**HONDA NC750X, MODELOVÝ ROK 2021**

Datum vydání: 10. listopad

Inovovaný model: *Jeden z nejoblíbenějších všestranných motocyklů v Evropě prošel další etapou vývoje, v rámci které získal více výkonu, vyšší hranici maximálních otáček, či revidované převodové poměry. Mezi další vylepšení patří elektronické řízení škrticí klapky, 3 jízdní režimy, či vylepšený a rozšířený systém nastavitelné kontroly trakce. Pověstná střídmost motoru zůstala zachována, zatímco z pohotovostní hmotnosti se konstruktérům podařilo ubrat plných 6 kg. Přepracovaný rám je oblečen do ostřeji řezané kapotáže, unikátní přední odkládací schránka je díky své větší velikosti ještě praktičtější a výška sedla se zmenšila o 30 mm. Varianta s dvouspojkovou převodovkou nabízí zájemcům technologii, která stále zůstává unikátním rysem jednostopých strojů značky Honda. Seznam změn završují nový štítek, LED světla a LCD přístrojový panel.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4 Příslušenství

5 Technické parametry

**1. Úvod**

Od svého představení v roce 2012\* se model NC750X těší v celé Evropě neutuchající oblibě. Důvodů úspěchu je několik: průlomový dvouválcový motor vyznačující se nízkou spotřebou paliva a vysokým točivým momentem, uvolněná jízdní pozice s dostatkem prostoru, širokými řídítky a pohodlným sedlem, svou roli však hrají i čitelné odpružení a výrazný enduro styl.

Model NC750X od konkurence odlišují také odkládací schránka (v místě, kde se obvykle nachází palivová nádrž) schopná pojmout integrální přilbu a unikátní dvouspojková převodovka Honda (Dual Clutch Transmission – DCT), kterou si v roce 2019 zvolila více než polovina kupujících.

Všechny kvality se u NC750X spojují do jednoho celku, kterým je skvěle fungující motocykl. A bez ohledu na způsob použití (dojíždění, dlouhé cesty či jen vyjížďky pro potěšení) se jedná o variabilní stroj s velkým appealem.

Značka Honda věnuje průběžnému vývoji úspěšného (a unikátního) receptu s názvem NC750X velkou pozornost. V průběhu let tak proběhlo již několik modernizací tohoto stroje. V roce 2014 zdvihový objem motoru vzrostl o 75 cm3 ze 670 na 745 cm3; v roce 2016 stroj získal dobrodružnější rysy, nový přístrojový panel, vylepšení převodovky DCT a LED světla; v roce 2018 dorazila vylepšení v podobě systému nastavitelné kontroly trakce Honda Selectable Torque Control a verze s výkonem 35 kW.

Pro rok 2021 se konstruktéři značky Honda zaměřili na další zlepšení hlavních vlastností: praktičnosti, komfortu pro každé použití a ovladatelnosti. Motor se navíc díky nárůstu točivého momentu a zvýšení hodnoty maximálních otáček vyznačuje výraznějším charakterem. Vybroušený klenot doplňují nově přidané elektronické jízdní režimy.

\* Pod označením NC700X.

**2. Informace o modelu**

Hlavními změnami u motoru NC750X, který nově splňuje emisní normu EURO5, jsou o 2 kW vyšší maximální výkon a posunutí červeného pole otáčkoměru o dodatečných 600 ot./min. Těchto vylepšení se podařilo dosáhnout díky úpravám časování ventilů a efektivity sání a výfuku. Kratší převodové poměry pro první, druhý a třetí rychlostní stupeň zlepšují odezvu stroje, zatímco třecí spojka snižuje zatížení páčky a zajišťuje hladkou jízdu i při rychlém podřazování.

Elektronicky řízená škrticí klapka (Throttle By Wire - TBW) přináší možnost nastavení charakteru motoru díky 3 přednastaveným jízdním režimům - RAIN, STANDARD a SPORT. K dispozici je také nastavitelný uživatelský režim USER. Systém nastavitelné kontroly trakce Honda Selectable Torque Control (HSTC) se nyní vyznačuje jemnějšími zásahy v závislosti na nastavení některé ze 3 úrovní, zatímco dvouspojková převodovka (Dual Clutch Transmission – DCT) disponuje mapami pro automatické řazení, jež spolupracují s jednotlivými jízdními režimy, a umožňuje také ovládání v uživatelském režimu.

Dalším pozoruhodným výsledkem úprav je zeštíhlení stroje o 6 kg, kterého se podařilo dosáhnout díky novému rámu a drobným vylepšením v oblasti motoru a kapotáže. Kapotáž se vyznačuje ostřejšími a minimalističtějšími rysy, inovovaným vzhledem LED světlometu, zadního světla i zadních LED ukazatelů směru. Přepracovaná odkládací schránka má větší objem a je praktičtější. Sedlo je umístěno o 30 mm níže, štítek nabízí lepší ochranu proti větru a na atraktivitě stroji přidává i nový LCD přístrojový panel.

Model NC750X pro rok 2021 bude k dispozici v následujících barevných provedeních:

červená Grand Prix Red \*NOVINKA\*

matná černá metalíza Matte Ballistic Black Metallic

bílá perleťová Pearl Glare White

modrá metalíza Glint Wave Blue Metallic.

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Elektronicky řízená škrticí klapka a o 3 kW vyšší maximální výkon: 43.1 kW a točivý moment 69 Nm***
* ***Kratší první tři převodové stupně pro sportovnější pocit, posunutí maximální hodnoty otáček o dodatečných 600 ot./min.***
* ***Třecí spojka snižuje zatížení páčky o 20 % a přispívá k lepší kontrole nad zadním kolem při podřazování***
* ***Motor splňuje emisní normu EURO5, spotřeba dosahuje 3,5 l/100 km (v režimu WMTC)***
* ***Verze s výkonem 35 kW pro držitele řidičského oprávnění kategorie A2***

Díky své konstrukci nabízí kapalinou chlazený 8ventilový řadový dvouválcový motor SOHC v modelu NC750X vysokou dynamiku v nízkých a středních otáčkách. Architektura motoru s relativně velkým zdvihem a speciální tvar spalovací komory společně s klikovým hřídelem s vysokou setrvačností vytvářejí vysoké hodnoty točivého momentu již od nízkých otáček. Náklon motoru směrem vpřed snižuje těžiště stroje a napomáhá jeho optimální stabilitě. Díky změnám pro rok 2021 je inovovaný motor o 1,2 kg lehčí.

Další vylepšení pro rok 2021 spočívající v pečlivě vyváženém zpoždění časování ventilů (které je navíc pro každý z válců nastaveno jinak) a v použití elektronicky řízené škrticí klapky (Throttle By Wire – TBW) společně s vylepšením výfukového potrubí dodávají motoru vyšší výkon a umožnily posunutí červeného pole otáček až na hranici 7 000 ot./min. Kromě vyššího výkonu motor disponuje také vyšším točivým momentem až za hranici 5 000 ot./min.

Hodnota maximálního výkonu vzrostla o 3 kW na celkových 43.1 kW při 6 250 ot./min., zatímco maximální točivý moment činí 69 Nm při 4 750 ot./min. Kromě navýšení výkonu došlo u motoru ke zkrácení převodových poměrů u prvního, druhého a třetího rychlostního stupně (jak u manuální verze, tak u verze DCT), čímž se zlepšilo zrychlení při rozjezdu z místa i dynamická akcelerace na každý z těchto rychlostních stupňů. Z rychlosti 30 km/h zvládne NC750X zrychlení na 20 m za 1,7 s a na 50 m za 3,2 s; při rychlosti 60 km/h pracuje motor pouze na 2 500 ot./min. Čtvrtý, pátý a šestý převodový stupeň jsou nově naopak delší pro větší úsporu paliva.

Pro držitele řidičského oprávnění kategorie A2 je dostupná verze s výkonem 35 kW, kterou může dealer Honda ve vhodnou chvíli snadno přeměnit na verzi s plným výkonem. Stejně tak může dealer Honda omezit výkon silnější verze na 35 kW výměnou standardní škrticí klapky a úpravou software řídicí jednotky ECU.

Vibrace při vyšších otáčkách pomáhají eliminovat dva setrvačníky. Výsledkem je nejen hladší chod motoru, ale i jeho charakteristické „dunění“ díky posunu klikových hřídelů o 270° a nerovnoměrným intervalům zapalování. Vrtání a zdvih jsou 77 mm x 80 mm. Kdykoliv je to možné, zastávají jednotlivé komponenty více rolí: vačkový hřídel pohání vodní čerpadlo, zatímco jeden z vyvažovacích hřídelů pohání olejové čerpadlo. Díky této minimalizaci počtu dílů zůstává motor lehký, úsporný a spolehlivý.

Nová třecí spojka, kterou motor pro rok 2021 získal, snižuje zatížení páčky o 20 % a zabraňuje blokování zadního kola při rychlém podřazování manuální 6stupňové převodovky během zpomalování.

Lehká pětiúhelníková koncovka výfuku obsahuje dvě komory spojené děrovanou spojovací trubkou, jež fungují jako konečné rezonátory a vytvářejí charakteristický hluboký zvuk s typickým pulsem. Katalyzátor s dvouúrovňovou konstrukcí přispívá k menšímu množství škodlivin ve výfukových plynech.

Motor Hondy NC750X je velmi střídmý – spotřeba naměřená v režimu WMTC činí pouze 3,5 l/100 km, což představuje až 400 km dojezd na 14,1litrovou nádrž umístěnou pod sedlem – a splňuje nyní emisní normu EURO5.

**3.2 Motor a elektronika**

* ***Elektronicky řízená škrticí klapka disponuje 3 standardními jízdními režimy a nabízí také uživatelský režim, který si může jezdec nastavit podle svých požadavků***
* ***Systém nastavitelné kontroly trakce Honda se vyznačuje jemnějšími zásahy a nabízí 3 úrovně nastavení***

Vzhledem k tomu, že výkon a charakter motoru nově řídí elektronicky řízená škrticí klapka, může si jezdec vybrat ze 3 režimů určených pro různé jízdní podmínky. Výběr režimů se provádí tlačítky na levé rukojeti a je indikován na LCD displeji.

**SPORT** nabízí agresivnější přísun výkonu motoru i brzdění motorem, systém HSTC v tomto režimu zasahuje pouze minimálně a převodovka DCT pracuje v režimu 4.

**RAIN** nabízí nejméně agresivní výkon motoru i brzdění motorem, systém HSTC zasahuje nejčastěji a převodovka DCT pracuje s mapou řazení pro úroveň 1.

**STANDARD** se vyznačuje vyváženým výkonem motoru, brzděním motorem, i zásahy systému HSTC. Převodovka DCT pracuje v režimu 2.

**USER** nabízí možnost individuálního nastavení nízké/střední/vysoké úrovně výkonu motoru a brzdění motorem, nízké/střední/vysoké úrovně zásahů systému HSTC (nebo jeho úplné vypnutí) a čtyři různé vzorce řazení převodovky DCT.

Systém nastavitelné kontroly trakce Honda Selectable Torque Control (HSTC) je u NC750X součástí standardní výbavy jak u verze s manuální převodovkou, tak u verze DCT. Nyní nabízí mnohem měkčí a jemnější kontrolu nad chováním stroje, neboť přenos točivého momentu na zadní kolo řídí prostřednictvím elektronicky řízené škrticí klapky a oproti dosavadním 2 má nově 3 úrovně zásahů:

**Úroveň 1** znamená minimální zásahy a umožňuje určitý prokluz zadního kola (například na štěrkových nebo nezpevněných cestách). Úroveň zásahů byla v tomto případě oproti předcházející verzi snížena.

**Úroveň 2** je implicitní nastavení a nabízí jistou trakci pro běžné každodenní použití.

**Úroveň 3** nabízí maximální kontrolu při jízdě na kluzkých vozovkách.

Systém HSTC je také možné zcela vypnout.

**3.3 Dvouspojková převodovka (DCT)**

* ***Různé mapy řazení v závislosti na zvoleném jízdním režimu***
* ***Uživatelský režim USER umožňuje volbu 4 nastavení***
* ***Adaptivní ovládání spojek přispívá k přirozenému pocitu***

Unikátní technologie DCT převodovek značky Honda, která byla poprvé představena v roce 2010 u stroje VFR1200F, letos slaví své jedenácté výročí. Od představení této technologie se v Evropě prodalo přes 140 000 motocyklů vybavených převodovkou DCT, přičemž u modelu NC750X si v roce 2019 převodovku DCT vybralo plných 52 % zákazníků.

Snadná a „přímá“ technologie DCT se vyznačuje plynulým a spolehlivým řazením nahoru i dolů, na které si jezdec velmi rychle zvykne. Využívá dvě spojky: jednu pro rozjezd a pro 1., 3., 5. a 7. rychlostní stupeň a druhou pro 2., 4. a 6. rychlostní stupeň. Hlavní hřídel jedné spojky se nachází uvnitř druhého, což umožnilo dosažení velmi kompaktních rozměrů.

Každá spojka je nezávisle řízena vlastním elektrohydraulickým okruhem. Při řazení systém předvolí požadovaný rychlostní stupeň pomocí spojky, která v daném okamžiku není používána. První spojka je následně elektronicky odpojena a ve stejném okamžiku je připojena spojka druhá.

Výsledkem je konzistentní, rychlé a plynulé řazení. Tím, že dvě spojky přeřazují z jednoho rychlostního stupně na další s minimálním přerušením přenosu hnací síly na zadní kolo, navíc prakticky odpadají všechny rázy a podélné náklony stroje, takže řazení je nejen přímé, ale i hladké. Mezi další výhody patří například odolnost (neboť jednotlivá ozubená kola se nemohou poškodit nesprávným zařazením), nemožnost přetížení motoru, snadná jízda ve městech, nižší únava jezdce, či uvolnění duševní kapacity jezdce, který se tak může lépe koncentrovat na ostatní aspekty jízdy.

I u převodovky DCT si může jezdec zvolit manuální režim, kdy řadí pomocí páček na levé rukojeti, nebo automatický režim. V automatickém režimu jsou u modelu NC750X dostupné 4 různé mapy řazení, přičemž 3 z nich jsou implicitně nastavené: Úroveň 1 je nejplynulejší a používá se v režimu RAIN; úrovně 2 a 4 řadí směrem nahoru při vyšších otáčkách a uplatňují se u jízdních režimů STANDARD a SPORT.

V uživatelském jízdním režimu může být zvolena čtvrtá mapa řazení převodovky DCT – nacházející se z hlediska „agresivity“ mezi režimy STANDARD a SPORT.

Adaptivní ovládání spojek je funkce, pomocí které převodovka DCT u NC750X ovládá množství točivého momentu přenášeného jednotlivými spojkami. Při otevření či zavření škrticí klapky tato technologie funguje podobně jako klasická spojka, a přispívá tak k hladší jízdě.

**3.4 Vzhled a výbava**

* ***Ostřejší a agresivnější minimalistický vzhled***
* ***Nový LED světlomet a zadní světlo, ukazatele směru a LCD displej***
* ***Nový štítek zlepšuje ochranu před větrem a povětrnostními vlivy***
* ***Větší odkládací schránka o objemu 23 litrů nyní pojme i enduro integrální přilbu***

Model NC750X se vyznačuje výraznější identitou, za kterou vděčí zejména přepracované a zmenšené vrchní i spodní kapotáži, jež dále zdůrazňuje ostře řezanou palivovou nádrž. Nový LED světlomet a světlo pro denní svícení dodávají přídi stroje charakteristický výraz.

Nový štítek poskytuje jezdci lepší ochranu před větrem a před povětrnostními vlivy. Boční panely a boční kryty jsou štíhlejší a společně s úzkou sedačkou jsou zvýrazněny tlumičem výfuku, který ještě více zdůrazňuje postoj stroje s koncentrací hmoty v jeho přední části. Přepracované zadní LED světlo odráží tvary předního světlometu. Doplňují je LED ukazatele směru.

Unikátní rys modelové řady NC – odkládací schránka v místě, kde se běžně nachází palivová nádrž – vzrostla o 1 litr na 23 litrů a přispěla k úspoře 1 kg hmotnosti; její revidovaný vnitřní tvar nyní umožňuje snadné uložení integrální enduro přilby. Na horní straně víka se nacházejí robustní externí kolejnice, které jsou vhodné například pro upevnění tankbagu. Uvnitř víka se nacházejí čtyři háčky, které lze společně s gumovými popruhy využít k uspořádání přepravovaných předmětů a k co nejlepšímu využití dostupného prostoru. Další novinkou pro rok 2021 je volitelná USB-C zásuvka ukrytá v levé horní části schránky.

Nový je také barevný LCD přístrojový panel, který umožňuje nastavení jízdních režimů pomocí přepínacích tlačítek na levé rukojeti. Zadní ukazatele směru nově disponují funkcí signalizace nouzového brzdění (Emergency Stop Signal - ESS): pokud při rychlosti nad 53 km/h jezdec aktivuje kteroukoliv brzdu a záporné zrychlení přesáhne hodnotu 6,0 m/s2, začnou výstražná světla blikat, aby na prudké brzdění upozornila ostatní účastníky silničního provozu. Při stejné rychlosti se snižuje hranice pro zásah systému ABS – na mokru – na záporné zrychlení nejméně 2,5 m/s2.

Ukazatele směru mají funkci automatické deaktivace. Namísto použití jednoduchého časovače systém porovnává rozdíl v otáčkách předního a zadního kola a na základě toho vypočítává, zda je možné ukazatele směru s ohledem na situaci vypnout.

Klíč s vnitřním výbrusem obsahuje čip imobilizéru Honda Ignition Security System (HISS). Pokud se identifikační data v čipu zabudovaném v klíči a ID v řídicí jednotce motoru neshodují, motor nenastartuje.

**3.5 Podvozek**

* ***Revidovaný rám z ocelových lichoběžníkových trubek šetří hmotnost a nabízí maximum prostoru***
* ***Pohotovostní hmotnost je o plných 6 kg nižší***
* ***Sedlo bylo sníženo o 30 mm***
* ***41mm přední vidlice Showa s dvojitým průtokovým ventilem i zadní středový tlumič s přepákováním Pro-Link se vyznačují kratším zdvihem. U stroje je možné provést nastavení předpětí pružin***

Při neviditelném – avšak významném – vylepšení podvozku modelu NC750X začali konstruktéři společnosti Honda u rámu z lichoběžníkových trubek. Díky pečlivému přepracování (s využitím proměnlivé tloušťky a hmotnosti trubek) se nejen podařilo ušetřit 1,8 kg oproti předcházejícímu modelu, ale zároveň se díky přemístění baterie a úpravě tvaru vzduchové komory uvolnil cenný prostor pro odkládací schránku. Úpravy detailů na všech částech podvozku pomohly ušetřit 1,2 kg.

Sklon přední vidlice je 27°, zatímco hodnota závleku činí 110 mm. Rozvor kol dosahuje 1 525 mm (DCT 1535 mm)a poměr rozložení hmotnosti mezi přední a zadní kolo je 48/52. Pohotovostní hmotnost činí 214 kg (224 kg u verze DCT), což představuje pokles o 6 kg. Sedlo je o 30 mm níže, a to ve výšce 800 mm.

Poloha jezdce za řídítky je vzpřímená, neutrální a dobrý výhled umožňuje včasné rozpoznání případného nebezpečí. Další výhodou této pozice jezdce je skvělá kontrola nad strojem v nízkých rychlostech. Ta v kombinaci s nízko umístěným těžištěm a s velkorysým úhlem natočení kola poskytuje jezdci perfektní kontrolu a rovnováhu.

Snížení sedla se podařilo dosáhnout mírným zmenšením zdvihu odpružení. 41mm teleskopická vidlice Showa má nyní zdvih 120 mm (oproti 153,5 mm) a je vybavena dvojitým průtokovým ventilem s poměrem optimalizovaným pro tlumení v kompresi i odskoku. Díky tomu vidlice již od nízkých rychlostí vytváří tlumicí sílu přesně odpovídající rychlosti pohybu pístu a zvyšuje tak kvalitu i komfort jízdy.

Zadní tlumič umožňuje nastavení předpětí pružiny a rovněž se vyznačuje zdvihem 120 mm (oproti dosavadním 150 mm). Tlumič je spojen s mechanismem Pro-Link, který nabízí optimální rovnováhu mezi měkkým počátečním pohybem při přejezdu nerovností v nízkých rychlostech a vynikající ovladatelností.

Přední vlnovitý kotouč o průměru 320 mm s dvoupístovým třmenem poskytuje dostatek snadno regulovatelné brzdné síly. Doplňuje jej 240mm vlnovitý kotouč s jednopístovým třmenem na zadním kole. Lehký dvoukanálový systém ABS zajišťuje rychlé a bezpečné zastavení i na kluzké nebo mokré vozovce.

Přední a zadní kola z lehké slitiny – o rozměru 17 x 3,50 palce vpředu a 17 x 4,50 palce vzadu – jsou obuta do pneumatik 120/70 ZR17 a 160/60 ZR17. Kované ventilky v ráfcích mají tvar písmene L pro snazší kontrolu a úpravu tlaku.

**4. Příslušenství**

Kompletní nabídka originálního příslušenství Honda vyvinutého pro model NC750X zahrnuje:

USB-C nabíječku ve vnitřní schránce

Plastový zadní nosič

38/50litrový vrchní kufr s hliníkovou/barevně sladěnou vložkou

Nosiče bočních kufrů

Boční kufry – pravý 26 l/32 l, levý 33 l s hliníkovou/barevně sladěnou vložkou

Vyšší plexi štít

Deflektory na nohy

Boční padací rám ve stříbrné metalické barvě

Mlhové světlomety

Vyhřívané rukojeti

**5. Technické parametry**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |  |
| Typ | Kapalinou chlazený, 4taktní, 8ventilový, řadový 2 válec SOHC splňuje EURO5 |
| Zdvihový objem | 745 cm3 |
| Vrtání a zdvih | 77 mm x 80 mm |
| Kompresní poměr | 10,7 : 1 |
| Maximální výkon | 43.1 kW při 6 250 ot./min. |
| Max. točivý moment | 69 Nm při 4 750 ot./min. |
| Olejová náplň | 4L |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |  |
| Karburace | Elektronické vstřikování paliva PGM-FI |
| Objem palivové nádrže | 14,1 litru |
| Spotřeba paliva | MAN: 3,5 l/100 km (v režimu WMTC)DCT: 3,5 l/100 km (v režimu WMTC, testováno v režimu D) |
| **ELEKTRICKÁ SOUSTAVA** |  |
| Startér | Elektrické |
| Kapacita baterie | 12 V/11 AH |
| Výkon alternátoru | Man.: 420 W při 5 000 ot./min.DCT: 450 W při 5 000 ot./min. |
| **HNACÍ ÚSTROJÍ** |  |
| Typ spojky | MAN: Mokrá lamelová spojkaDCT: Mokrá lamelová, hydraulická 2spojková |
| Typ převodovky | MAN: 6stupňová manuální převodovkaDCT: 6stupňová dvouspojková převodovka |
| Stálý převod | Řetěz |
| **RÁM** |  |
| Typ | Kosočtvercový; ocelové trubky |
| **PODVOZEK** |  |
| Rozměry (D x Š x V) | 2210 mm x 846 mm x 1330 mm |
| Rozvor kol | 1535 mm |
| Úhel přední vidlice | 27° |
| Závlek | 110 mm |
| Výška sedla | 800 mm |
| Světlá výška | 145 mm (minimum) |
| Pohotovostní hmotnost | MAN: 214 kgDCT: 224 kg |
| **ZAVĚŠENÍ KOL** |  |
| Typ vpředu | 41 mm teleskopická vidlice, zdvih 120 mm |
| Typ vzadu | Tlumič Monoshock, kyvné rameno Pro-Link, zdvih 120 mm |
| **KOLA** |  |
| Typ vpředu | Vícepaprskové kolo z hliníkové slitiny |
| Typ vzadu | Vícepaprskové kolo z hliníkové slitiny |
| Velikost ráfku přední | 17 M/C x MT 3,50 |
| Velikost ráfku zadní | 17 M/C x MT 4,50 |
| Pneumatika vpředu | 120/70-ZR17 M/C (58 W) |
| Pneumatika vzadu | 160/60-ZR17 M/C (69 W) |
| **BRZDY** |  |
| Systém ABS, Typ | 2kanálový systém ABS |
| Typ vpředu | Hydraulická, s jedním 320mm vlnovitým kotoučem, 2pístovým třmenem a destičkami ze sintrovaného materiálu |
| Typ vzadu | Hydraulická, s jedním 240mm vlnovitým kotoučem, 1pístovým třmenem a pryskyřičnými destičkami |
| **PŘÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |  |
| Přístrojový panel | Digitální ukazatel rychlosti, čárový otáčkoměr, hodiny, čárový ukazatel stavu paliva, dvě denní počítadla, ukazatel zařazeného rychlostního stupně,údaj o okamžité a průměrné spotřebě paliva a výstražná kontrolka teploty chladicí kapaliny.  |
| Zabezpečovací systém | HISS |
| Světlomet | LED |
| Zadní světlo | LED |

Veškeré parametry jsou předběžné a mohou být bez předchozího upozornění změněny

Upozornění: Uvedené hodnoty jsou výsledky naměřené společností Honda při standardních zkušebních podmínkách stanovených WMTC. Zkoušky se provádí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdcem a bez dodatečné volitelné výbavy. Skutečná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na způsobu jízdy, údržbě vašeho stroje, povětrnostních podmínkách, stavu vozovky, tlaku pneumatik, instalovaném příslušenství, nákladu, hmotnosti jezdce a spolujezdce a dalších faktorech.