

HONDA NT1100 YM2025 NT1100 DCT *ELECTRONIC SUSPENSION* YM2025

Data del comunicato: 1° ottobre 2024

Nuovo modello 2025: al suo debutto nel 2022 la NT1100 è divenuta la capostipite della nuova generazione di moto Honda dall'animo 'touring-crossover', mettendo al centro della sua offerta un grande comfort, l'agilità e le prestazioni ampiamente godibili negli scenari turistici.

In seguito al suo successo commerciale, il **nuovo modello 2025** riceve importanti aggiornamenti che puntano a migliorare ulteriormente **prestazioni** e **comfort di guida**. Il bicilindrico parallelo che la spinge è stato reso **più vigoroso ai medi regimi**, mentre l'introduzione della **Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi** aggiunge un ulteriore livello di raffinatezza e precisione ai già efficaci controlli elettronici e sistemi di ausilio alla guida.

Per il **2025**, ad affiancare la **versione base con cambio manuale e sospensioni meccaniche Showa**, troviamo la **nuovissima NT1100 DCT Electronic Suspension**, equipaggiata con le sofisticate **sospensioni elettroniche Showa EERA™**, disponibile in Italia solo con **cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission)**.

Le filanti **carene** sono state ridisegnate e c'è un **nuovo parabrezza regolabile con una mano**, mentre i **deflettori superiori e inferiori** sono stati **riprofilati** per migliorare efficacia aerodinamica e **protezione dalle intemperie**. Il nuovo **doppio faro a LED** sfrutta **luci diurne DRL ora con indicatori di direzione integrati**. Il parafango anteriore è più lungo inferiormente di 150 mm per una maggior protezione da schizzi e detriti. La **sella più larga** offre maggior spazio a bordo e un **migliorato comfort**. Le **valigie laterali** sono **più capienti**.

La **NT1100 standard 2025**, in vendita in Italia solo con **cambio manuale e sospensioni meccaniche**, è disponibile unicamente nella colorazione 'Gunmetal Black Metallic'. La **NT1100 DCT Electronic Suspension**, in vendita sul mercato italiano solo con cambio **DCT**, è disponibile nei tre nuovi colori 'Gunmetal Black Metallic', 'Mat Warm Ash Metallic' e 'Pearl Hawkseye Blue'. Per tutte le versioni l'omologazione è **Euro5+**.

Altre caratteristiche: confermati gli ausili alla guida che includono 3 Riding Mode predefiniti e 2 completamente personalizzabili per sfruttare sempre la migliore combinazione di Potenza (P), Freno Motore (EB), Controllo di Trazione HSTC (T) integrato con il controllo Anti-impennata. Le pinze anteriori ad attacco radiale a quattro pistoncini su dischi flottanti di 310 mm forniscono ottima potenza frenante e gli pneumatici da 120/70-17 ant. e 180/55-17 post. garantiscono tutto il grip necessario su ogni tipo di asfalto. Completa l'equipaggiamento premium il cruscotto touch screen TFT da 6,5" che integra la connettività Apple CarPlay®, Android Auto® e Bluetooth®.

Sommario:

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



1. Introduzione

In un panorama motociclistico dominato sempre più dai modelli *adventure*, si avverte un'esigenza a cui dare risposta: quella dei motociclisti che cercano prestazioni, manovrabilità, comfort per i viaggi e tecnologia all'avanguardia, ma non necessariamente in una moto dal look e dalle dimensioni legate all'offroad, bensì in un modello pensato per i mototuristi e per chi la moto la usa tutti i giorni e con ogni meteo, quindi ricco di contenuti tecnici e dalle prestazioni generose ma sempre fruibili.

La NT1100, modello introdotto in gamma nel 2022, è proprio ciò che fa al caso loro. Una moto dall'allestimento moderno con un'inclinazione al turismo sportivo, che ha nelle corde il *commuting* quotidiano rimanendo comoda e fruibile anche nei lunghi viaggi a pieno carico. Questa *'touring-crossover'* di Honda utilizzando il telaio e il brillante motore bicilindrico della CRF1100L Africa Twin come base, assicura prestazioni coinvolgenti e grande efficacia di guida su qualsiasi tipo di percorso stradale.

Con questa combinazione di equipaggiamento e *performance* non è un caso se la NT1100 è ad oggi la moto *touring* di maggior successo in Europa con oltre 12.000 unità vendute dal suo lancio commerciale.

Per il **2025** la NT1100 riceve importanti **aggiornamenti** in termini di **prestazioni del motore, praticità e comfort**, e vede l'introduzione delle **sospensioni elettroniche Showa EERA™** per la versione DCT.

2. Panoramica del modello

Confortevole, agile, divertente: questa è NT1100. Ancor di più con il **nuovo modello 2025**.

Il **motore** bicilindrico parallelo Unicam 8 valvole di 1.084 cc è stato **messo a punto** nelle fasi di **aspirazione, accensione e scarico** sviluppando ora il **7% in più di coppia** ai **bassi e medi regimi**, senza alcuna perdita di potenza agli alti.

Il **2025** vede l'**introduzione** della **Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi** che gestisce non solo il Controllo di Trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) su 3 livelli, ma integra anche il Controllo Anti-impennata, l'ABS con funzione Cornering e il Controllo del sollevamento della ruota posteriore. Tre i *Riding Mode* disponibili – TOUR, URBAN e RAIN con impostazioni predefinite di Potenza e Freno Motore – ai quali si aggiungono due modalità USER completamente personalizzabili.

Lo **stile** elegante e sofisticato è stato **aggiornato nelle linee** e nelle forme, ora più nette ed affilate, così da offrire prestazioni aerodinamiche efficienti e una posizione di guida pensata per passare tanto tempo in sella. Il doppio faro anteriore si fregia di una **nuova firma luminosa** donata dalle luci diurne **DRL** con **indicatori di direzione integrati** più visibili e sicuri. I deflettori superiori e inferiori funzionano in perfetta combinazione con il **nuovo ampio parabrezza**, adesso **regolabile con una mano** dal posto di guida. La **sella ridisegnata** è **più comoda** e accogliente, mentre le **valige laterali di serie** sono più capienti, permettendo l'alloggiamento di un casco integrale ciascuna. Infine, la parte inferiore del parafango anteriore è più estesa, per riparare meglio da schizzi e detriti.

La grande **novità** per il **2025** è la **NT1100 DCT Electronic Suspension**, equipaggiata con le performanti sospensioni a controllo elettronico **Showa EERA™** (Electronically Equipped Ride Adjustment), con precarico del mono regolabile anche in movimento. Questa versione affianca la NT1100 base con sospensioni Showa meccaniche, disponibile in Italia solo con cambio manuale.

Confermato il resistente telaio a semi-doppia culla in acciaio che adotta un interasse relativamente corto e presenta una geometria di sterzo votata all'efficacia su strada. I doppi dischi anteriori da 310 mm sono accoppiati a pinze radiali a quattro pistoncini; gli pneumatici misurano 120/70-17 ant. e 180/55-17 post.

Confermata anche l'ampia strumentazione con schermo TFT a colori da 6,5 pollici e grafiche personalizzabili, ma soprattutto con la possibilità di connettere il proprio smartphone grazie alla connettività Apple CarPlay® e Android Auto®. Cruise control, manopole riscaldabili, presa di ricarica 12V, porta USB, indicatori di direzione a disattivazione automatica, e segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signals), compongono l'equipaggiamento di serie, insieme al cavalletto centrale.

Per il 2025 anche l'unico e inimitabile **cambio a doppia frizione DCT** (Dual Clutch Transmission) a 6 rapporti è stato oggetto di un importante **aggiornamento**, sviluppato con l'obiettivo di avvicinarsi ulteriormente alla sensibilità del pilota nelle manovre alle basse velocità, offrendo al contempo cambi marcia ancora più efficaci in curva, grazie ai dati forniti dall'implementazione della piattaforma inerziale IMU.

Per il **2025** la rinnovata 'touring-crossover' di Honda è disponibile **in Italia** nelle seguenti colorazioni:

- ✓ **NT1100 base** (solo con cambio manuale e sospensioni meccaniche)
 - 'Gunmetal Black Metallic' - **NUOVO**
- ✓ **NT1100 DCT Electronic Suspension**
 - 'Mat Warm Ash Metallic' - **NUOVO**
 - 'Gunmetal Black Metallic' - **NUOVO**
 - 'Pearl Hawkseye Blue' - **NUOVO**

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- **Aumento di potenza e coppia ai medi regimi come per Africa Twin 2024**
- **Erogazione, risposta dell'acceleratore e note dello scarico specifici per l'NT1100**
- **Frizione assistita e antisaltellamento per la versione con cambio manuale**

Per il **2025** l'NT1100 condivide gli stessi **aggiornamenti motoristici** apportati all'**Africa Twin 2024**, alla ricerca di **maggiori prestazioni** in termini di **potenza e coppia ai medi regimi**, confermati dalle nuove curve di erogazione espresse nella prova al banco. Il bicilindrico parallelo 8 valvole con distribuzione SOHC Unicam di 1.084 genera una **potenza** massima di **102 CV** (75kW) a 7.500 giri/min (invariata) e un **picco** di **coppia** di **112 Nm a 5.500 giri/min** (prima 105 Nm a 6.250 giri/min). Alesaggio e Corsa sono immutati, rispettivamente 92 mm e 81,5 mm, mentre il rapporto di compressione passa a **10,5:1** (prima 10,1:1).

Il comando del gas *Throttle By Wire* (TBW) e l'iniezione elettronica PGM-FI sono stati ottimizzati per raggiungere una guidabilità più fluida e lineare, senza fluttuazioni di coppia motrice quando si gestisce l'acceleratore nelle rapportature più basse.

I **canali di aspirazione dell'airbox** passano da 25 mm di diametro a 33 mm, per permettere l'ingresso di un volume maggiore d'aria, mentre i **cornetti di aspirazione** sono più lunghi di 65 mm. I corpi farfallati da 46 mm alimentano **condotti di aspirazione ridisegnati** per generare flussi in camera di scoppio più omogenei. Le impostazioni dell'**ECU** sono state ottimizzate in modo che l'iniettore atomizzi con il giusto angolo la miscela direttamente nelle camere di combustione a doppia accensione.

Diviene immediatamente percepibile come le nuove note provenienti da motore e sistema di scarico accompagnino perfettamente le poderose accelerazioni quando si apre il gas; queste sono le sensazioni di guida ideali che si applicano ai molteplici scenari che l'NT1100 è capace di affrontare.

Il sistema di distribuzione monoalbero Unicam è una soluzione brevettata da Honda e si caratterizza per l'uso di un solo albero a camme. Ne risulta una testata estremamente compatta e un'efficiente conformazione della camera di scoppio. La leggerezza del sistema contribuisce inoltre alla centralizzazione delle masse. L'alzata delle valvole di aspirazione e scarico è pari rispettivamente a 9,3 mm e 10,1 mm. La fasatura a 270° e l'accensione a scoppi irregolari determinano il caratteristico sound "zoppicante" tipico dei motori V2.

L'**albero motore** è stato completamente **riprogettato**, così **come le bielle**, che adesso hanno un raggio di curvatura maggiorato del piede, al quale fanno seguito una irrobustita e nuova forma di testa e cappello. I **pistoni** adesso sono **400 micron** (0,4mm) **più lunghi** e hanno **fasce di tenuta riviste** e adeguate al maggiorato rapporto di compressione.

Il basamento è diviso verticalmente ed incorpora il serbatoio dell'olio (la lubrificazione è a carter semi-secco), mentre la pompa dell'acqua è alloggiata all'interno del carter frizione, con termostato integrato nella testata. Inoltre, a muovere le pompe di olio e acqua sono i due contralberi di bilanciamento. A ulteriore dimostrazione della genialità del cambio a doppia frizione, il basamento è identico a quello della versione con cambio tradizionale.

La lubrificazione a carter semi-secco prevede il serbatoio dell'olio incorporato e in posizione ribassata, con coppa dalla ridotta profondità in modo da limitare al minimo lo sviluppo in altezza del motore. Poiché la pompa di mandata dell'olio è collocata dentro al serbatoio dell'olio stesso, non c'è bisogno del passaggio che lo mantenga in pressione, soluzione che anche in questo caso ha l'obiettivo di ridurre peso e ingombri. Relativamente alle vibrazioni, le forze di inerzia del secondo ordine sono annullate dal movimento reciproco dei pistoni, mentre le forze di inerzia del primo ordine e la coppia di rollio sono annullate da due contralberi di bilanciamento.

La precisione degli ingranaggi di bilanciamento anteriori e posteriori è tale che non sono necessari gli ingranaggi parastrappi; la presenza di una ruota fonica - con intervalli ogni 10° - assicura la rilevazione delle accensioni irregolari.

La frizione in alluminio prevede piatto spingidisco e cestello 'assistiti' tramite rampe inclinate che determinano maggiore facilità di azionamento della leva e, scalando i rapporti, la funzione antisaltellamento. Il cambio manuale a sei rapporti assicura cambiate precise e innesti sicuri anche nelle più gravose condizioni di guida.

Per il **modello 2025 il sistema di scarico** è stato aggiornato per assecondare le modifiche apportate all'aspirazione e migliorare prestazioni ed efficienza del motore, oltre ad emettere un sound pieno che accompagna il classico "battito" del motore. Un sensore di ossigeno

addizionale, posizionato dopo il catalizzatore, restituisce letture sulle emissioni più precise. Inoltre, l'NT1100 riceve la diagnostica di bordo **OBD-2** e raggiunge l'**omologazione** per le emissioni **Euro5+**.

3.2 Elettronica e gestione del motore

- **La nuova Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi gestisce i sistemi di guida**
- **3 Riding Mode predefiniti, più 2 completamente personalizzabili**
- **Controllo di Trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) su 3 livelli con antiwheelie (controllo anti-impennata) integrato**

Il comando del gas *Throttle By Wire* e la **nuova Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi** sono il centro di controllo di tutto il pacchetto elettronico della rinnovata NT1100. Il pilota può scegliere fra 3 Riding Mode preimpostati che coprono un'ampia varietà di condizioni di guida grazie ai 3 livelli di regolazione per Potenza (P) e Freno Motore (EB), con il livello 1 che fornisce il massimo di entrambi i parametri. Il Controllo di Trazione HSTC (T) lavora congiuntamente al Controllo Anti-impennata ed è regolabile su 3 livelli stabilendo l'intervento in base ai parametri di rollio e beccheggio elaborati in tempo reale dall'IMU; il livello 3 indica il massimo intervento ed è disponibile la completa disattivazione. I *Riding Mode* sono selezionabili dal blocchetto di sinistra o, a moto ferma, tramite il display *touchscreen*.

Modalità **TOUR**: erogazione di potenza diretta e freno motore intermedio, è pensata per i percorsi extraurbani e autostradali anche a pieno carico con passeggero e bagagli.

Modalità **URBAN**: adatta all'uso quotidiano, garantisce un'erogazione di potenza sempre facilmente gestibile e freno motore intermedio.

Modalità **RAIN**: addolcisce l'erogazione di potenza del motore e riduce il freno motore per una maggiore sicurezza su superfici bagnate o scivolose.

Le modalità **USER 1** e **2**: offrono al guidatore la possibilità impostare liberamente tutti i parametri. Una volta impostata, la modalità USER viene memorizzata, per cui non è necessario reinserire le impostazioni ad ogni avviamento del motore.

3.3 Dual Clutch Transmission (DCT)

- **Il cambio a doppia frizione DCT riceve ora gli input anche dalla IMU**
- **Programmi di cambiata ottimizzati in curva per sfruttare la maggiore coppia**
- **Funzionamento ancora più fluido alle basse velocità**
- **Quattro programmi di cambio automatico e opzione cambio manuale**
- **Modalità automatica S (Sport) a 3 livelli per uno sportivo dinamismo di guida**

Honda ha venduto oltre 240.000 motociclette dotate di cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) in tutta Europa da quando il sistema ha fatto il suo debutto sulla VFR1200F nel 2009, ben quindici anni fa. A dimostrazione del suo successo sul mercato, per i modelli che lo offrono come opzione, il DCT rappresenta circa il 66% delle vendite.

Con il cambio a doppia frizione DCT le cambiate sono istantanee e senza interruzione dell'erogazione, rendendo immediatamente apprezzabili i vantaggi nella guida su qualsiasi percorso. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali, una per le partenze e le marce dispari, quindi 1^a, 3^a e 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2^a, 4^a e 6^a marcia. Gli ingombri nel carter sono identici a quelli del cambio manuale tradizionale, perché gli alberi delle frizioni sono concentrici. Ciascuna frizione è attuata in maniera indipendente dal proprio circuito elettroidraulico.

Per il **2025 il DCT riceve due importanti aggiornamenti** che lo rendono ancora più efficace e piacevole da usare. Il primo obiettivo è stato rendere le **partenze da fermo più fluide**, permettendo una millimetrica gestione delle manovre a bassa velocità – sotto i 10 km/h – e facilitando manovre impegnative come ad esempio le inversioni a U. Queste modifiche richiedono una rapida quanto gentile forza propulsiva in risposta alle ridottissime aperture del gas che si utilizzano in queste situazioni.

Un risultato ottenuto **variando i parametri di funzionamento** rispetto alle precedenti generazioni del DCT. Il sistema aggiornato – invece di affidarsi unicamente ai dati ricavati dal sensore a monte dell'attuatore – aggiunge il **calcolo della stima della pressione idraulica nella camera del pistone cha attua la frizione**, realizzando un'evoluzione più vicina alla sensibilità del pilota. Oltre al controllo del feedback tramite sensori convenzionali della pressione dell'olio, l'aggiunta del feedback di previsione della pressione stessa consente una risposta migliore e un attacco più delicato della frizione, migliorando le partenze da fermo e la manovrabilità alle bassissime velocità.

Il secondo obiettivo è stato quello di mettere a punto **programmi di cambiata dedicati** all'NT100 DCT così da **sfruttare al meglio l'incremento di coppia** del propulsore e il riconoscimento delle curve da parte della piattaforma inerziale. Adesso il DCT sfrutta l'IMU e la migliorata funzione di riconoscimento delle curve e riesce ad accordare l'angolo di piega della moto al regime di cambiata più adeguato, evitando ad esempio di scalare subito dopo aver frenato e mantenendo la marcia inserita per sfruttare la coppia del motore in uscita di curva. Anche in accelerazione e in ripresa, l'inserimento delle marce sfrutta le maggiori doti di coppia del motore.

Il risultato sono cambi marcia velocissimi, silenziosi ed ininfluenti sull'assetto della moto, che così accelera e rallenta più efficacemente e senza alcun beccheggio, con la massima efficienza dinamica e nel pieno comfort sia per il pilota che per il passeggero. Tra i pregi ulteriori, la grande affidabilità e durata (dato che non è possibile "sbagliare marcia" o non inserirla correttamente), l'impossibilità che si spenga per errore del pilota e la facilità di guida nel congestionato traffico urbano. Permette inoltre una riduzione della stanchezza del guidatore, favorendo così una maggiore concentrazione sulle traiettorie, in frenata e in accelerazione.

Il sistema DCT offre due approcci di guida distinti. Il cambio automatico (D, S1, S2, S3) con schemi di cambiata programmati, e il cambio manuale (MT), per inserire manualmente la marcia utilizzando le palette al manubrio del blocchetto sinistro.

È possibile scegliere tra due impostazioni del cambio automatico: D (Drive) per una guida rilassata e massima efficienza dei consumi, S (Sport) per una guida più reattiva. La modalità S offre 3 livelli: il primo è il più poliedrico, con cambi marcia a regimi medi, mentre il terzo consente uno stile di guida più aggressivo con cambiate a regimi alti. Il livello 2 è l'opzione intermedia. Il sistema salva l'ultima scelta inserita che rimane impostata alla successiva selezione.

3.4 Stile ed equipaggiamento

- **Nuove carene dal look aggressivo, nuovo parabrezza su 5 ora regolabile con la sola mano sinistra e parafango anteriore più protettivo**
- **Nuovo faro anteriore con luci diurne DRL che integrano gli indicatori di direzione**
- **Capienza aumentata delle valigie laterali, di serie, che ora ospitano un casco integrale ciascuna**
- **Manopole riscaldabili, cavalletto centrale, prese di ricarica USB e 12V fanno parte della dotazione di serie, insieme alla strumentazione TFT a colori da 6,5 pollici con Apple CarPlay®, Android Auto® e Bluetooth®**

La NT1100 è stata progettata per essere una moto divertente e agile, ma anche piacevole da guidare per tutto il giorno, con protezione aerodinamica superiore e un'ergonomia accogliente incentrata sul comfort per pilota e passeggero.

Lo sviluppo del nuovo **modello 2025** è stato **incentrato** su livelli di **comfort** senza precedenti e **praticità** estrema. Lo stile è sofisticato e dinamico, basato su superfici piatte che valorizzano le linee solide e tridimensionali delle **carene superiori**, ora costituite in parte dal materiale biodegradabile **Durabio**, per dare alla NT1100 un look più snello e teso, che si accorda meglio con il filante codone. Come sempre, il design di questa moto è anche asservito alla funzionalità, che mira ad elevare la qualità dell'esperienza di guida. Ad esempio, i deflettori superiori e inferiori, di serie, provvedono a deviare le turbolenze e i flussi d'aria attorno alle braccia e alle gambe massimizzando il comfort aerodinamico.

Il **nuovo doppio faro anteriore full-LED** incorpora le luci diurne **DRL** che **integrano** gli **indicatori di direzione**. Il contrasto tra abbaglianti e anabbaglianti crea un intrigante effetto *'sguardo celato'*. Tutta l'illuminazione è a LED.

Il **parabrezza** è stato completamente **ridisegnato** nelle **forme** e nei **supporti** rendendo possibile la **regolazione dell'altezza con la sola mano sinistra** senza spostarsi dalla sella. Sono **cinque** le **posizioni** tra le quali scegliere, con varie altezze e inclinazioni del *plexiglass* in Durabio, per un'**escursione totale** di **167 mm** tra la più alta e coprente e la più bassa e aerodinamica. All'altezza minima l'aria è deviata sopra le spalle; all'altezza massimo l'aria è deviata oltre il casco.

Grazie al nuovo design del parafango anteriore, allungato di 150 mm nella sezione posteriore, il pilota è ben protetto da schizzi e detriti alzati dalla ruota. Il pilota è perfettamente integrato nella sagoma della moto, avvolto da una 'bolla' protettiva garantita dai profili ridisegnati delle nuove sovrastrutture.

La sella, spessa e con densità dell'imbottitura ottimizzata per il massimo comfort, offre una lussuosa seduta per pilota e passeggero; la porzione posteriore della sella del pilota è stata aumentata del 20% senza aumentare la distanza per l'appoggio dei piedi a terra. L'altezza sella rimane a 820 mm, confermati anche i comodi maniglioni posteriori – estensioni del portapacchi – ai quali il passeggero si può tenere saldamente.

Il silenziatore di scarico, posizionato in basso, permette di massimizzare la capienza delle **valigie laterali**, rimovibili, la cui presenza **di serie** è una delle caratteristiche distintive della NT1100. Per il **2025** il **volume interno è aumentato** rendendo più profondo di 25 mm il guscio esterno della valigia, il che vuol dire che le nuove valigie montano anche sui precedenti attacchi. Ora le valigie hanno una **capacità di 37L a sinistra e 36L a destra** (precedentemente 33L e 32L) permettendo l'alloggiamento di un casco integrale ciascuna.

Luminoso e dotato di grande leggibilità, il cruscotto *touch screen* TFT da 6,5" offre 3 possibilità di visualizzazione: GOLD, il più completo, con tutte le informazioni disposte chiaramente in un'unica schermata; SILVER, focalizzata sul tachimetro e sul contagiri; BRONZE, che indica solo il contagiri. È inoltre possibile scegliere tra bianco o nero come colore di sfondo o impostarlo su "auto" in modo che si regoli in base alla luce ambiente. La connettività Apple CarPlay®, Android Auto® e Bluetooth permette di accedere alle funzioni dello smartphone attraverso il display TFT.

La **nuova batteria agli ioni di litio SKYRICH HJ13L** è un'aggiunta di qualità che **permette** anche di **risparmiare 2,5 kg di peso** rispetto alla soluzione precedente e contribuisce a centralizzare le masse. Il pacchetto elettronico di serie è completato da indicatori di direzione a disattivazione automatica e segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal). Non viene trascurata nemmeno la praticità quotidiana, grazie alle due prese di ricarica, una da 12V e l'altra di tipo USB-A (necessaria anche per il mirroring della connettività), e all'utilissimo cavalletto centrale.

3.5 Telaio e ciclistica

- **Nuova Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi, ABS con funzione Cornering e antisollevamento del posteriore, assicurano massima sicurezza in frenata**
- **Nuove sospensioni elettroniche Showa EERA™ per la versione NT1100 DCT**
- **Telaio a semi-doppia culla in acciaio e telaietto posteriore imbullonato in alluminio**
- **Doppio disco anteriore da 310 mm e pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini**

Alla base del grande sviluppo progettuale e dello *step* prestazionale e dinamico dell'NT1100 si trova la **Piattaforma Inerziale (IMU) a 6 assi**. Posizionata in prossimità del centro di gravità della moto **misura in tempo reale** i parametri di **rollio, beccheggio e imbardata**. Per **gestire** al meglio l'aderenza dello pneumatico posteriore tramite il **Controllo di Trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control), l'IMU **lavora** in stretta **sinergia** con gli input del **Throttle By Wire**, fungendo anche da *antiwheelie* per il controllo del "galleggiamento" della ruota anteriore durante le forti accelerazioni nelle marce basse.

Sono **novità** anche l'**ABS** con funzione **Cornering** e il Controllo **Anti-sollevamento del posteriore**. L'IMU analizza costantemente angolo di piega e decelerazione (dalle ruote foniche anteriore e posteriore) al quale unisce il differenziale di rotazione tra le ruote per poi calcolare la forza frenante da applicare tramite l'ABS per evitare il bloccaggio; con la stessa logica individua il sollevamento del posteriore nelle staccate profonde e modula la pressione nel circuito frenante per mantenere la stabilità.

Per il **2025** la nuova NT1100 DCT Electronic Suspension è equipaggiata con le **Sospensioni Elettroniche Showa EERA™** (Electronically Equipped Ride Adjustment), efficaci e raffinate sospensioni a controllo elettronico delle tarature che hanno provato la loro validità negli usi più intensivi, sull'Africa Twin Adventure Sports prima e sull'Africa Twin Electronic Suspension dopo. Il sistema ha la capacità di adeguare lo smorzamento idraulico in compressione ed estensione sulla base della velocità di escursione, permettendo continui adattamenti in tempo reale alle condizioni di guida grazie all'elaborazione delle informazioni provenienti da tre unità di controllo: velocità della moto (dall'ECU), posizione e assetto (dalla piattaforma inerziale IMU) e comportamento di forcella e ammortizzatore (dai sensori di escursione). Le **regolazioni e i settaggi** sono stati **sviluppati specificamente per la NT1100**.

Il *Suspension Control Unit* adatta il comportamento idraulico della sospensione in soli **15 millisecondi** (0,015 secondi) permettendo aggiustamenti praticamente istantanei. La flessibilità di questo sistema permette di regolare lo smorzamento mentre il veicolo è in movimento fornendo, ad esempio, un supporto maggiore alle alte velocità.

Semplicemente, Showa EERA™ è sinonimo di comfort nel contesto urbano, di precisione a velocità di crociera, di sicurezza e stabilità nella guida sportiva e di massima sensibilità su asfalto bagnato, con il plus della funzione antiaffondamento durante le staccate profonde. Il tutto alla portata di un tocco sullo schermo.

Sono disponibili tre modalità di smorzamento idraulico predefinite, più due personalizzabili:

- **M (MEDIUM):** preimpostazione del Riding Mode URBAN, equivale alle impostazioni di smorzamento delle sospensioni meccaniche Showa, assicurano manovrabilità in un'ampia varietà di situazioni.
H (HARD): preimpostazione del Riding Mode TOUR, restituisce un comportamento più rigido e orientato alla stabilità durante la guida più dinamica. È l'impostazione di smorzamento più sostenuta, adatta alle velocità e ai viaggi a pieno carico.
- **S (SOFT):** preimpostazione del Riding Mode RAIN, è il settaggio con il minor smorzamento idraulico per una risposta gentile e prevedibile delle sospensioni, consigliata per la guida sul bagnato.
- **I Riding Mode USER 1 e 2** permettono di personalizzare liberamente le impostazioni di smorzamento su H, M, S.

Inoltre, le sospensioni elettroniche Showa EERA™ offrono la possibilità di regolare accuratamente il precarico molla posteriore su ben 24 livelli, anche mentre si è in movimento. La forcella rovesciata Showa SFF-BP a cartuccia da 43 mm garantisce un'escursione di 150 mm. Anche l'ammortizzatore posteriore Showa a tubo singolo pressurizzato - con asta del diametro di 14 mm - presenta un'escursione della ruota di 150 mm. Sulla versione base della NT1100, con sospensioni meccaniche, per adeguare l'assetto in caso di trasporto bagagli o del passeggero, il precarico molla è regolabile con registro idraulico a pomello.

Le ruote in alluminio sono ottenute per pressofusione fine con cuore in sabbia, che consente di creare una cavità al centro del mozzo anteriore. Il design a razze incrociate e diagonali offre diversi benefici: attenua le vibrazioni e garantisce una cospicua rigidità in curva. Gli pneumatici misurano 120/70-17 ant. e 180/55-17 post.

Le pinze ad attacco radiale e 4 pistoncini mordono i doppi dischi flottanti da 310 mm, mentre il disco posteriore da 256 mm utilizza una pinza monopistoncino.

L'interasse misura 1.535 mm, l'inclinazione del canotto di sterzo 26,5° e l'avancorsa 108 mm, con 175 mm di altezza da terra. Il peso con il pieno di benzina (serbatoio 20 litri) della NT1100 con cambio manuale è di 238 kg, 249 kg per la versione DCT Electronic Suspension.

4. Accessori

Per la NT1100 2025 è disponibile una gamma di accessori su misura, tra cui anche il Quickshifter con funzione di doppietta in scalata per la versione con cambio manuale. Si possono poi richiedere le cover in alluminio per le valigie laterali e un nuovo set di sticker decorativi disponibili in due colorazioni. Per rendere più semplice la scelta dell'equipaggiamento più adatto alle proprie esigenze sono stati pensati due pacchetti. Tutti gli accessori sono comunque acquistabili anche separatamente.

Lo **Urban Pack** è stato creato per ampliare le doti da *commuter* della NT1100 e prevede:

- Top Box da 50L in tinta, borse interne e schienalino
- Allarme

Il **Voyage Pack** è pensato per coprire lunghe distanze e viaggiare in pieno comfort:

- Top Box da 50L in tinta, borse interne e schienalino
- Borsa serbatoio da 4,5 L
- Sella comfort per pilota e passeggero
- Pedane comfort per passeggero
- Luci fendinebbia



5. Caratteristiche tecniche Honda NT1100 YM2025

	NT1100	NT1100 DCT Electronic Suspension
MOTORE		
Tipo	Bicilindrico parallelo, raffredd. a liquido, distribuzione Unicam 8 valvole con fasatura a 270°, Euro 5+	
Cilindrata	1.084 cc	
Alesaggio x Corsa	92 mm x 81,5 mm	
Rapporto di compressione	10,5:1	
Potenza massima	102 CV (75 kW) a 7.500 giri/min	
Coppia massima	112 Nm a 5.500 giri/min	
Rumorosità (dB)	max. 94 dB	max. 95 dB
Velocità massima	200 km/h	
Capacità olio motore	4,8 L	5,2 L (DCT)
Avviamento	Elettrico	
ALIMENTAZIONE		
Iniezione	PGM-FI	
Capacità serbatoio	20,4 L	
Emissioni CO ₂	116 g/km (ciclo medio WMTC)	
Consumo carburante	20 km/L	
IMPIANTO ELETTRICO		
Tipo batteria	Agli ioni di litio	
Capacità batteria	12 V 6,0 Ah	
TRASMISSIONE		
Tipo frizione	Multidisco a bagno d'olio	Doppia, multidisco a bagno d'olio
Tipo cambio	Cambio manuale a 6 rapporti	Cambio doppia frizione DCT a 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena	
TELAIO		
Tipo	Semi-doppia culla in acciaio	
CICLISTICA		
Dimensioni (LxLxA)	2.240 mm x 860 mm x 1.340 mm	
Interasse	1.535 mm	
Inclin. canotto di sterzo	26,5°	
Avancorsa	108 mm	
Altezza sella	820 mm	
Altezza da terra	175 mm	
Peso con il pieno	238 kg +12 kg valigie	249 kg +12 kg valigie

SOSPENSIONI		
Sospensione ant.	Forcella rovesciata Showa SFF-BP con steli da 43 mm regolabile nel precarico, corsa 150 mm	Forcella a controllo elettronico Showa EERA con steli da 43 mm completamente regolabile, corsa 150 mm
Sospensione post.	Forcellone monoblocco in alluminio con leveraggio Pro-Link, monoammortizzatore Showa regolabile, precarico con pomello, escursione ruota 150 mm	Forcellone monoblocco in alluminio con leveraggio Pro-Link, monoammortizzatore a controllo elettronico Showa EERA completamente regolabile, escursione ruota 150 mm
RUOTE		
Cerchio ant.	17M/C X MT3,50 a razze in alluminio	
Cerchio post.	17M/C X MT5,50 a razze in alluminio	
Pneumatico ant.	120/70 ZR17 M/C (58W)	
Pneumatico post.	180/55 ZR17 M/C (73W)	
FRENI		
Tipo ABS	A 2 canali con funzione Cornering gestita da IMU	
Freni ant.	Pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini, doppio disco flottante da 310 mm	
Freni post.	Pinza monopistoncino, disco singolo da 256 mm	
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA		
Cruscotto	Schermo TFT a colori da 6,5" di tipo 'touch' multifunzione + schermo LCD addizionale	
Faro ant.	LED + DRL	
Faro post.	LED	
Connettività	Apple CarPlay, Android Auto, Bluetooth	
Tipo prese	USB-A e 12V	
Indicatori di direz.	A disattivazione automatica	
Quick Shifter	Opzionale	-
Sicurezza	HISS	
Cruise Control	Di serie	
Riding Mode	Tour, Urban, Rain, User 1 e User 2	
Controllo di trazione HSTC	3 livelli + OFF con antiwheelie integrato	
antisollevamento del posteriore	integrato nell'ABS	
Ulteriori caratteristiche	Parabrezza regolabile (escursione 167 mm)	

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

**Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.*