PRESS INFORMATION

HONDA CBR500R FOUR 2027

Data del comunicato stampa: martedì 20 ottobre 2026

Nuovo modello 2027: *concepita attorno a un inedito motore quattro cilindri in linea di 500 cc, la* ***nuova CBR500R FOUR*** *porta il fascino di questa architettura motoristica a un pubblico più ampio. Progettata per offrire il perfetto equilibrio tra* ***prestazioni coinvolgenti, facilità di utilizzo*** *e* ***qualità costruttiva****, la 500 FOUR racchiude il carattere distintivo del quattro cilindri in una sportiva compatta e curata in ogni dettaglio. Il nuovo propulsore sviluppa* ***72 CV*** *(53 kW) e* ***47,4 Nm****, regalando un'erogazione brillante e un sound coinvolgente. Completa il pacchetto tecnico l'innovativa frizione a gestione elettronica* ***Honda E-Clutch*** *di serie. A supportare prestazioni all'altezza della sua vocazione sportiva sono il nuovo* ***telaio a diamante in tubi d'acciaio****, la* ***forcella rovesciata KYB*** *da* ***41 mm****, il* ***forcellone in alluminio*** *e il* ***monoammortizzatore*** *posteriore con* ***leveraggio Pro-Link****. L'impianto frenante con ABS a due canali abbina* ***pinze radiali Nissin*** *a due pistoncini con doppi dischi anteriori da 296 mm. La* ***firma luminosa*** *del doppio faro* ***a LED*** *delinea un design compatto e aggressivo, caratterizzato da una marcata concentrazione delle masse sull'avantreno e da una sezione posteriore snella e filante. La* ***dotazione elettronica*** *comprende il comando del gas con* ***Throttle By Wire*** *che dà accesso a* ***3 Riding Mode*** *predefiniti e* ***2 modalità USER*** *completamente personalizzabili, attraverso le quali è possibile regolare i livelli di potenza, freno motore e controllo di trazione Honda Selectable Torque Control. Tutte le funzioni sono gestite tramite la* ***strumentazione TFT a colori da 5”*** *e il blocchetto comandi retroilluminato a quattro vie. Completano l'equipaggiamento la connettività Honda RoadSync e la presa USB-C. Disponibile la versione da 35 kW guidabile con patente A2. L'omologazione è Euro 5+.*



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

Per oltre trent'anni, la CB400 SUPER FOUR è stata una delle moto più apprezzate del mercato giapponese. Il perfetto equilibrio tra la piacevole erogazione del motore e una ciclistica intuitiva e versatile incarna la capacità di Honda di realizzare moto complete, equilibrate e pensate per rispondere alle esigenze di un pubblico ampio e trasversale.

Gli ingegneri dell'R&D Honda sanno però che, in tutto il mondo, sta emergendo una nuova generazione di giovani motociclisti, con aspettative ed esigenze proprie dell'era digitale che superano ampiamente quelle del passato. Dopo una pausa durata quattro anni, la CB400 SUPER FOUR e la CBR400R FOUR sono tornate sul mercato asiatico lo scorso anno con una nuova direzione stilistica e una rinnovata filosofia progettuale, pur mantenendo un'identità immediatamente riconoscibile.

Progettata da zero e ispirata all'eredità concettuale della CB400 SUPER FOUR, per il 2027 arriva la nuova CBR500R FOUR. Sviluppata per la prossima generazione di rider, la 500 FOUR risponde alla richiesta di una moto totalmente nuova con cui sperimentare il piacere della guida sportiva. Riprendendo la consolidata tradizione Honda dei motori quattro-in-linea, la CBR500R FOUR pone le sue basi tecniche sull'ampio patrimonio di conoscenze motociclistiche della Casa di Tokyo, unite a processi ingegneristici che garantiscono affidabilità ed elevata qualità. Ancora più importante, in un mercato sempre più competitivo, la CBR500R FOUR offre un'esperienza di guida coinvolgente, grande praticità e tutto l'orgoglio di possedere una moto eccezionale a un prezzo estremamente competitivo.

La nuova CBR500R FOUR è stata volutamente progettata con uno stile diverso da qualsiasi altra moto presente sul mercato, per distinguersi in un panorama sempre più affollato e omogeneo. È sì una sportiva compatta, ma capace di offrire l'esperienza premium propria di una moto di categoria superiore. Soprattutto, le sue **prestazioni** sono **pienamente sfruttabili**, estremamente **divertenti** e **accessibili**.

Concept di sviluppo della Honda CBR500R FOUR
New Generation Sport
'L'emozione della guida sportiva, anche nell'utilizzo quotidiano'

2. Panoramica del modello

Di forte impatto visivo e profondamente diversa da una sportiva tradizionale, la CBR500R FOUR afferma con decisione la propria identità ovunque vada. **Compatta**, **agile** e **atletica** nelle proporzioni, presenta una carenatura dalle linee nette e ben definite che avvolge la moto, trasmettendo una sensazione di precisione e funzionalità meccanica.

La carena anteriore si integra armoniosamente con il serbatoio e i fianchetti, dando vita a un design coeso con una marcata concentrazione dei volumi, delle forme e delle linee protese verso l'avantreno. Ma questa è soprattutto una moto progettata per essere guidata e, al centro del progetto, si trova uno splendido motore a quattro cilindri in linea di 500 cc, caratterizzato da una spinta corposa, disponibile lungo tutto l'arco di erogazione, e da una progressione entusiasmante fino al limitatore, fissato a 12.500 giri/min. Il picco di **potenza** è di **72 CV** (53 kW) e la **coppia** massima raggiunge i **47,4 Nm**.

L'innovativa frizione a gestione elettronica **Honda E-Clutch** è **di serie**. Abbinata al comando del gas **Throttle By Wire** (TBW), permette cambi di rapporto precisi e fluidi a tutti i regimi, eliminando la necessità di utilizzare la leva della frizione per partire, fermarsi o cambiare marcia, rendendo sufficiente agire solamente sulla leva del cambio. Il risultato è una sensibile riduzione dell'affaticamento del pilota, soprattutto nell'utilizzo urbano. La leva della frizione rimane comunque presente e può essere utilizzata in qualsiasi momento.

Sono disponibili **tre Riding Mode** predefiniti, **STANDARD**, **SPORT** e **URBAN,** ottimizzati per differenti condizioni di utilizzo, oltre a **due** modalità **USER** che consentono di personalizzare i livelli di potenza, freno motore e Honda Selectable Torque Control (HSTC).

Il **telaio**, sviluppato appositamente, adotta un'architettura **a diamante** realizzata **in tubi d'acciaio** che sfrutta il motore come elemento stressato. Il comportamento dinamico raggiunge un **equilibrio** ideale tra **agilità** e **stabilità**, contribuendo a trasmettere fiducia al pilota in qualunque situazione. La **forcella rovesciata KYB da 41 mm** è abbinata a un **monoammortizzatore** posteriore con **leveraggio Pro-Link** e a un **forcellone in alluminio**. L'impianto frenante anteriore è composto da doppi dischi da 296 mm morsi da pinze Nissin ad attacco radiale a due pistoncini, garanzia di una potenza frenante elevata. Gli pneumatici sono Pirelli Diablo Rosso IV, nelle misure 120/70-ZR17 all'anteriore e 160/60-ZR17 al posteriore.

La praticità nell'utilizzo quotidiano è garantita da uno **schermo TFT a colori da 5 pollici**, che permette di visualizzare le informazioni in modo chiaro e immediato e consente una gestione intuitiva di tutte le funzioni della moto, oltre a integrare la connettività **Honda RoadSync** per smartphone. Il sistema si controlla facilmente tramite il blocchetto comandi sinistro a quattro vie. È presente anche una presa di ricarica USB-C. Inoltre, la CBR500R FOUR può essere personalizzata attraverso una gamma di Accessori Originali Honda, tra cui la borsa da sella, l'adesivo paraserbatoio, i grip laterali, il cupolino fumé rialzato e le manopole riscaldabili.

La nuova Honda **CBR500R FOUR** 2027 è disponibile nelle seguenti colorazioni:

- *'Ignition Red'* livrea Tricolour HRC con grafiche big logo Honda
- *'Mat Ballistic Black Metallic'* look total black



3. <u>Caratteristiche principali</u>

3.1 <u>Motore</u>

- ***Motore a quattro cilindri in linea di 500 cc di nuova concezione***
- ***Potenza massima di 72 CV (53 kW) e coppia massima di 47,4 Nm***
- ***Canne dei cilindri con riporto Ni-SiC e punterie con trattamento DLC***
- ***Doppie prese d'aria ram-air e sistema di aspirazione downdraft ad alta efficienza***
- ***Scarico 4-in-2-in-1 ispirato all'iconica CB400 FOUR degli anni Settanta***
- ***Disponibile anche una versione da 35 kW per possessori di patente A2***

Progettato per guardare al futuro, il motore a quattro cilindri in linea con distribuzione a doppio albero in testa (DOHC) a 16 valvole della CBR500R FOUR è l'evoluzione dell'unità di 400 cc impiegata sulla CB400 SUPER FOUR. Sviluppato per adattarsi a un'ampia varietà di scenari di utilizzo, il propulsore di 500 cc mette a disposizione una spinta corposa e progressiva fin dai bassi regimi, mantenendo un'erogazione fluida fino al limitatore, fissato a 12.500 giri/min. La **potenza massima** di **72 CV** (53 kW) viene raggiunta a **11.000 giri/min**, mentre la **coppia massima di 47,4 Nm** è disponibile a **9.750 giri/min**. È disponibile anche la **versione da 35 kW** guidabile dai possessori di patente A2.

L'alesaggio e la corsa misurano rispettivamente 60 x 44,4 mm, con un rapporto di compressione di 12,3:1. Il passaggio da 400 a 500 cc ha comportato numerosi interventi in fase di progettazione. Il riporto in Nichel-Carburo di Silicio (Ni-SiC) sulle canne dei cilindri elimina la necessità delle tradizionali camicie, consentendo una riduzione di peso e degli attriti. Anche le punterie con trattamento Diamond-Like Carbon (DLC) contribuiscono a minimizzare gli attriti interni. Si tratta di un propulsore estremamente compatto, reso ancora più corto nello sviluppo longitudinale grazie a una disposizione ottimizzata dell'albero motore, una soluzione che favorisce la centralizzazione delle masse e contribuisce a migliorare la maneggevolezza della moto.

Le doppie prese d'aria *ram-air*, collocate sotto al gruppo ottico anteriore, convogliano l'aria proveniente dalle zone di alta pressione che si generano alle elevate velocità, migliorando la prontezza di risposta del motore. Il sistema di aspirazione *downdraft* accelera il flusso d'aria incamerata nell'airbox da 5,8 litri posizionato direttamente sopra la testata, garantendo un'alimentazione continua in risposta agli input dell'acceleratore, con un'efficacia nettamente superiore rispetto a un sistema con cornetti orizzontali. I quattro cornetti di aspirazione a doppia lunghezza, 70 mm per i cilindri esterni (n. 1 e n. 4) e 90 mm per i cilindri centrali (n. 2 e n. 3), alimentano i corpi farfallati con la massima efficienza, contribuendo al tempo stesso a generare un distintivo e coinvolgente sound di aspirazione.

Lo scarico con raccordo 4-in-2-in-1 rende omaggio alla prima quattrocento quattro cilindri al mondo, la CB400 FOUR del 1975, richiamandola con l'esposizione dei collettori di scarico tramite feritoie nelle carene. Pur ispirandosi al passato, la CBR500R FOUR adotta soluzioni completamente moderne; il silenziatore impiega infatti una struttura interna a doppia camera, con diametri e lunghezze dei condotti di travaso ottimizzati per ottenere il caratteristico sound del quattro-in-linea e garantire al tempo stesso un'accelerazione fluida e lineare.

3.2 Gestione elettronica

- ***3 Riding Mode predefiniti: STANDARD, SPORT e URBAN***
- ***Tre livelli di potenza, freno motore e controllo di trazione HSTC***
- ***2 modalità USER completamente personalizzabili***

Il comando del gas Throttle By Wire (TBW) permette di scegliere fra tre Riding Mode predefiniti, studiati per adattare l'erogazione e la risposta del propulsore alle condizioni di utilizzo e alle preferenze del pilota. La selezione e la gestione delle modalità di guida si effettua in modo semplice e intuitivo tramite l'apposito tasto "MODE" sul blocchetto comandi sinistro e navigando i menu del display TFT.

Sono disponibili tre livelli di potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione Honda Selectable Torque Control (T). I Riding Mode predefiniti sono composti da differenti combinazioni di questi parametri, mentre nelle due modalità USER è possibile anche disattivare l'HSTC. Il controllo di trazione viene automaticamente riattivato al livello minimo di intervento a ogni riaccensione del quadro.

STANDARD: rappresenta l'impostazione intermedia e utilizza il livello 2 di potenza, freno motore e HSTC, offrendo un equilibrio ideale per l'utilizzo in ogni condizione.

SPORT: impiega il livello 3 di potenza e il livello 1 di freno motore e HSTC per garantire le massime prestazioni, una risposta dell'acceleratore più pronta e il minimo intervento dei sistemi elettronici.

URBAN: utilizza il livello 1 di potenza, per un'erogazione più dolce e meno aggressiva, abbinato al livello 2 di freno motore e al livello 3 di HSTC.

USER 1 e USER 2: consentono al pilota di selezionare liberamente uno dei tre livelli disponibili per ciascun parametro e di salvare la configurazione scelta per un utilizzo successivo.

3.3 Honda E-Clutch

- ***Tecnologia innovativa Honda, di serie, per un'esperienza di "Next Level Riding"***
- ***Permette al pilota di partire, fermarsi, cambiare marcia e scalare senza azionare la leva al manubrio della frizione ma solo la leva del cambio***
- ***L'E-Clutch in combinazione con il TBW offre scalate con 'doppietta' automatica fluide e controllo del saltellamento della ruota posteriore***
- ***Gestione dei corpi farfallati basata sul Riding Mode selezionato***
- ***Leva al manubrio della frizione sempre disponibile, a discrezione del pilota***
- ***Dispositivo di fabbrica, non installabile come accessorio***

La frizione a gestione elettronica **Honda E-Clutch**, introdotta per la prima volta sulle CB650R e CBR650R nel 2024, porta il piacere di guida e le prestazioni al *'Next Level'*, consentendo cambiate più rapide e fluide rispetto a un tradizionale *quickshifter*. All'atto pratico, l'E-Clutch è di una semplicità disarmante, poiché elimina la necessità di utilizzare la leva della frizione sia per partire che per fermarsi, ed anche per effettuare una cambiata o una scalata, basta solo agire sul pedale del cambio.

Grazie alla caratteristica di modulazione nelle fasi di attacco e stacco della frizione, il sistema rende estremamente fluide le cambiate in qualsiasi situazione, sia a salire sia in scalata. A contribuire alla fluidità di funzionamento dell'E-Clutch vi è anche la gestione coordinata di parametri motore dedicati, come anticipo e iniezione, elaborati in tempo reale sulla base di numerose informazioni, tra cui velocità del veicolo, apertura dell'acceleratore, regime motore, pressione esercitata sulla leva del cambio, posizione dell'attuatore della frizione, velocità dell'albero secondario e marcia inserita. In particolar modo la modulazione del pacco frizione è affidata a un attuatore, dotato di due motori elettrici, posizionato nel carter motore sinistro.

In combinazione con il Throttle By Wire della CBR500R FOUR, l'E-Clutch offre importanti benefici prestazionali, soprattutto in scalata. Quando il sistema sta modulando la frizione, il TBW esegue automaticamente una "doppietta" aprendo il gas quel tanto che basta per sincronizzare il regime del motore con la velocità della ruota posteriore. Honda E-Clutch regola, inoltre, l'apertura delle farfalle a seconda del Riding Mode selezionato ed è anche in grado di rilevare eventuali saltellamenti della ruota posteriore durante scalate rapide, modulando la frizione per stabilizzare la moto.

Per trasmettere la coppia, il cambio impiega sette innesti frontali tra 1ª e 2ª marcia e otto innesti frontali tra 3ª e 6ª marcia, una soluzione che riduce i tempi di innesto e minimizza i giochi della

trasmissione. Il pilota può inoltre selezionare il livello di pressione necessaria da applicare al pedale del cambio per effettuare la cambiata scegliendo fra tre livelli di “resistenza” (Duro, Medio e Morbido) che sono impostabili indipendentemente per le cambiate in salita e per le scalate. Il sistema è inoltre in grado di suggerire al pilota quando effettuare una scalata, visualizzando delle freccette sulla strumentazione, qualora rilevi che la moto stia procedendo a una determinata velocità con una marcia troppo alta inserita.

L’E-Clutch è anche estremamente versatile, poiché l’override manuale tramite azionamento della leva della frizione può essere effettuato in qualsiasi situazione di guida. La frizione stessa è ovviamente assistita e antisaltellamento, il che alleggerisce l'azionamento della leva e contribuisce a controllare il comportamento della ruota posteriore durante l'utilizzo completamente manuale. Dopo aver scelto di utilizzare manualmente il comando della frizione, il sistema si riattiva automaticamente in meno di un secondo al di sopra di un determinato regime motore e dopo cinque secondi ai regimi più bassi. Qualora il pilota desideri disattivare l’E-Clutch, può farlo navigando i menu del TFT tramite il blocchetto comandi sinistro, a veicolo fermo e in folle. Il passaggio al funzionamento manuale viene segnalato sul quadro strumenti dalla comparsa della lettera "M".

3.4 <u>Telaio e ciclistica</u>

- ***Telaio a diamante in tubi d’acciaio di nuova concezione***
- ***Ciclistica bilanciata per un comportamento alla guida prevedibile e godibile***
- ***Forcella a steli rovesciati KYB da 41 mm***
- ***Forcellone in alluminio con leveraggio posteriore Pro-Link***
- ***Doppio disco anteriore da 296 mm; pinze Nissin con attacco radiale a due pistoncini***
- ***Ruota ant. 120/70-ZR17 e post. 160/60-ZR17 gommate Pirelli Diablo Rosso IV***

Il telaio, completamente progettato da zero, adotta una struttura a diamante in tubi d'acciaio che utilizza il motore come elemento stressato, una soluzione che contribuisce a contenere il peso e a incrementare le qualità dinamiche. Il risultato è un comportamento dinamico caratterizzato da un’ottima prevedibilità e grande facilità di guida. L'**inclinazione del cannotto di sterzo** e l'**avancorsa** sono fissate rispettivamente a **25°** e **99 mm**, mentre l'**interasse misura 1.408 mm**. Il peso con il pieno è di 189 kg.

La posizione di guida prevede semimanubri che favoriscono una postura leggermente protesa in avanti, migliorando il controllo nella guida sportiva. Allo stesso tempo, il raggio di sterzata della CBR500R FOUR è stato progettato per risultare pratico nell'utilizzo urbano e intuitivo anche ai motociclisti meno esperti. L'**altezza della sella è di 780 mm**, mentre il telaietto posteriore, particolarmente snello, favorisce la centralizzazione delle masse, agevolando i movimenti del pilota e consentendo di poggiare i piedi a terra con maggiore facilità.

La **forcella a steli rovesciati KYB da 41 mm** è tarata per restituire un eccellente equilibrio tra comfort, controllo e sportività. Il forcellone in alluminio ad alta rigidità migliora la trazione e il feeling

di guida, trasmettendo al pilota una connessione diretta con lo pneumatico posteriore. Il monoammortizzatore posteriore, che lavora attraverso il leveraggio progressivo Pro-Link, è regolabile nel precarico della molla su 5 posizioni.

L'impianto frenante anteriore è costituito da **doppi dischi da 296 mm** morsi da **pinze Nissin** con attacco radiale a due pistoncini, capaci di garantire elevate prestazioni grazie anche all'ottimizzazione del materiale impiegato per realizzare i tubi freno. Al posteriore è presente un disco da 240 mm azionato da una pinza a pistoncino singolo, mentre il sistema ABS a due canali è di serie.

I cerchi sono realizzati in lega leggera di alluminio pressofuso e adottano un design sportivo a cinque razze sdoppiate. Le coperture di primo equipaggiamento sono Pirelli Diablo Rosso IV, nelle misure 120/70-ZR17 all'anteriore e 160/60-ZR17 al posteriore.

3.5 <u>Stile ed equipaggiamento</u>

- ***Nuovo design sportivo che introduce un linguaggio stilistico inedito***
- ***Doppi fari a LED con indicatori di direzione integrati; luce posteriore a LED***
- ***Strumentazione con schermo TFT a colori da 5"***
- ***Connettività per smartphone Honda RoadSync***
- ***Presa di ricarica USB-C di serie***

La CBR500R FOUR introduce una nuova e distintiva direzione stilistica, portando nella categoria delle sportive la raffinatezza del linguaggio progettuale e la presenza dinamica che caratterizzano i modelli di punta della famiglia Super Sport di Honda.

Definita da linee affilate e da una carenatura dal profilo aerodinamico, la moto sviluppa una silhouette compatta e caratterizzata da una marcata centralizzazione delle masse. L'architettura delle sovrastrutture combina superfici filanti e fluide con volumi profondamente scolpiti, dando vita a un design compatto ma ricco di personalità. Dalla carenatura anteriore rastremata, ai sottili gruppi ottici a LED con firma luminosa DRL e indicatori di direzione elegantemente integrati, fino alla sezione posteriore dalle linee tese, ogni elemento è stato progettato per esprimere dinamismo e vocazione sportiva. Il risultato è una moto capace di trasmettere il carattere prestazionale di una sportiva di cilindrata superiore, mantenendo al tempo stesso l'accessibilità e la versatilità che contraddistinguono la piattaforma CBR500R FOUR.

Particolare attenzione è stata dedicata sia all'integrazione tra pilota e moto sia alla qualità percepita del design. Il serbatoio da 14 litri, caratterizzato da superfici profondamente scolpite, e una zona dei comandi compatta e avvolgente rafforzano il senso di connessione con il mezzo, mentre le carenature laterali sviluppate su più livelli integrano soluzioni aerodinamiche funzionali che guidano visivamente il flusso dell'aria verso la zona centrale della moto. Le proporzioni compatte sono ulteriormente valorizzate dalla sezione posteriore minimalista, dal design leggero delle ruote e dalle

grafiche distintive che enfatizzano l'identità sportiva e contemporanea del modello. Nel loro insieme, questi elementi danno vita a un'estetica premium e tecnologicamente evoluta che riflette il nuovo corso stilistico Honda, capace di combinare praticità d'uso quotidiana e un carattere Super Sport sempre più definito e aspirazionale.

Lo schermo TFT a colori da 5 pollici utilizza la tecnologia dell'incollaggio ottico, che migliora la leggibilità in condizioni di forte luminosità ambientale. Sigillando con una speciale resina lo spazio tra il vetro di copertura e il display TFT, vengono ridotti i riflessi e migliorata la trasmissione della retroilluminazione. Sono disponibili tre modalità di visualizzazione: 'a barra', 'circolare' e 'semplificata'. La presa di ricarica USB-C è posizionata nella parte inferiore destra del display.

La connettività per smartphone iOS e Android tramite Honda RoadSync, gestita attraverso il pratico blocchetto comandi di sinistra a quattro vie retroilluminato, permette di visualizzare sullo schermo le indicazioni di navigazione turn-by-turn in modo semplice e intuitivo. Collegando inoltre un interfono Bluetooth al casco, il pilota può effettuare chiamate telefoniche o ascoltare musica durante il viaggio tramite comandi vocali. È sufficiente scaricare l'app Honda RoadSync da App Store o Google Play Store, associare il dispositivo alla CBR500R FOUR e partire.



4. <u>Accessori</u>

La CBR500R può essere ulteriormente personalizzata con una gamma mirata di Accessori Originali Honda. Per aumentare la praticità nell'uso quotidiano sono disponibili una borsa da sella posteriore le manopole riscaldabili e il cupolino fumé rialzato, mentre l'adesivo paraserbatoio e i grip laterali

ne accentuano il carattere sportivo. Come ulteriore dotazione di sicurezza, è disponibile un sistema di antifurto con allarme.

5. <u>Caratteristiche tecniche</u>

CBR500R FOUR 2027	
MOTORE	
Raffreddamento	A liquido
Distribuzione	Doppio albero a camme in testa (DOHC)
Configurazione del motore	In linea, trasversale
Numero di cilindri	4
Numero di valvole per cilindro	4
Cilindrata	502 cc
Alesaggio	60 mm
Corsa	44,4 mm
Rapporto di compressione	12,3:1
Potenza massima	72 CV (53 kW) a 11.000 giri/min
Coppia massima	47,4 Nm a 9.750 giri/min
Rumorosità da fermo	75,2 dB
Velocità massima	210 km/h
Capacità di carico olio motore	3,2 L
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	14 L
Emissioni di CO_2	105 g/km
Consumo di carburante (ciclo WMTC)	(4,5 L / 100 km)
TRASMISSIONE	
Clutch Type	Wet Multiplate & Assisted Slipper
Transmission Type	E-Clutch
Number of Gears	6
Final Drive	Chain
CICLISTICA	
Tipo di telaio	In tubi di sezione circolare
Struttura	A diamante
Frame Material	Acciaio
Peso del telaio	14 kg
Lunghezza	2.081 mm
Larghezza	758 mm

Altezza	1.145 mm
Interasse	1.408 mm
Altezza semi-manubrio	906 mm
Altezza della sella	780 mm
Luce a terra	135 mm
Inlinaz. cannotto di sterzo	25°
Avancorsa	99 mm
Raggio di sterzata	2,9 m
Peso con il pieno	189 kg
Peso con il pieno e le valigie laterali	n/a
Maximum Laden Mass Weight (kg)	367
Capacità di carico	n/a
SOSPENSIONI	
Tipo di sospensione ant.	Forcella telescopica a steli rovesciati
Marchio sospensione ant.	KYB
Diametro forcella	41 mm
Escursione sospensione ant.	120 mm
Escursione ruota ant.	109 mm
Regolazione sospensione ant.	No
Tipo di sposensione post.	Monoshock
Marchio sospensione post.	Other
Escursione sospensione post.	52,5 mm
Escursione ruota post.	119 mm
Regolazione sospensione post.	Precarico molla
Tipo di forcellone	Leveraggio progressivo Pro-Link
Materiale sospensione	Alluminio
RUOTE	
Anteriore	17M/C x MT3.5
Posteriore	17M/C x MT4.5
Tipo	In lega di alluminio leggera, pressofuso
Pneumatico ant.	120/70-ZR17
Pneumatico post.	160/60-ZR17
Marchio pneumatici	Pirelli
FRENI	
Tipo di ABS	A due canali
Numero dischi freno ant.	2
Dimensione dischi freno ant.	296 mm
Numero pinze freno ant.	2
Tipo pinze freno ant.	A due pistoncini, con attacco radiale

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

Marchio pinze freno ant.	Nissin
Dimensione disco freno ant.	240 mm
Tipo pinza freno post.	Monopistoncino ad attacco assiale
Marchio pinze freno post.	Nissin
BATTERIA E ILLUMINAZIONE	
Tipo batteria	AGM
Capacità batteria	12 V /6 Ah
Faro ant. / Faro post.	LED / LED
Emergency Stop Signal (ESS)	Sì
AIUTI ALLA GUIDA	
Throttle-by-Wire (TBW)	Yes
Riding Mode (numero e tipo)	5 modalità (Standard, Sport, Urban + 2 User personalizzabili)
Honda Selectable Torque Control (HSTC)	Sì
Controllo antiimpennata	Sì
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA	
Tipo strumentazione	TFT
Dimensione strumentazione	5 pollici
Connettività	RoadSync
Presa di ricarica	USB-C
Sistema di sicurezza	HISS (Honda Ignition Security System)
Allarme	Opzionale

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