 8 Ventile, 270 Grad-Kurbelwelle***
- ***Maximale Leistung von 92 PS (67,5 kW) bei 9.500 U/min und maximales Drehmoment von 75 Nm bei 7.250 U/min***
- ***Der Umbau auf eine A2-Führerschein kompatible Variante mit 48 PS ist beim Honda Händler möglich***
- ***Throttle By Wire (TBW) ist speziell auf den Touren-Fokus der Transalp abgestimmt***
- ***Patenterte Vortex-Fallstrom-Ansaugkanäle***
- ***Anti-Hopping-Kupplung***

Der komplett neu entwickelte Parallel-Twin Motor wurde für den Streetfighter CB750 Hornet und das Adventure Modell XL750 Transalp gebaut.

Der flüssigkeitsgekühlte Parallel-Twin verfügt über 755 cm^3 Hubraum, 8 Ventile und eine Unicam-Nockenwelle. Bohrung und Hub betragen $87 \times 63,5 \text{ mm}$, das Verdichtungsverhältnis $11,0:1$. Die Höchstleistung liegt bei 92 PS ($67,5 \text{ kW}$) bei 9.500 U/min und die Transalp bietet bestes Drehmoment im unteren und mittleren Bereich, das maximale Drehmoment liegt bei 75 Nm bei 7.250 U/min . Damit liefert der Motor eine sanfte, gleichmäßige Leistung für alle Erfahrungsstufen von Fahrern und für alle möglichen

Distanzen und Wege.

Der neue Motor ist extrem kompakt und leichtgewichtig. Über die Unicam-Zylinderköpfe (stammend vom MX-Wettbewerb Bike CRF450) werden die 35,5 mm Einlassventile über Schleppebel betätigt und die 29 mm Auslassventile über Kipphebel. Der Einlass-Ventilhub beträgt 9,3 mm, der Auslass-Ventilhub 8,2 mm.

Das Primär-Antriebsrad dient gleichzeitig zum Antrieb der Balancer-Ausgleichswelle. Die Wasserpumpe findet links im Motorgehäuse Platz (statt extern), was erlaubt, einen wasserumspülten Ölkühler einzusparen.

Die Fallstrom-Anordnung und patentierte Vortex-Ansaugkanäle unterstützen die gefühlvolle Gasannahme. Die Airbox wird aus zwei Lufterlässen gespeist. Die Drosselklappengehäuse verfügen über 46 mm Durchmesser. Die Zylinderlaufbahnen sind mit verschleißmindernder Ni-SiC-Beschichtung (Nickel-Siliziumkarbid) versehen (wie auch in der CBR1000RR-R Fireblade und der CRF450R).

Die 270°-Kurbelwelle bewirkt ein charaktervolles Zweizylinder-Pulsieren. Der Sound ist auf angenehmem Geräuschlevel am unteren Ende ausgelegt als auch auf sportlichen Top-End-Sound.

Obwohl der XL750 Transalp Motor mechanisch ident mit dem der CB750 Hornet ist, wurden die TBW Einstellungen unterschiedlich ausgelegt, um dem Einsatzzweck der Transalp zu entsprechen – für lange Distanzen und Touren.

Eine Anti-Hopping-Kupplung (mit schrägen Anlaufstufen) von F.C.C. unterstützt ein um 30 % leichteres Feeling am Kupplungshebel, erleichtert das Hochschalten und beugt dem Stempeln des Hinterrads bei starkem Bremsen und schnellem Herunterschalten vor.

Das Tankvolumen beträgt 16,9 Liter. Der sparsame Kraftstoffverbrauch von 4,3 Liter auf 100 km (im WMTC-Modus) ermöglicht eine Reichweite von 390 km.

Ein Umbau auf eine A2-Führerschein kompatible Variante mit 48 PS ist beim Honda Händler möglich.

3.3 Motor-Elektronik

- **Vier Fahrmodi stehen zur Auswahl: Sport, Standard, Rain und Gravel**
- **Zusätzlich lässt sich ein User-Modus individuell konfigurieren**
- **Die Motorleistung lässt sich 4-fach einstellen, die Motorbremse 3-fach**
- **In fünf Stufen regelbare Honda Selectable Torque Control (HSTC)
Traktionskontrolle mit integrierter Wheelie Control**
- **Das Offroad-ABS kann im User-Mode wahlweise auch abgeschaltet werden**

Über Throttle By Wire können vier Fahrmodi (Standard, Sport, Rain und Gravel) ausgewählt werden, die unterschiedliche Fahrbedingungen abdecken. Die Auswahl des gewünschten Modus erfolgt über Schalter am linken Lenker und sie werden im TFT Display angezeigt. Um dem Fahrer personalisierte Einstellungen zu ermöglichen, gibt es auch einen spezifischen User Modus.

Die Leistungsentfaltung kann in vier unterschiedlichen Stufen geregelt werden, die Motorbremse in drei, das ABS in zwei und die Honda Selectable Torque Control (Traktionskontrolle) mit integrierter Wheelie Control in fünf Stufen. Die Traktionskontrolle und das hintere ABS können auch ganz ausgeschaltet werden. Die Fahrmodi bieten unterschiedliche Kombinationen der einzelnen Parameter.

Der Fahrmodus **SPORT** verwendet die maximale Motorleistung (Level 4), Level 2 des ABS und die geringstmögliche Motorbremse und Traktionskontrolle (beide auf Level 1), um maximale Leistung mit minimalem Eingriff zu ermöglichen.

Im Fahrmodus **STANDARD** werden die Parameter Leistungsentfaltung und Traktionskontrolle auf Stufe 3 mit den Parametern Motorbremse und ABS auf Stufe 2 kombiniert.

Der Fahrmodus **RAIN** nutzt die sanfteste Motorperformance (Level 1), mittlere Motorbremse und mittleres ABS (Level 2) und den maximal sensitiven Eingriff (Level 5) der Traktionskontrolle.

Der Fahrmodus **GRAVEL** kombiniert die Motorleistung auf Stufe 2, die Motorbremse auf Stufe 3, die Traktionskontrolle auf Stufe 4 und das ABS auf Stufe 1. Damit lassen sich rauhes Terrain und Offroad-Untergründe am besten sicher meistern.

Im **USER** Modus kann der Fahrer die Parameter individuell kombinieren und speichern. Die Motorleistung kann in 4 Stufen, die Traktionskontrolle in 5 Stufen und die Motorbremse in 3 Stufen geregelt werden. Zusätzlich kann das ABS am Hinterrad abgeschaltet werden.

3.4 Chassis

- ***Leichtgewichtiger 18,3 kg Stahlrahmen mit integriertem Hilfsrahmen***
- ***Showa 43 mm SFF-CA USD Gabel, Pro-Link-Hinterradaufhängung, bei mit einstellbarer Federvorspannung***
- ***310 mm Wave Doppelscheibenbremsen mit Zweikolben-Bremszangen vorne***
- ***256 mm Wave Einscheibenbremsen mit Einkolben-Bremszange hinten***
- ***21 Zoll Vorderrad mit Reifen der Dimension 90/90-21 und 18 Zoll Hinterrad mit Reifen der Dimension 150/70-18***

Der Stahl Diamantrahmen ist leichtgewichtig, er wiegt nur 18,3 kg, und ist damit um 10% leichter als der Rahmen der CB500X. Seine Architektur und Rohrführung mit gezielten Aussparungen und Versteifungen unterstützen die angestrebte Steifigkeitsbalance einer Konstruktion, deren Geometrie sich auf Agilität zugeschnitten präsentiert – für unterschiedliche Fahrbedingungen und leichtes Handling. Im Bereich der Schwingenaufnahmen wird geschmiedeter Stahl verwendet, speziell verstärkt ist dazu die obere Stoßdämpferhalterung. Der fest verschweißte Heckrahmen ist aus leichten, aber hochfesten Stahlrohren gefertigt.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 27 Grad, der Nachlauf 111 mm und der Radstand 1.560 mm. Das Gesamtgewicht vollgetankt beläuft sich auf 208 kg. Der Wendekreis beträgt 2,6 Meter.

Die Federelemente für die Transalp unterstützen in idealer Weise das Allround-Konzept. Lange Federwege und sorgfältig abgestimmte Dämpfung stellen Komfort, sichere Straßenlage und beste Traktion auf Asphalt wie bei Offroad-Einsätzen sicher. Eine Showa 43 mm SFF-CA™ (Separate Function Fork Cartridge) USD Gabel bietet 200 mm Federweg mit einstellbarer Federvorspannung. Die untere Gabelbrücke ist aus geschmiedetem Aluminium gefertigt, die obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss. Die Vorderradführung ist darauf optimiert, ein perfektes Gleichgewicht aus Festigkeit und Steifigkeit in den unterschiedlichsten Fahrsituationen zu gewährleisten.

Der Showa-Monostoßdämpfer mit Zusatz-Gasdruckbehälter und einstellbarer Federvorspannung federt die Hinterradschwinge über ein progressives Pro-Link-Hebelsystem ab und bietet 190 mm Federweg. Die Aluminium-Schwinge folgt den Formen der Africa Twin, allerdings wird für den Guss eine für die Transalp spezifische Aluminium-Legierung verwendet. Die Bodenfreiheit beträgt 210 mm.

Die 310 mm Wave Doppelscheibenbremsen vorne arbeiten mit Nissin-Zweikolbensättel, die 256 mm Wave Einscheibenbremse am Hinterrad mit einem Einkolbensattel. Die Edelstahl Speichenräder messen 21 Zoll und 18 Zoll (vorne/hinten) und sind mit Schlauchreifen ausgestattet. Die Reifendimensionen betragen 90/90-21 vorne und 150/70-18 hinten. Serienmäßig sind Metzeler Karoo Street oder Dunlop Mixtour Reifen aufgezogen.

4. **Honda Original Zubehör**

Eine Reihe an Honda Original Zubehör ist für die XL750 Transalp erhältlich und bietet dem Besitzer viele Individualisierungsmöglichkeiten, inklusive einem Quickshifter und niedriger Sitzbank.

Fünf Pakete fassen das Zubehör praktisch zusammen:

URBAN-Paket

(Praktikabilität und Ladekapazität)

50 Liter Topcase, Aluminium Design Paneel, Topcase Träger, Rückenlehne und Innentasche, hoher Windschild und Hauptständer.

TOURING-Paket

(Komfort und Ladekapazität)

Seitenkoffer (rechts 26 Liter und links 33 Liter), Aluminium Design Paneele, Seitenkoffer-Träger, Innentaschen und Heizgriffe.

ADVENTURE-Paket

(Stil und Funktionalität)

Seitenschutzbügel, LED-Nebelscheinwerfer und Kühlerschutzgrill.

RALLY-Paket

(Stil und Funktionalität)

Quickshifter, Motorschutzbügel, Motorschutzplatte, Offroad Rallye Fußrasten, Handwindabweiser mit Erweiterung.

KOMFORT-Paket

(Komfort und Praktikabilität)

3 Liter Tanktasche, Windabweiser, Komfort-Fußrasten und 12 V-Steckdose.

Zusätzliche Zubehör Teile umfassen seitliche Tankpads und farblich abgestimmte Felgensticker. Alle Zubehör Teile sind auch einzeln erhältlich.

5. Technische Daten

MOTOR	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder OHC Viertakt-Motor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270°-Kurbelwelle
Hubraum (in cm ³)	755
Bohrung & Hub (in mm)	87 x 63,5
Verdichtung	11,0:1
Max. Leistung (kW)	92 PS (67,5 kW) bei 9.500 U/min
Max. Drehmoment (Nm)	75 Nm bei 7.250 U/min
Geräusch (dB)	L-wot – 81,5 L-urban – 77,5
Ölvolumen (in l)	3,9 l
Starter	Elektrisch
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI elektronische Kraftstoffeinspritzung
Tankvolumen (in l)	16,9 l
CO ₂ g/km	103 g/km
Verbrauch	4,3 l / 100 km
ELEKTRONIK	
Batteriekapazität	12V/8,6 Ah

ANTRIEB	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung
Getriebe	6-Gang-manuell
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Stahlrohrrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (L x B x H, in mm)	2.325 x 838 x 1.450
Radstand (in mm)	1.560 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf (in mm)	111 mm
Sitzhöhe (in mm)	850 mm
Bodenfreiheit	210 mm
Gewicht – fahrfertig vollgetankt	208 kg
Wendekreis (m)	2,6
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm Showa SFF-CA, Federweg 200 mm
Hinten	Monoshock Dämpfer, Pro-Link-Aufhängung, 190 mm Federweg
RÄDER	
Typ vorne	21 Zoll Edelstahl Speichenrad
Typ hinten	18 Zoll Edelstahl Speichenrad
Reifen vorne	90/90-R21 M/C 54H
Reifen hinten	150/70-R18 M/C 70H

BREMSEN	
ABS-System	2 Kanal ABS
Typ vorne	310 x 4,5 mm Wave Doppelscheibenbremsen mit axial montierten 2-Kolben-Bremszangen
Typ hinten	256 x 6 mm Wave Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrumente	TFT
Frontscheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
Konnektivität	Honda Smartphone Voice Control system
USB-C Anschluss	Ja, unter dem Soziussitz
12V Steckdose	Optional
Blinkerrückstellung	Automatisch
Sicherheitssystem	HISS-Wegfahrsperre
Quickshifter	Optional

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

* Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.