

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**10 November 2020**

**HONDA NC750X MJ 21**



Frankfurt am Main - Einer der beliebtesten Allrounder Europas erhält ein umfassendes Update: Mehr Leistung, mehr Drehzahl und eine überarbeitete Getriebeübersetzung. *Dies alles in Kombination mit Hondas Throttle By Wire Management, 3 wählbaren Fahrmodi und einer verbesserten Honda Selectable Torque Control (HSTC). Die viel gelobte Kraftstoffeffizienz wird weiter optimiert, auch dank eines um 6 kg verringerten Leergewichts. Neu konstruiert sind der Rahmen, ebenso die Verkleidungsteile. Das praktische Staufach im vorderen Bereich wurde vergrößert und die Sitzhöhe um 30 mm reduziert. Darüber hinaus wird eine Version mit Hondas einzigartigem Doppelkupplungsgetriebe verfügbar sein. Ein neuer Screen, LED-Beleuchtung und ein LCD-Display runden das Update ab.*

Inhalt:

1 Einführung

2 Modell-Übersicht

3 Ausstattungsmerkmale

4 Zubehör

5 Technische Daten

## 1. Einführung

Seit Einführung im Jahr 2012\* erfreut sich die NC750X in ganz Europa großer Beliebtheit. Gründe für den Erfolg gibt es mehrere: Ein bahnbrechender, drehmomentstarker und gleichzeitig kraftstoffsparender Zweizylindermotor, eine entspannte und komfortable Sitzposition mit breitem Lenker und bequemem Sitz, ein gefälliges Fahrwerk und das unverwechselbare Adventure-Styling spielen dabei eine bedeutende Rolle.

Der Stauraum (an dessen Stelle sich normalerweise der Kraftstofftank befindet), mit genug Platz für einen Integralhelm und Hondas einzigartiges Doppelkupplungsgetriebe (DCT), für das sich 2019 mehr als die Hälfte der europäischen Käuferschaft entschieden hat, sind weitere Pluspunkte, die die NC750X auszeichnen.

In der Summe ihrer Eigenschaften vereinen sich die Qualitäten der NC750X zu einer Maschine, die hervorragend funktioniert und für alle Fahrbedingungen gerüstet ist - im Berufsverkehr, auf Reisen oder einfach zum Vergnügen – die NC750X ist ein wahrer Allrounder.

Honda hat großen Wert daraufgelegt, die Vorzüge der NC750X im Laufe der Jahre kontinuierlich weiterzuentwickeln. Im Jahr 2014 wuchs der Hubraum um 75 ccm auf 745 ccm an. 2016 bekam die NC750X ihr Adventure-Styling, neue Instrumente, Upgrades für das DCT und eine LED-Beleuchtung. Im Jahr 2018 gelangte die zweistufige Honda Selectable Torque Control (HSTC) und eine 48 PS (35 kW) Variante in den Handel.

2021 konzentriert sich Honda voll und ganz auf die Verbesserung der Stärken der NC750X, nämlich Praxistauglichkeit, Allroundfähigkeiten und Handling. Motorleistung und Drehmoment werden geschärft. Der rote Bereich beginnt nun später und verleiht der Maschine im oberen Drehzahlbereich ein Extra an Agilität. Die Ergänzung um 3 elektronische Fahrmodi verleiht dem gelungenen Gesamtpaket den letzten Schliff.

\*Wie die NC700X

## 2. Modell-Übersicht

2,8 PS (2 kW) mehr Spitzenleistung für den EURO5 konformen Motor der NC750X und zusätzliche 600 U/min bis zum roten Bereich sind die markantesten Änderungen am neuen Modell. Diese Leistungssteigerung wird vor allem durch die Überarbeitung der Ventilsteuerung sowie die Verbesserung der Ein- und Auslasseffizienz erreicht. Ein kürzeres Übersetzungsverhältnis für den ersten, zweiten und dritten Gang ermöglicht ein besseres Ansprechverhalten, während eine Anti-Hopping-Kupplung für geschmeidiges Fahren beim schnellen Herunterschalten sorgt.

Throttle By Wire (TBW) ermöglicht die Abstimmung der Motorcharakteristik mittels dreier Standard-Fahrmodi - RAIN, STANDARD und SPORT - sowie eines anpassbaren USER-Modus. Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) verfügt jetzt über ein feineres, in 3 Stufen regelbares Niveau. Mit dem optional erhältlichen Doppelkupplungsgetriebe (DCT) passt sich das Schaltverhalten auf den jeweils gewählten Fahrmodus an. Zusätzlich kann beim DCT aus 4 vordefinierten Einstellungen gewählt werden (USER-Mode).

Dank der Verbesserungen an Motor und Verkleidung, vor allem aber wegen des neuen Rahmens, ist die neue NC750X sagenhafte 6 kg leichter als das Vorgängermodell. Darüber hinaus gefällt sie mit einem minimalistischen, frischen Styling und moderner LED-Beleuchtung. Der Stauraum im vorderen Bereich der Maschine ist dank größeren Volumens noch praktischer. Die Sitzhöhe wurde um 30 mm reduziert, der Screen bietet mehr Windschutz und das neue LCD-Display überzeugt auf voller Linie.

Die NC750X wird in den folgenden Farben erhältlich sein:

Grand Prix Red \*NEU\*

Matt Ballistic Black Metallic

Pearl Glare White

Glint Wave Blue Metallic

## 3. Ausstattungsmerkmale

### 3.1 Motor

- **Throttle By Wire und zusätzlich 4 PS (3 kW) Spitzenleistung, insgesamt 59 PS (43,1 kW) und 69Nm Drehmoment**
- **Sportlicheres Fahrgefühl dank kürzer übersetztem 1.–3. Gang sowie 600**

### ***U/min mehr bis zum roten Drehzahlbereich***

- ***Geschmeidiges Herunterschalten dank neuer Anti-Hopping-Kupplung***
- ***EURO5-konform, Verbrauch von 3,5 l/100 km (WMTC-Modus)***
- ***48 PS (35 kW) Version für Inhaber der Führerscheinklasse A2 verfügbar***

Die Konstruktion des flüssigkeitsgekühlten, SOHC 8-Ventil-Parallel-Twin-Motors der NC750X gewährleistet jede Menge Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich. Die vergleichsweise langhubige Architektur mit speziell geformten Brennkammern garantiert in Verbindung mit der Kurbelwelle mit hoher Massenträgheit bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen ein hohes Drehmoment. Die leichte Vorwärtsneigung des Motors verlagert den Schwerpunkt für optimale Stabilität nach unten. Im Zuge der Aktualisierung für 2021 ist er satte 1,2 kg leichter als beim Vorgänger.

Die optimierte Ventilsteuerung in Verbindung mit Throttle By Wire (TBW) sowie die Verbesserungen am Auspuffsystem, verleihen dem Motor mehr Leistung und ermöglichen höhere Drehzahlen. Der roten Drehzahlbereich beginnt jetzt erst bei 7.000 U/min. Neben der Leistungssteigerung kann das erhöhte Drehmoment oberhalb von 5.000 U/min abgerufen werden.

Die Spitzenleistung steigt um 4 PS (3 kW) auf 59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min, mit einem maximalen Drehmoment von 69 Nm bei 4.750 U/min. Parallel werden kürzere Getriebeübersetzungen über den ersten, zweiten und dritten Gang (auch für DCT) eingeführt, die das Anfahren aus dem Stand verbessern. Gemessen ab 30 km/h, legt die NC750X 20 m in 1,7 s und 50 m in 3,2 s zurück. Bei 60 km/h dreht der Motor mit nur 2.500 U/min. Der vierte, fünfte und sechste Gang sind jetzt etwas länger ausgelegt, um maximale Kraftstoffeffizienz zu erreichen.

Für Inhaber der Führerscheinklasse A2 steht eine 48 PS (35 kW) Version zur Verfügung, die von einem Honda-Händler jederzeit problemlos auf die Vollversion umgerüstet werden kann. Ebenso ist es möglich die NC750X bei einem Honda-Händler auf 48 PS (35 kW) zu drosseln.

Zwillings-Ausgleichswellen wirken den Vibrationen aufgrund der höheren Drehzahlträgheit entgegen. Dank der um 270° gekröpften Kurbelwelle und des charakteristischen Zündintervalls brilliert der Motor mit einem unverwechselbaren Sound. Bohrung und Hub sind auf 77 x 80 mm eingestellt. Alle Komponenten sind so konzipiert, dass sie mehrere Aufgaben gleichzeitig übernehmen: Die Nockenwelle treibt die Wasserpumpe an, während eine der Ausgleichswellen die Ölpumpe antreibt. Die Minimierung der beweglichen Motorteile macht den Motor leicht, effizient und zuverlässig.

Neu für 2021 ist auch der Einsatz einer Anti-Hopping-Kupplung. Sie reduziert die Hebelkraft bei Betätigung um 20% und sorgt dafür, dass das Hinterrad beim schnellen Herunterschalten nicht blockiert. Die NC750X verfügt serienmäßig über ein 6-Gang-Schaltgetriebe.

Der leichte, pentagonförmige Endschalldämpfer verfügt über zwei Kammern, die über ein gelochtes Verbindungsrohr miteinander verbunden sind. Im Zusammenspiel mit einer weiteren Resonanzkammer entsteht so ein tiefer, unverwechselbarer Klang. Der zweilagige Katalysator hält die Emissionswerte gering.

Der Motor der NC750X begnügt sich mit nur 3,5 l Kraftstoff pro 100 km (WMTC-Modus). Somit ist eine ungefähre Reichweite von 400 km möglich. Der Kraftstofftank befindet sich unter dem Sitz und hat ein Fassungsvermögen von 14,1 l. Der Motor erfüllt die EURO5-Norm.

### **3.2 Motor-Elektronik**

- ***Throttle By Wire mit 3 Standard-Fahrmodi und USER-Mode***
- ***Verbesserte Honda Selectable Torque Control (HSTC) mit 3 Stufen***

Dank Throttle By Wire kann der Fahrer zwischen 3 verschiedenen Fahrmodi wählen, um die Motorcharakteristik an die jeweiligen Fahrbedingungen anzupassen. Die Modusauswahl funktioniert über die Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers und wird auf dem LC-Display angezeigt.

**SPORT** bedeutet eine möglichst aggressive Motorleistungsentfaltung und die volle Motorbremse bei geringem Eingreifen der HSTC sowie den DCT-Modus 4.

**RAIN** bietet die am wenigsten aggressive Motorleistungsentfaltung und Motorbremse mit starkem Eingriff der HSTC sowie den DCT-Modus in Stufe 1.

**STANDARD** ist ein ausgewogener Mittelwert von Motorleistungsabgabe, Motorbremse und HSTC-Eingriff sowie den DCT-Modus 2.

**USER** ermöglicht das individuelle Setup durch den Fahrer. Die Motorleistungsentfaltung und Motorbremse kann von niedrig bis mittel zu hoch eingestellt werden, ebenso die HSTC. Für das DCT stehen 4 verschiedene Schaltmuster zur Verfügung.

Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) ist sowohl bei der NC750X mit Schaltgetriebe als auch bei der DCT-Version serienmäßig verbaut. Sie bietet jetzt eine viel feinere Abstimmung, da sie das Hinterraddrehmoment dank TBW über 3 Stufen steuert:

**Level 1** erlaubt den minimalen Eingriff des Systems für ein gewolltes Durchdrehen des Hinterrads - zum Beispiel auf Kies.

**Level 2** ist die Standardeinstellung und bietet sichere Traktion für nahezu alle Fahrbedingungen.

**Level 3** bietet maximale Kontrolle auf rutschigen Straßen.

Die HSTC kann auch ausgeschaltet werden.

### **3.3 Doppelkupplungsgetriebe (DCT)**

- ***Unterschiedliche Schaltmuster je nach gewähltem Fahrmodus***
- ***USER-Mode mit 4 Grundeinstellungen zur Auswahl***
- ***Natürliches Fahrgefühl dank Adaptive Clutch Capability Control***

Hondas einzigartige DCT-Technologie, die 2010 mit der VFR1200F auf den Markt kam, befindet sich nun bereits im elften Produktionsjahr. Seit Einführung wurden in Europa über 140.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft. Im Jahr 2019 haben sich 52% der NC750X-Käufer für die DCT entschieden.

Die einfache und direkte DCT-Technologie sorgt für konsistente, nahtlose Gangwechsel nach oben und unten und gilt bei vielen Fahrern als unverzichtbar. Das Getriebe verwendet zwei Kupplungen: eine für das Anfahren sowie den ersten, dritten, fünften und siebten Gang, die andere für den zweiten, vierten und sechsten Gang. Die Hauptwellen der beiden Kupplungen sind platzsparend ineinander geführt, um eine kompakte Bauweise zu ermöglichen.

Jede Kupplung wird unabhängig voneinander durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Wenn ein Gangwechsel erfolgt, wählt das System den Zielgang unter Verwendung der derzeit nicht verwendeten Kupplung vor. Die erste Kupplung wird dann elektronisch ausgerückt, während gleichzeitig die zweite Kupplung einkuppelt.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger, schneller und nahtloser Gangwechsel. Da die Doppelkupplung den Antrieb von einem Gang in den nächsten mit minimaler Antriebsunterbrechung zum Hinterrad überträgt, werden die Stoß- und Nickbewegungen der Maschine minimiert, sodass sich der Wechsel direkt und gleichmäßig anfühlt. Zusätzliche Vorteile sind z. B. die Langlebigkeit (da die Gänge nicht durch falsches Schalten beschädigt werden können), Verhindern des Abwürgens, stressfreies Fahren in der Stadt und geringere Ermüdung des Fahrers. Damit kann sich der Fahrer stärker auf

alle anderen Aspekte des Motorradfahrens konzentrieren.

Beim DCT-Getriebe kann der Fahrer entweder den manuellen Modus wählen und mit den Wippen an der linken Seite des Lenkers schalten oder den Automatik-Modus. Im Automatikmodus der NC750X gibt es 4 verschiedene Schaltmuster mit 3 Standardeinstellungen: Stufe 1 ist die entspannteste und wird in Kombination mit dem RAIN-Modus verwendet. Die Stufen 2 und 4 schalten erst bei höheren Drehzahlen in den nächsten Gang und sind mit den Fahrmodi STANDARD und SPORT verknüpft.

Unter Verwendung des USER-Mode kann ein viertes DCT-Schaltmuster gewählt werden. Dieses ist in Bezug auf die Motorcharakteristik zwischen den Fahrmodi STANDARD und SPORT einzuordnen.

Die Adaptive Clutch Capability Control ist ein Feature des DCT bei der NC750X zur Steuerung des übertragenen Kupplungsdrehmoments. Dadurch ergibt sich beim Öffnen oder Schließen des Gasgriffes ein natürliches Ansprechverhalten, was geschmeidigeres Fahren verspricht.

### **3.4 Styling & Ausstattung**

- ***Aggressiveres- und zugleich minimalistischeres Styling***
- ***Neuer LED-Scheinwerfer, LED-Rücklicht und LED-Blinker sowie LC-Display***
- ***Neuer Screen verbessert Wind- und Wetterschutz***
- ***Erweiterter, 23 l großer Stauraum bietet Platz für einen Integralhelm***

Die neu gestaltete obere und untere Verkleidung der NC750X wird durch den muskulösen Kraftstofftank akzentuiert. Der moderne LED-Scheinwerfer sorgt für eine unverwechselbare Frontsignatur.

Auch der Wind- und Wetterschutz sind dank neuem Screen verbessert. Die Seitenverkleidungen sind schlanker und sorgen zusammen mit der ebenfalls schlanken Sitzbank sowie den neuen Endschalldämpfer für einen gelungenen Auftritt. Die moderne LED-Rückleuchte harmonisiert mit den LED-Blinkern.

Einzigartig bei der NC750X ist das Staufach, das sich an der Stelle befindet, an der normalerweise der Kraftstofftank eines Motorrads sitzt. Das Volumen des Faches wurde mit Modelljahr 2021 um 1 l auf 23 l vergrößert und spart dabei noch 1kg ein. Der Deckel ist

mit robusten Schienen versehen, die zur Befestigung eines Tankrucksacks genutzt werden können. An der Unterseite des Deckels befinden sich vier Haken zur Befestigung von Gummibändern zum Verstauen weiterer Utensilien. So kann der gesamte Platz optimal genutzt und organisiert werden. Neu für das Modelljahr 2021 ist die Möglichkeit, eine USB-C-Buchse zu bestellen.

Ebenfalls neu ist das vollfarbige LC-Display, das die Steuerung der Fahrmodi in Verbindung mit der Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers ermöglicht. Beim plötzlichen Bremsen mit mehr als 50 km/h blinken die Warnblinkleuchten, um andere Verkehrsteilnehmer vor einer Vollbremsung zu warnen.

Das System vergleicht - im Gegensatz zu einem einfachen Timer - die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Vorder- und Hinterrad und berechnet situationsabhängig den Zeitpunkt, an dem der Warnblinker wieder deaktiviert wird.

Ein weiteres Feature ist das Honda Ignition Security System (HISS). Wenn der im Schlüssel befindliche ID-Chip und die ID des Motorsteuergerätes (ECU) nicht übereinstimmen, lässt sich der Motor nicht starten.

### **3.5 Chassis**

- ***Überarbeiteter Stahlrohrrahmen spart Gewicht und schafft Platz***
- ***Gewicht um 6 kg reduziert***
- ***Sitzhöhe 30 mm niedriger***
- ***41 mm Showa-Dual-Bending-Valve-Gabel und Pro-Link-Monoshock hinten, Federvorspannung einstellbar***

Eine kaum sichtbare, aber bedeutende Veränderung des Chassis der NC750X liegt in der Weiterentwicklung des Diamantstahlrohrrahmens. Durch eine sorgfältige Neukonstruktion (unter Verwendung unterschiedlicher Rohrstärken und Gewichte) konnte man nicht nur 1,8 kg gegenüber dem Vorgängermodell einsparen, sondern auch die Verlagerung der Batterie und das Redesign der Airbox realisieren. Darüber hinaus erlaubt das neue Rahmenkonzept mehr nutzbaren Platz für das Staufach im vorderen Bereich. Detailverbesserungen in allen Bereichen des Chassis tragen zu einer Gewichtseinsparung von insgesamt 1,2 kg bei.

Der Lenkwinkel bleibt bei 27° mit einem Nachlauf von 110 mm und einem Radstand von 1.525 mm (1.535 mm mit DCT). Die Gewichtsverteilung (vorne/hinten) entspricht einem Verhältnis von 48 zu 52. Das Nassgewicht beträgt 214kg (224kg mit DCT) und ist somit 6kg geringer als beim Vorgängermodell. Auch die Sitzhöhe ist mit 800 mm um 30 mm niedriger.

Die Fahrposition ist aufrecht und neutral. Sie bietet einen guten Überblick über die Verkehrssituation. Die Fahrgeometrie entspricht eher der eines Adventure-Bikes. Dies ermöglicht viel Kontrolle bei niedrigen Geschwindigkeiten und verleiht der NC750X in Kombination mit dem niedrigen Schwerpunkt und dem großzügigen Lenkeinschlag ein außergewöhnlich gutes Handling.

Die niedrigere Sitzhöhe wird durch eine leichte Verringerung des Federwegs erreicht. Die 41-mm-Teleskopgabel hat jetzt einen Federweg von 120 mm (gegenüber 153,5 mm) und verfügt über Showas Double-Bending-Valve Technologie. Die Gabel wurde sowohl in der Druck- als auch in der Zugstufendämpfung optimiert. Dadurch ergibt sich bei niedrigen Geschwindigkeiten eine Dämpfung im exakten Verhältnis zur Kolbengeschwindigkeit, was die Fahrqualität und den Komfort verbessert.

Der hintere Monoshock-Dämpfer verfügt über 120 mm Federweg (gegenüber 150 mm) und ist in der Federvorspannung einstellbar. Der Dämpfer ist via Pro-Link mit der Schwinge verbunden und bietet sowohl Komfort als auch Kontrolle.

Vorne liefert die 320-mm-Wave-Bremsscheibe mit Zweikolben-Bremssattel jede Menge gut dosierbare Bremskraft. Sie wird von einer 240-mm-Wavebremsscheibe mit Einkolben-Bremssattel am Heck unterstützt. Das serienmäßige Zweikanal-ABS sorgt für kraftvolles und sicheres Bremsen auch auf rutschiger oder nasser Fahrbahn.

Vorder- und Hinterräder aus Gussaluminium in den Größen 17 x 3,50 Zoll vorn und 17 x 4,50 Zoll hinten sind mit Reifen in den Dimensionen 120/70 ZR17 vorn und 160/60 ZR17 hinten bestückt. L-förmige Ventile aus geschmiedetem Aluminium erleichtern die Kontrolle und Einstellung des Luftdrucks.

#### 4. **Zubehör**

Für die NC750X ist eine ganze Reihe von Honda-Originalzubehör erhältlich, darunter:

- USB-C-Ladestation für das Staufach
- Hinterer Gepäckträger
- 38-l-/ 50-l-Topcase mit Einfassungen aus Aluminium und farblich angepassten Einsätzen
- Kofferhalter
- Koffer – rechts 26 l/32 l, links 33 l mit Einfassungen aus Aluminium und farblich

- angepassten Einsätzen
- Hoher Flyscreen
  - Fuss-Windabweiser
  - Sturzbügel in Metallic Silver
  - Nebelleuchten
  - Heizgriffe

## 5. Technische Daten

<b>MOTOR</b>	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter 4-Takt-8-Ventil, SOHC-Parallel-Twin, EURO5 konform
Hubraum	745 ccm
Bohrung x Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtungsverhältnis	10,7:1
Max. Leistung	59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min
Max. Drehmoment	69 Nm bei 4.750 U/min
Motorölmenge	4 l
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung PGM-FI
Tankinhalt	14,1 l
Verbrauch	Manuell: 3,5 l/100 km (WMTC Modus) DCT: 3,5 l/100 km (WMTC Modus - in Stufe D)
<b>ELEKTRIK</b>	
Starter	Elektrisch
Batteriekapazität	12V/11AH
ACG Ausgang	Manuell: 420W/5000 U/min DCT: 450W/5000 U/min
<b>ANTRIEB</b>	

Kupplungstyp	Manuell: Mehrscheiben im Ölbad DCT: 2 Mehrscheibenkupplungspakete
Getriebetyp	Manuell: 6-Gang DCT: 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Endantrieb	Kette
<b>RAHMEN</b>	
Typ	Stahlrohrrahmen
<b>CHASSIS</b>	
Dimensionen (L x B x H)	2.210 mm x 846 mm x 1.330 mm
Radstand	1.525 mm (1.535 mm mit DCT)
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	800 mm
Bodenfreiheit	145 mm
Gewicht (vollgetankt)	Manuell: 214 kg DCT: 224 kg
<b>FAHRWERK</b>	
Vorne	41 mm Telegabel, 120 mm Hub
Hinten	Monoshock-Dämpfer, Pro-Link-Schwinge, 120 mm Federweg
<b>RÄDER</b>	
Vorne	Mehrspeichen, Gussaluminium
Hinten	Mehrspeichen, Gussaluminium
Felgenreöße vorne	17M/C x MT3,50
Felgenreöße hinten	17M/C x MT4,50
Reifen vorne	120/70-ZR17M/C (58W)
Reifen hinten	160/60-ZR17M/C (69W)

<b>BREMSEN</b>	
ABS-Typ	2-Kanal ABS
Bremse vorne	320 mm Einzelscheibe (Wave) mit 2-Kolben-Bremssattel und Sintermetallbelägen
Bremse hinten	240 mm Einzelscheibe (Wave) mit Einzelkolben-Bremssattel
<b>INSTRUMENTE &amp; ELEKTRONIK</b>	
Instrumente	<p>Digitaler Tachometer, digitaler Drehzahlmesser, Uhr, Kraftstoffanzeige, zwei Tageskilometerzähler, Ganganzeige</p> <p>Anzeige für Momentan- und Durchschnittsverbrauch, Warnleuchte für Kühlmitteltemperatur</p>
Sicherheitssystem	HISS
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

Alle Spezifikationen sind vorläufig und können ohne Vorankündigung geändert werden.

# Bitte beachten Sie, dass es sich bei den angegebenen Zahlen um Ergebnisse handelt, die von Honda unter standardisierten, vom WMTC vorgeschriebenen, Testbedingungen erzielt wurden. Die Tests werden auf einer Freilandstraße mit einer Standardversion des Fahrzeugs, mit nur einem Fahrer und ohne zusätzliche optionale Ausrüstung durchgeführt. Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch kann je nach Fahrweise, Wartung des Fahrzeugs, Wetter, Straßenbedingungen, Reifendruck, Ein-/Anbau von Zubehör, Gepäck, Fahrer- und Beifahrgewicht sowie anderen Faktoren variieren.