

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

10 November 2020

2021 HONDA NC750X



Eines der beliebtesten Allrounder Motorräder Europas erhält ein umfassendes Update: Mehr Leistung, mehr Drehzahl und eine überarbeitete Getriebeübersetzung. Ergänzt durch Throttle By Wire Management, 3 wählbare Fahrmodi und verbesserte Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle). Die viel gelobte Kraftstoffeffizienz bleibt erhalten, auch dank 6 kg Gewichtseinsparung. Neu konstruiert sind der Rahmen, ebenso die Verkleidungsteile. Der einmalig praktische Stauraum wurde vergrößert und die Sitzhöhe um 30 mm reduziert. Das optionale Doppelkupplungsgetriebe DCT (Dual Clutch Transmission) bietet weiterhin die einzigartige Honda Technologie im Zweirad-Bereich. Ein neuer Windschild, LED-Beleuchtung und ein LCD-Display runden das Update ab.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. **Einleitung**

Seit Einführung im Jahr 2012 (als NC700X) 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 für alle Fahrbedingungen gerüstet ist – im Berufsverkehr, auf Reisen oder einfach zum Vergnügen – die NC750X ist ein wahrer Allrounder.

Honda hat die einzigartige und erfolgreiche Ausrichtung der NC750X kontinuierlich verbessert. Über die Jahre gab es einige Updates. Im Modelljahr 2014 erfolgte die Erhöhung des Hubraums um 75 cm³, im Modelljahr 2016 bekam die NC750X ihr Adventure-Styling, neue Instrumente, Upgrades für das DCT und eine LED-Beleuchtung. Im Jahr 2018 kamen die zweistufige Honda Selectable Torque Control und die mögliche Variante mit 35 kW für A2 Führerscheinklasse-Besitzer hinzu.

Für das Modelljahr 2021 konzentriert sich Honda voll und ganz auf die Verbesserung der Stärken der NC750X – Alltagstauglichkeit, Allroundfähigkeiten und optimales 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 elektronische Fahrmodi runden das Gesamtpaket ab.

2. Modellübersicht

Der EURO5-konforme NC750X Motor erhält 4 PS (3 kW) mehr Spitzenleistung und einen um 600 U/min erweiterten Drehzahlbereich, durch Überarbeitung der Ventilsteuerung und effizientere Ein- und Auslasszeiten. 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) erlaubt die Motorcharakteristik über drei vordefinierte Fahrmodi anzupassen: RAIN, STANDARD und SPORT. Die NC750X verfügt auch über einen individuell einstellbaren USER Modus. So gelingt ebenso eine feinere Einstellung der Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle), welche nun 3 Stufen bietet. 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 Windschild bietet mehr Schutz und die neue LCD-Instrumentenanzeige ergänzt die Updates.

Die NC750X Modelljahr 2021 wird in folgenden Farbvarianten 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 ein Plus von 4 PS (3 kW) Spitzenleistung, insgesamt 59 PS (43,1 kW) und 69 Nm 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)***
- ***Für A2-Führerscheininhaber ist eine Version mit 48 PS (35 kW) möglich***

Die Konstruktion des flüssigkeitsgekühlten, SOHC 8-Ventil-Parallel-Twin-Motors der NC750X mit 745 cm³ Hubraum gewährleistet jede Menge Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich. Die vergleichsweise langhubige Architektur mit speziell geformten Brennkammern garantiert in Verbindung mit der Pleuellwelle 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.

Für das Modelljahr 2021 wurden die Ventilsteuerzeiten fein ausbalanciert versetzt und zwischen den beiden Zylindern variiert. Throttle By Wire (TBW) sowie Verbesserungen an der Auspuffanlage ermöglichen mehr Motorleistung und ein höheres Drehzahlband, das erst bei 7.000 U/min endet. Neben der Leistungssteigerung kann das höhere Drehmoment länger auf 5.000 U/min gehalten werden.

Die Spitzenleistung wurde um 4 PS (3 kW) auf 59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min erhöht, mit einem maximalen Drehmoment von 69 Nm bei 4.750 U/min. Die kürzer übersetzten Gänge 1, 2 und 3 (beim Schaltgetriebe als auch beim Doppelkupplungsgetriebe DCT) verbessern das Anfahren aus dem Stand und die Beschleunigung während der Fahrt in jedem Gang. Gemessen ab 30 km/h legt die NC750X in 1,7 Sekunden 20 Meter zurück und in 3,2 Sekunden 50 Meter, während der drehfreudige Motor bei 60 km/h nur 2.500 U/min läuft. Der vierte, fünfte und sechste Gang sind jetzt etwas länger ausgelegt, um maximale Kraftstoffeffizienz zu erreichen.

Für A2 Führerscheinklasse-Besitzer ist es möglich, die Vollversion nachträglich auf 48 PS (35 kW) zu beschränken, indem ein Honda Händler ein neues Mapping auf die ECU aufspielt.

Konstruktive 270 Grad-Kröpfung, versetzte Zündfolge sowie der Einsatz von zwei Ausgleichswellen bewirken eine angenehme Laufkultur und jede Menge Fahrvergnügen. Bohrung und Hub betragen 77 x 80 mm. Alle Komponenten sind so konzipiert, dass sie mehrere Aufgaben gleichzeitig übernehmen: Die Pleuellwelle treibt die Wasserpumpe an, während eine der Ausgleichswellen die Ölpumpe antreibt. Indem die Anzahl der Teile auf diese Weise auf ein Minimum reduziert wird, wird der Motor leicht, effizient und zuverlässig gehalten.

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 Kraftstoffverbrauch der NC750X liegt bei nur 3,5 l / 100 km (WMTC) und bietet so eine annähernde Reichweite von 400 km mit einem 14,1 Liter großen Tank unter dem Sitz. Der Motor erfüllt nun die Vorgaben der EURO5 Norm.

3.2 Elektronik

- ***Throttle By Wire bietet drei voreingestellte Fahrmodi und einen benutzerdefinierten USER Modus***
- ***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 Modus-Auswahl funktioniert über die Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers und wird auf dem LC-Display angezeigt.

SPORT sorgt für eine sportlichere Leistungsentfaltung und Bremswirkung des Motors, mit geringem Eingriff des HSTC und DCT Stufe 4.

RAIN überträgt niedrige Motorleistung und Motorbremswirkung mit starkem Eingreifen von HSTC und DCT Level 1.

STANDARD bietet eine ausgewogene Einstellung zwischen Motorleistungsentfaltung, Motorbremse und HSTC und DCT Stufe 2.

USER ermöglicht benutzerspezifische Einstellungsmöglichkeiten der Motorleistungsentfaltung und Motorbremse, HSTC in den Stufen niedrig, mittel und hoch, sowie vier DCT Stufen. Die HSTC kann auch ausgeschalten werden.

Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) ist sowohl bei der NC750X mit Schaltgetriebe als auch bei der DCT-Version serienmäßig verbaut. Sie verfügt nun über eine verfeinerte Steuerung. Mit Throttle By Wire steuert sie das Hinterraddrehmoment in 3 Stufen statt wie im bisherigen System in nur 2 Stufen:

Level 1 sorgt für einen minimalen Eingriff des Systems und ermöglicht das kontrollierte Durchdrehen des Hinterrades – zum Beispiel auf Kies. Der Systemeingriff wurde gegenüber dem Vorgängermodell weiter reduziert.

Level 2 ist die Standardeinstellung und bietet eine sichere Traktion für jegliche Fahrbedingungen.

Level 3 bietet maximale Kontrolle auf rutschigen Straßen.

HSTC kann auch deaktiviert werden.

3.3 Doppelkupplungsgetriebe (DCT – Dual Clutch Transmission)

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

Das Honda Doppelkupplungsgetriebe DCT ist bereits im elften Produktionsjahr und kam im Jahr 2010 mit der VFR1200F auf den Markt. Seitdem wurden in Europa über 140.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft und 52 % der NC750X Kunden haben sich im Jahr 2019 für die DCT Variante entschieden.

Das Getriebe ermöglicht nahtlose Gangwechsel und bietet beim Fahren schnell unersetzbaren Mehrwert. Das Getriebe verwendet zwei Kupplungen: Eine für das Anfahren und den 1., 3. und 5. Gang, die andere für den 2., 4. und 6. 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. Die erste Kupplung wird dann

elektronisch ausgerückt, während gleichzeitig die zweite 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 eine geringere Ermüdung des Fahrers.

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 & Equipment

- ***Sportlich dynamischeres, minimalistisches Styling***
- ***Neuer Schweinwerfer, neues Rücklicht und Blinker in LED sowie ein neues LCD-Display***
- ***Neuer Windschild verbessert Wind- und Wetterschutz***
- ***Größerer 23 Liter Stauraum bietet Platz für einen Adventure-Style Vollvisierhelm***

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 Windschild 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 harmoniert 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 im Modelljahr 2021 ist der optionale USB-Ladeanschluss.

Ebenso neu ist das Vollfarben LCD-Display, das die Steuerung der Fahrmodi in Verbindung mit der Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers ermöglicht. Die hinteren Blinker der NC750X haben eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS). Bei einer Negativbeschleunigung von 6 m/s^2 und einer Mindestgeschwindigkeit von 53 km/h mit gleichzeitig betätigter Bremse blinken die Warnblinker, um andere Verkehrsteilnehmer vor einem abrupten Stopp zu warnen. Darüber hinaus wird der Schwellenwert auf eine Negativbeschleunigung von mindestens $2,5 \text{ m/s}^2$ reduziert, wenn das ABS aktiviert ist.

Die Funktion schaltet sich auch automatisch wieder ab. Im Gegensatz zu einem einfachen Timer, vergleicht das System die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Vorder- und Hinterrad und berechnet situationsabhängig den Zeitpunkt, an dem der Warnblinker wieder deaktiviert werden muss.

Der Zündschlüssel der NC750X ist im Wave-Design. Hondas bewährte elektronische HISS-Wegfahrsperrung ist damit gekoppelt. Ohne spezielle Codierung des Zündschlüssels lässt sich die Maschine nicht starten, womit Langfingern jede Chance auf Erfolg genommen wird.

3.5 Chassis

- ***Überarbeiteter Diamant-Stahlrohrrahmen spart Gewicht und schafft Platz***
- ***Gewicht vollgetankt konnte um 6 kg reduziert werden***
- ***Sitzhöhe um 30 mm niedriger***
- ***41 mm Show Dual Bending Valve Gabel mit kürzerem Federweg***
- ***Pro-Link-Monoshock hinten, Federvorspannung einstellbar***

Eine unsichtbare, aber wichtige Veränderung des NC750X Chassis wurde durch die Honda Ingenieure mit dem Einsatz eines Diamant-Stahlrohrrahmens vorgenommen. Mit dem sorgfältigen Re-Design, unter Verwendung unterschiedlicher Rohrstärken und Gewichte, konnten nicht nur 1,8 kg Gewicht gegenüber dem Vorgänger-Rahmen eingespart werden, sondern auch mehr nützlicher Platz für den Stauraum gewonnen werden. Das wurde durch die Verlagerung der Batterie und eine neue Gestaltung der Airbox erreicht. Die Detail-Verbesserungen in allen Bereichen des Chassis tragen zu einer Gewichtseinsparung von 1,2 kg bei.

Der Lenkkopfwinkel beträgt weiterhin 27° und der Nachlauf 110 mm, mit einem Radstand von 1.525 mm (1.535 mm mit DCT) und einer Gewichtsverteilung von 48 vorne und 52 hinten. Das Gewicht vollgetankt beläuft sich auf 214 kg (mit DCT auf 224 kg) und ist somit 6kg geringer als beim Vorgängermodell. Auch die Sitzhöhe ist mit 800 mm um 30 mm niedriger.

Die aufrechte Adventure-Bike-Sitzposition verhilft zu bestem Überblick im Verkehrsgeschehen. Perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung, angenehmes Handling und enger Wendekreis unterstützen die leichte Beherrschbarkeit der NC750X, auch bei niedrigem Tempo im Stadtverkehr.

Die niedrigere Sitzposition konnte mit einer kleinen Verringerung des Federwegs erreicht werden. Die 41 mm Showa Teleskopgabel hat nun 120 mm Federweg (statt bisher 153,5 mm) und verfügt über Showa's Double-Bending-Valve Technologie, welche Fahrkomfort und Dämpfung spürbar 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 (statt bisher 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 Wave-Bremsscheibe mit Einkolben-Bremssattel am Heck unterstützt. Das serienmäßige Zweikanal-ABS sorgt für kraftvolles und sicheres Bremsen auch auf rutschiger oder nasser Fahrbahn.

Die 17 Zoll Aluminiumguss-Felgen sind vorne mit Reifen in der Dimension 120/70 ZR17 und hinten in der Dimension 160/60 ZR17 kombiniert. L-förmige Ventile aus geschmiedetem Aluminium erleichtern die Kontrolle und Einstellung des Luftdrucks.

4. Honda Original Zubehör

Für die NC750X ist folgendes Honda Original Zubehör erhältlich:

USB-Ladeanschluss für das Staufach

Gepäckträger

50 Liter Top Case mit Aluminium- oder Farbeinsatz

38 Liter Top Case

Seitenkoffer-Träger

Seitenkoffer-Set, mit Einfassungen aus Aluminium und farblich angepassten Einsätzen, rechts 26 Liter, links 32 Liter

Hoher Windschild

Fuß-Windabweiser

Frontschutzbügel

Nebelscheinwerfer

Heizgriffe

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile, erfüllt EURO5 Abgasnorm
Hubraum	745 cm ³
Bohrung ´ Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min
Max. Drehmoment	69 Nm bei 4.750 U/min
Ölvolumen	4 Liter

KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Kraftstoffverbrauch	MT: 3,5 l/100 km (WMTC Modus) DCT: 3,5 l/100 km (WMTC Modus - in Stufe D)
ELEKTRIK	
Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11 AH
Lichtmaschine	MT: 420 W bei 5.000 U/min DCT: 450 W bei 5.000 U/min
Kupplung	MT: Mehrscheiben im Ölbad Doppelkupplung (DCT): Mehrscheibenkupplungspakete, hydraulisch
Getriebe	Manuell: 6-Gang DCT: 6-Gang
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Diamant-Stahlrohrrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (L`B`H)	2.210 mm x 846mm x 1.330 mm
Radstand	MT: 1.535mm DCT: 1.535mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	800 mm
Bodenfreiheit	145 mm

Gewicht vollgetankt	214 kg (MT) / 224 kg (DCT)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	41 mm Telegabel, 120 mm Federweg
Hinten	Monostoßdämpfer mit Pro Link Hebelumlenkung, Federweg 120 mm
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussräder
Hinten	Aluminiumgussräder
Felgengrösse vorne	17 M/C x MT 3.50
Felgengrösse hinten	17 M/C x MT 4.50
Reifengrösse vorne	120/70-ZR17M/C (58W)
Reifengrösse hinten	160/60-ZR17M/C (69W)
BREMSEN	
ABS-System	2 Kanal ABS
Typ vorne	320 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Zweikolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
Typ hinten	240 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Einkolben-Bremszange, organische Bremsbeläge
INSTRUMENTE / ELEKTRIK	
Instrumente	Digitaler Balkendrehzahlmesser und Tachometer, Ganganzeige, Tank- und Kraftstoffverbrauch (momentan/Durchschnitt), Uhr, zwei Tageskilometerzähler, Kühlmittel-Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.