HONDA CBR600RR 2027

Data del comunicato stampa: martedì 20 ottobre 2026

Aggiornamenti modello 2027: *il gioiello Supersport di Honda, dopo il ritorno in Europa nel 2024, riceve* ***aggiornamenti*** *per il* ***2027****. Le* ***novità*** *riguardano: la* ***tecnica****, con le nuove pinze freno Nissin e il modulatore ABS derivati dalla Fireblade, l'****aerodinamica****, con nuovi profili aerodinamici anteriori integrati nella carena, e la* ***dotazione tecnologica****, con una nuova interfaccia grafica e la strumentazione TFT a colori da 5" aggiornata.*
Come tutte le supersportive Honda, anche la CBR600RR è disponibile nell'iconica e ***nuova livrea tricolore HRC 'Ignition Red'*** *e in* ***'Matt Ballistic Black Metallic'****, entrambe con grafiche big logo Honda. Come optional sono disponibili* ***tre nuovi Kit Racing HRC*** *per uso esclusivo in circuito.*

Caratteristiche modello 2024: *il motore a quattro cilindri in linea, con distribuzione bialbero (DOHC) a 16 valvole, eroga una potenza di 121 CV (89 kW) a 14.250 giri/min, è dotato di frizione antisaltellamento e Quickshifter bidirezionale di serie. L'acceleratore è Throttle By Wire e l'elettronica di bordo sfrutta una piattaforma inerziale a 6 assi di Bosch che sovrintende a tutti i dispositivi di performance e sicurezza. I Riding Mode sono 5: 3 predefiniti e 2 personalizzabili, tutti composti da un mix di impostazioni per erogazione potenza (P), freno motore (EB), antimpennamento (W) e controllo di trazione HSTC (T). L'impianto frenante è dotato di ABS Cornering e antisollevamento della ruota posteriore. Le pinze con attacco radiale a quattro pistoncini mordono dischi flottanti da 310 mm. La ciclistica è composta da telaio a doppio trave in alluminio, forcellone in alluminio a bracci differenziati, forcella Showa BPF (Big Piston Fork) regolabile con steli da 41 mm e ammortizzatore Showa regolabile con Unit Pro-Link. L'ammortizzatore di sterzo Honda a controllo elettronico (HESD) assicura stabilità e controllo a tutte le andature. L'aerodinamica è curatissima, con carenatura profilata per la minima resistenza all'avanzamento. Le luci sono full-LED. La CBR600RR è omologata Euro5+.*



Indice:

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

HONDA MOTOR EUROPE LTD. ITALIA
Via della Cecchignola, 13 – 00146 Roma
HIR.Press@honda-eu.com

1. Introduzione

L'amatissima CBR600RR vanta un sorprendente pedigree racing conquistato a suon di vittorie. Protagonista indiscussa del campionato FIM World Super Sports, ha trionfato ininterrottamente dal 2003 al 2008 ed è riuscita a riaffermare la propria supremazia anche nel 2010, 2012 e 2014. Ha vinto il campionato Asia Road Racing dal 2012 al 2016 e il campionato All-Japan Road Race, classe ST600, dal 2003 al 2011, e nel 2013, 2014, 2016 e 2019. Tra il 2010 e il 2018 il suo motore è stato anche il propulsore unico per la classe Moto2 del Motomondiale.

La Honda CBR600RR era uscita dai listini europei nel 2016, quando le tendenze di acquisto si sono orientate maggiormente verso i modelli naked e adventure, a discapito delle supersport. Ma nell'ultimo biennio, il segmento delle sportive di media cilindrata ha ricominciato a destare interesse e nel 2021 il modello è stato reintrodotto in Giappone e in Tailandia.

La più pura tra tutte le moto da corsa omologate per la strada ha fatto il suo ritorno in Europa. Nata per disegnare traiettorie ideali sia su strada che sui circuiti, regala un'esperienza di guida senza eguali.

Con il suo ritorno nel 2024, arricchita con un'elettronica all'avanguardia e dotazioni aerodinamiche ispirate alla MotoGP, la CBR600RR è un oggetto di rara bellezza, una gemma nel panorama delle sportive a quattro cilindri, con prestazioni elevatissime che la collocano in una categoria a sé.

Per il **2027** le **novità** riguardano la **tecnica**, con le nuove pinze freno Nissin, l'**aerodinamica**, con nuovi profili anteriori integrati nella carena, e la **dotazione tecnologica**, con l'aggiornata strumentazione TFT a colori che sfrutta una nuova interfaccia grafica.

2. Panoramica del modello

L'icona Honda delle Supersport è ritornata nel 2024 in Europa spinta dal suo motore a quattro cilindri in linea di 599 cc, capace di erogare una potenza massima di 121 CV (89 kW) a 14.250 giri/min. Frizione assistita e antisaltellamento e *Quickshifter* bidirezionale sono di serie.

Il pacchetto dell'elettronica è derivato direttamente dalla RC213V-S e dalla CBR1000RR-R Fireblade e comprende l'acceleratore Throttle By Wire e la piattaforma inerziale IMU a 6 assi Bosch. Il loro connubio fornisce alle centraline i dati per gestire l'erogazione di potenza, il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) regolabile su 9 livelli, l'*antiwheelie*, il freno motore, il *Cornering ABS* con funzione antisollevamento ruota posteriore e impostazioni per strada e pista. Dalla loro combinazione nascono 5 Riding Mode, di cui 3 predefiniti e 2 completamente personalizzabili.

La ciclistica si affida al telaio a doppia trave in alluminio, al forcellone in alluminio a bracci differenziati, alla forcella Showa BPF (Big Piston Fork) con steli da 41 mm e all'ammortizzatore Showa con Unit Pro-Link. L'ammortizzatore di sterzo Honda a controllo elettronico (HESD) assicura stabilità e controllo a tutte le andature. Con il ***model year* 2027** l'impianto frenante è stato aggiornato con nuove **pinze Nissin** con attacco radiale a quattro pistoncini su dischi flottanti da 310 mm **ereditate** direttamente dalla **Fireblade**, il che significa avere accesso a **tre modalità di ABS** (Race, Track e Standard) che permettono di cucire ulteriormente l'intervento dell'elettronica della CBR600RR attorno alle preferenze del pilota.

Anche l'**interfaccia grafica** (HMI) è stata **aggiornata** per il **2027**, con la **nuova strumentazione TFT a colori da 5"**, che garantisce una visuale chiara sulle informazioni principali. Con il **MY2027** cambia anche la **carenatura laterale,** che sfrutta **profili aerodinamici ridisegnati**, integrati e fatti confluire anteriormente sotto i fari, conferendo all'avantreno **un aspetto più filante**, mantenendo la deportanza e senza compromettere il coefficiente di penetrazione. L'impianto luci è full-LED. L'omologazione è Euro5+.

Con il modello **2027** arrivano anche **tre nuovi Race Kit**, **sviluppati** da **HRC** e dedicati al solo utilizzo in circuito, danno accesso al vero potenziale della moto nell'utilizzo in pista, rivolgendosi tanto agli amatori quanto ai team professionistici. Specificamente sviluppati per le categorie World Super Sport, Superbike e i track day amatoriali, i pacchetti sono sviluppati per offrire diversi livelli di prestazioni. Inoltre, tutte le singole componenti e le *special parts* sono disponibili singolarmente.

Per il 2027 la **CBR600RR** è disponibile nelle seguenti colorazioni ispirate rispettivamente all'iconica livrea HRC e alle colorazioni utilizzate dai team ufficiali nei test invernali:

- *'Ignition Red'* livrea Tricolour HRC e grafiche big logo Honda – ***NUOVO***
- *'Matt Ballistic Black Metallic'* con grafiche big logo Honda – ***NUOVO***



3. Caratteristiche principali
3.1 Motore

- ***Motore a 4 cilindri in linea da 121 CV di potenza e 63 Nm di coppia massima***
- ***Frizione assistita e con antisaltellamento***
- ***Omologazione Euro5+***

Il motore a quattro cilindri in linea a 16 valvole da 599 cc della CBR600RR eroga una potenza massima di 121 CV (89 kW) a 14.250 giri/min e una coppia massima di 63 Nm a 11.500 giri/min. La capacità di ottenere una potenza così elevata ad altissimi regimi si deve all'aggiornamento dei materiali usati per gli alberi a camme, le molle delle valvole e l'albero motore, per renderli capaci di resistere alle notevoli forze di inerzia e quindi di garantire l'affidabilità. Le misure di alesaggio e corsa sono di 67 mm x 42,5 mm con rapporto di compressione di 12,2:1. L'omologazione è Euro5+.

Rispetto all'ultima CBR600RR commercializzata in Europa, i flussi di aspirazione, le camere di scoppio e i flussi di scarico sono stati rivisitati sotto ogni aspetto. Il diametro dei corpi farfallati è stato aumentato da 40 a 44 mm, per garantire il necessario flusso volumetrico agli alti regimi. La forma del condotto del corpo farfallato e quello sul lato sede valvola di aspirazione, sono stati modellati per sfruttare l'intero condotto in modo uniforme, minimizzando le perdite di pressione di aspirazione. I condotti di aspirazione stessi sono stati ridisegnati per aumentarne la capacità del 2,2%.

La combinazione tra il miglioramento della fluidodinamica e l'adozione del Throttle By Wire (TBW) ha permesso di ottenere un controllo molto "morbido" sul comando del gas nelle riaperture, soprattutto parziali, da tutto chiuso, a tutto vantaggio della precisione di guida e del rendimento in curva.

Anche la fasatura della distribuzione è stata adeguata: sia la chiusura delle valvole di aspirazione che l'apertura delle valvole di scarico sono state ritardate di 5°, per migliorare l'efficienza dell'aspirazione della miscela aria/carburante e quella dello scarico dei gas combusti. Le valvole di aspirazione e scarico hanno un diametro rispettivamente di 27,5 mm e 22,5 mm. Per garantire la massima efficienza di raffreddamento attorno alla testata del cilindro, le candele a passo lungo consentono alla camicia d'acqua di aderire meglio al foro delle candele stesse e alla sede delle valvole di scarico.

L'impianto di scarico con andamento 4-2-1 ha collettori di grande diametro per favorire l'evacuazione dei gas agli altissimi regimi e presenta spessori sottili delle pareti per minimizzare il peso. Il catalizzatore è ovviamente di dimensioni adeguate a rispettare i limiti alle emissioni inquinanti dell'omologazione Euro5.

La frizione assistita con antisaltellamento ha la duplice finalità di ridurre lo sforzo sulla leva (-32% rispetto al design standard) ed evitare perdite di aderenza della ruota posteriore durante le scalate repentine tipiche della guida sportiva. Le rampe, sia di ingaggio che disingaggio, sono in alluminio pressofuso per minimizzare il gioco tra loro e massimizzare la sensazione di precisione sulla leva.

3.2 <u>Elettronica del motore</u>

- ***Acceleratore elettronico Throttle By Wire (TBW)***
- ***5 Riding Mode di cui 2 completamente personalizzabili***
- ***Controllo di trazione (T) a 9 livelli, potenza (P) a 5 livelli, antimpennata (W) a 3 livelli, freno motore (EB) a 3 livelli***
- ***Quickshifter bidirezionale di serie***

La nuova CBR600RR impiega lo stesso acceleratore elettronico TBW (Throttle By Wire) sviluppato inizialmente per la RC213V-S e poi ripreso dalla CBR1000RR-R Fireblade. Un sensore di posizione acceleratore (APS, Acceleration Position Sensor), riceve dalla manopola del gas l'input di rotazione e lo invia alla centralina che lo elabora per inviarlo a sua volta all'attuatore del TBW che agisce sui corpi farfallati. La molla di ritorno e la resistenza offerti dall'APS garantiscono la naturale sensazione di controllo sulla manopola, qualunque sia il livello di erogazione potenza (P) impostato.

Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) a 9 livelli (più 'zero') sfrutta come input la lettura delle velocità di rotazione della ruota anteriore e posteriore, per adeguare l'erogazione di potenza. Il software, sviluppato a partire da feedback di alto livello provenienti da

un'ampia platea di motociclisti, tra cui i piloti HRC, offre una gestione fluida e intuitiva dell'aderenza su una scala di intervento da 1 (livello più blando) a 9 (massimo intervento).

Sono presenti 3 Riding Mode predefiniti: "Mode 1" (Fast Riding), "Mode 2" (Fun Riding) e "Mode 3" (Comfortable Riding), e 2 personalizzabili in tutti i parametri. Durante la guida è possibile passare da una modalità all'altra (tramite lo switch sul semimanubrio sinistro), così come cambiare il livello del controllo di trazione (T) nei due Riding Mode personalizzabili.

La regolazione dell'erogazione di potenza (Power, P) prevede da 1 a 5 livelli, dove 1 rappresenta l'erogazione di potenza più diretta. La regolazione del freno motore (Engine Brake, EB) gestisce il comportamento in decelerazione a gas chiuso su livelli da 1 a 3, dove 1 è il freno motore più intenso. Il controllo dell'impennata (Wheelie, W) si regola su livelli da 1 a 3 più OFF, in cui 1 è la limitazione minore.

Il controllo dell'impennata si basa sugli input provenienti dalla piattaforma inerziale IMU, relativi all'angolo di beccheggio, e dai sensori di velocità sulle ruote, per gestire l'impennamento di potenza senza sacrificare la spinta in avanti.

Il cambio elettronico Quickshifter di serie, regolabile su tre livelli di sensibilità, assicura cambiate rapidissime e fluide sia in inserimento che in scalata, gestendo accensione, iniezione e corpi farfallati.

3.3 <u>Telaio e ciclistica</u>

- ***Telaio a doppio trave in alluminio, forcellone in alluminio***
- ***Pinze freno Nissin a 4 pistoncini con attacco radiale derivate dalla Fireblade***
- ***3 modalità di intervento dell'ABS (Standard, Track e Race) derivato dalla Fireblade***
- ***Forcella Showa Big Piston con steli rovesciati da 41 mm***
- ***Piattaforma inerziale IMU (Inertial Measurement Unit) a 6 assi Bosch***
- ***Ammortizzatore di sterzo a controllo elettronico Honda (HESD)***
- ***Pinze freno con attacco radiale a quattro pistoncini e dischi flottanti***

Il cuore della ciclistica è il telaio a doppia trave discendente in alluminio. L'interasse è di 1.370 mm e l'inclinazione del cannotto di sterzo pari a 24° 04' che proietta un'avancorsa di 100 mm. La lunghezza dal perno del forcellone al perno della ruota posteriore è di 569 mm. Il forcellone in alluminio a bracci differenziati è più leggero di 150 g rispetto al modello precedente e ogni componente è stato riprogettato in ottica di alleggerimento per ottenere il bilanciamento di rigidità desiderato. Il peso con pieno di benzina è di soli 194 kg.

La forcella Showa BPF (Big Piston Fork) con steli da 41 mm è completamente regolabile e offre una risposta precisa e un controllo efficace. I foderi sono più lunghi di 15 mm per assecondare i desiderati cambi di geometria. Al posteriore è presente il sistema di leveraggio Unit Pro-Link con ammortizzatore Showa completamente regolabile.

Gli ingegneri Honda hanno riesaminato l'intero progetto alla ricerca di soluzioni per ridurre il peso e migliorare le performance, con il supporto della piattaforma inerziale IMU a 6 assi di Bosch (al posto di quella a 5 assi del modello 2021 non commercializzato in Europa) per potenziare il pacchetto elettronico.

La piattaforma inerziale IMU (Inertial Measurement Unit) a 6 assi Bosch è fondamentale per massimizzare la capacità della moto di sviluppare velocità in ogni frangente di guida. L'IMU misura tramite calcoli complessi ogni aspetto dinamico, su ogni piano, 100 volte al secondo,

mediante un algoritmo proprietario di Honda che analizza ed elabora tutti i parametri (rollio, imbardata, beccheggio e le corrispondenti velocità angolari) dalle centraline per gestire: controllo di trazione HSTC, antimpennata, antisollevamento del posteriore (Rear Lift Control) e l'ABS Cornering.

Per il **2027**, l'**impianto frenante** della CBR600RR è stato oggetto di **diversi aggiornamenti**, con l'obiettivo di offrire controllo totale sia su strada sia in pista. Le pinze anteriori sono ora le medesime unità della CBR1000RR-R Fireblade e garantiscono una maggiore resistenza alle alte temperature di esercizio durante le frenate più intense, oltre alla potenza frenante e alla costanza di rendimento richieste nell'utilizzo in circuito. Adesso i dischi flottanti da 310 mm sono morsi dalle **nuove pinze Nissin** a quattro pistoncini con attacco radiale, azionate dalla pompa freno radiale di serie. Al posteriore, una pinza a singolo pistoncino agisce su un disco da 220 mm.

A gestire l'impianto frenante provvede un **modulatore ABS aggiornato**. Derivato anch'esso dalla Fireblade, il nuovo sistema introduce **tre modalità di intervento** dell'ABS, che gestiscono con precisione la frenata su entrambi gli assi.
Standard: privilegia la stabilità ed è adatta a un'ampia varietà di condizioni, in particolare sul bagnato.
Track: focalizzata sulla guida in circuito, disattiva il controllo del sollevamento della ruota posteriore, consentendo frenate ancora più incisive.
Race: prevede un settaggio ancora più estremo e permissivo all'anteriore. L'ABS al posteriore è disattivato per consentire frenate più aggressive, lasciando al sistema il solo controllo del bloccaggio della ruota anteriore.

L'ammortizzatore di sterzo a controllo elettronico (HESD) Honda, progettato in esclusiva per la CBR600RR, interviene in funzione della velocità ed è comandato dalla centralina elettronica: la valvola principale si apre riducendo la forza di ammortizzazione alle basse velocità e si chiude alle alte velocità per aumentare la stabilità.

Le ruote in lega leggera montano pneumatici 120/70 ZR17 M/C sull'anteriore e 180/55 ZR17 M/C sul posteriore.



HONDA MOTOR EUROPE LTD. ITALIA
Via della Cecchignola, 13 – 00146 Roma
HIR.Press@honda-eu.com

3.4 <u>Stile ed equipaggiamento</u>

- ***Prestazioni aerodinamiche ai vertici della categoria***
- ***Carenatura laterale con profili aerodinamici ridisegnati, integrati e fatti confluire anteriormente***
- ***Volume anteriore rivisto nelle forme, ispirato al frontale della Fireblade***
- ***Nuovo schermo TFT a colori da 5" con interfaccia grafica (HMI) aggiornata***
- ***Scarico alto sottocodone***

Il design della CBR600RR è stato sviluppato per coniugare la massima efficienza aerodinamica con elevati livelli di stabilità. Il coefficiente di penetrazione aerodinamica è pari a 0,555 (pilota in carena), valore che rappresenta il più basso mai rilevato su una supersportiva stradale Honda.

Con il nuovo design **2027** la parte anteriore della carenatura è stata aggiornata ed è qui che sono collocati i **nuovi profili aerodinamici integrati**. Le precedenti alette aerodinamiche sono state completamente integrate nelle forme della carenatura anteriore. La **nuova soluzione mantiene invariati i valori di carico aerodinamico e resistenza all'avanzamento**, contribuendo al contempo a una linea più filante e armoniosa. Inoltre, i nuovi profili contribuiscono a deviare il flusso d'aria lontano dalle braccia del pilota, riducendo le turbolenze.

Nello sviluppo della CBR600RR, il team di designer si è ispirato a questa frase: "*Incarnazione di un design funzionale per le massime prestazioni su pista alle alte velocità."* Tutti gli insegnamenti appresi nella realizzazione della CBR1000RR-R Fireblade, e prima ancora della RC213V-S derivata dalla MotoGP, sono stati messi a frutto con particolare attenzione alla centralizzazione delle masse nella realizzazione delle forme.

Per il **2027** la **posizione di guida è invariata**, quindi rimane volutamente flessibile per adattarsi sia all'uso su strada che in pista; naturalmente la cover del serbatoio consente al pilota di assumere la migliore posizione aerodinamica alle alte velocità e una posizione naturale delle braccia a qualsiasi andatura. Il display ha un'angolazione di 38° per ottenere la massima efficienza aerodinamica in tutte le posizioni assunte dal pilota durante la guida in pista. L'altezza della sella è di 820 mm.

La sezione centrale della carena è disegnata per consentire al radiatore di massimizzare il raffreddamento, mentre il flusso d'aria che investe la sezione frontale dietro la ruota anteriore è veicolato in maniera ottimale sia in ingresso che in uscita. La parte inferiore della carena, la cosiddetta "vasca" si estende quasi fino alla ruota posteriore con una forma che spinge il flusso d'aria verso il basso. In questo modo, la pressione diretta dell'aria contro lo pneumatico si riduce e la resistenza complessiva diminuisce.

La **nuova interfaccia grafica** (HMI) per il 2027 sfrutta a pieno l'**aggiornato schermo TFT a colori da 5"**. L'indicatore di cambio marcia è composto da 5 LED bianchi orizzontali posti sopra il display centrale che si accendono e lampeggiano al raggiungimento del numero di giri preimpostato. Il display può offrire anche altre informazioni, come il tempo sul giro, il numero di giri e il giro più veloce.

L'impianto luci è full-LED. Il doppio faro anteriore con il suo design leggero funge da alloggiamento perfetto per il condotto centrale di aspirazione *ram-air*. Il sistema di segnalazione frenata di emergenza (ESS) è collegato al modulatore dell'ABS e attiva gli indicatori anteriori e posteriori in caso di brusche frenate improvvise, per avvertire gli altri utenti della strada di un potenziale pericolo.

Il sistema immobilizer HISS di Honda impedisce l'avvio del motore senza la chiave originale, l'unica che permette il riconoscimento dei codici scambiati tra la centralina di accensione e la chiave stessa. A motore spento, sul quadro strumenti lampeggia un LED rosso ogni 2,5 secondi per 24 ore, ma l'immobilizer HISS rimane attivo anche quando il lampeggiamento si interrompe.

Race Kit HRC (non omologato per uso su strada)
Per la **CBR600RR 2027**, **HRC** ha **sviluppato tre** distinti **'Race Kit'**, pensati per offrire ai piloti amatoriali, agli appassionati di *track day* e ai team semi-professionali la possibilità di configurare la moto in base alle proprie specifiche esigenze. Tutti i kit incrementano le prestazioni del motore, migliorano l'efficacia in curva e il grip, riducendo il peso. Disponibili come kit completi e destinati esclusivamente all'utilizzo in circuito, prevedono la rimozione di tutti i componenti necessari per l'uso stradale e l'installazione diretta dei componenti HRC:

- Centralina elettronica (ECU)
- Cablaggio semplificato
- Guarnizione della testata
- Radiatore maggiorato
- Impianto di scarico racing
- Sospensioni anteriori e posteriori
- Dischi freno

4. <u>Accessori</u>

La CBR600RR può diventare ancora più irresistibile con due pacchetti di accessori originali Honda:

Racing Pack
Questo pacchetto evidenzia il pedigree da vera racer della CBR600RR:

- Tappo di carico dell'olio con logo HRC
- Adesivi serbatoio laterali neri con logo CBR grigio a contrasto
- Sticker ruote HRC Tricolour con logo Honda Racing
- Cover monoposto

Comfort Pack
Per aggiungere qualcosa in più all'esperienza di guida di una supersport…

- Borsa sella posteriore da 15L espandibile a 22L, con attacchi specifici
- Manopole riscaldabili a 5 livelli
- Presa USB-C

5. <u>Caratteristiche tecniche HONDA CBR600RR 2027</u>

MOTORE	
Tipo	4 cilindri in linea, bialbero (DOHC), 16 valvole, raffreddato a liquido, Euro5+
Cilindrata	599 cc
Valvole per cilindro	4
Alesaggio x Corsa	67 x 42,5 mm
Rapporto di compressione	12,2:1
Potenza massima	121 CV (89 kW) a 14.250 giri/min
Coppia massima	63 Nm a 11.500 giri/min
Rumorosità	L_{urban} – 74 dB, L_{wot} – 77 dB
Capacità totale olio	3,4 L
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	18 L
Emissioni $C0_2$	128 g/km (ciclo WMTC)
Consumi benzina	18,2 km/L (5,5 L/100 km, ciclo WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12-9,1Ah YTZ10S
TRASMISSIONE	
Frizione	A dischi multipli, in bagno d'olio, assistita e con antisaltellamento
Cambio	Manuale a 6 rapporti, con Quickshifter
Finale	A catena
TELAIO E CICLISTICA	
Tipo	Doppio trave discendente in lega d'alluminio composito
Dimensioni (L x L x A)	2.030 x 685 x 1.140 mm
Interasse	1.370 mm
Inclinazione cannotto	24° 04'
Avancorsa	100 mm
Altezza sella	820 mm
Altezza da terra	125 mm
Peso con il pieno	194 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata Showa BPF (Big Piston Fork) con steli da 41 mm, pluriregolabile, escursione 120 mm

HONDA MOTOR EUROPE LTD. ITALIA
Via della Cecchignola, 13 – 00146 Roma
HIR.Press@honda-eu.com

Posteriore	Ammortizzatore Showa pluriregolabile, forcellone in alluminio con leveraggio Unit Pro-Link. Escursione ruota 128 mm
RUOTE	
Anteriore	17 M/C x MT 3,50
Posteriore	17 M/C x MT 5,50
Pneumatico anteriore	120/70 ZR17 M/C DUNLOP Roadsport 2
Pneumatico posteriore	180/55 ZR17 M/C DUNLOP Roadsport 2
FRENI	
ABS	A 2 canali, di tipo “cornering” su piattaforma IMU Bosch
Anteriore	Doppio disco flottante da 310 mm, pinze Nissin a 4 pistoncini con attacco radiale
Posteriore	Disco da 220 mm con pinza singolo pistoncino
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRONICO	
Strumentazione	TFT a colori da 5”, multifunzione
Sicurezza antifurto	HISS (Honda Ignition Security System)
Gruppo ottico anteriore	Full LED
Luce posteriore	Full LED
Connettività	Sì
Presa di ricarica USB	Opzionale
Indicatori di direzione	LED
Quickshifter	Di serie, bidirezionale

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono cambiare senza preavviso.

***Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa 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 altri fattori.*

HONDA MOTOR EUROPE LTD. ITALIA
Via della Cecchignola, 13 – 00146 Roma
HIR.Press@honda-eu.com