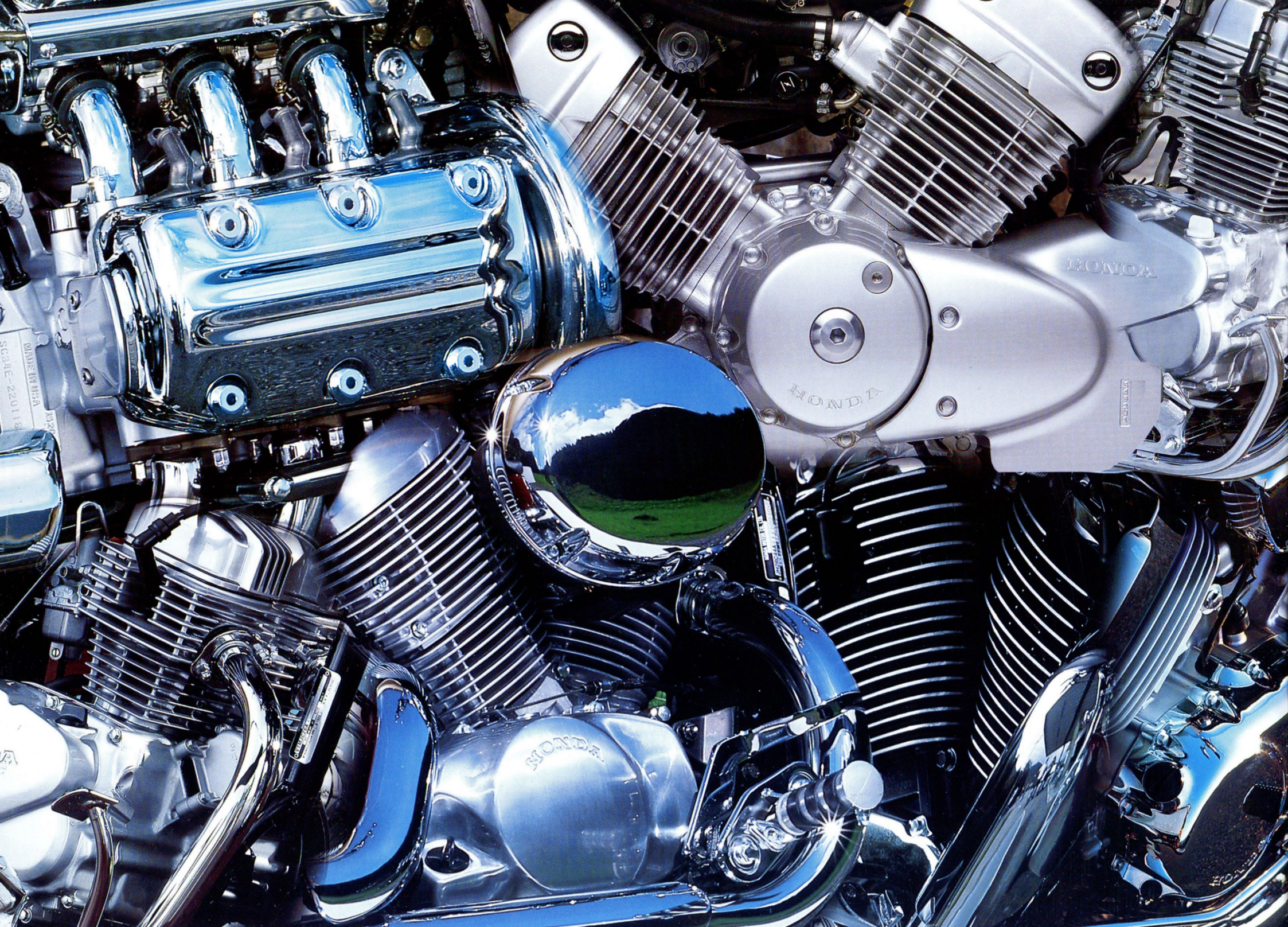
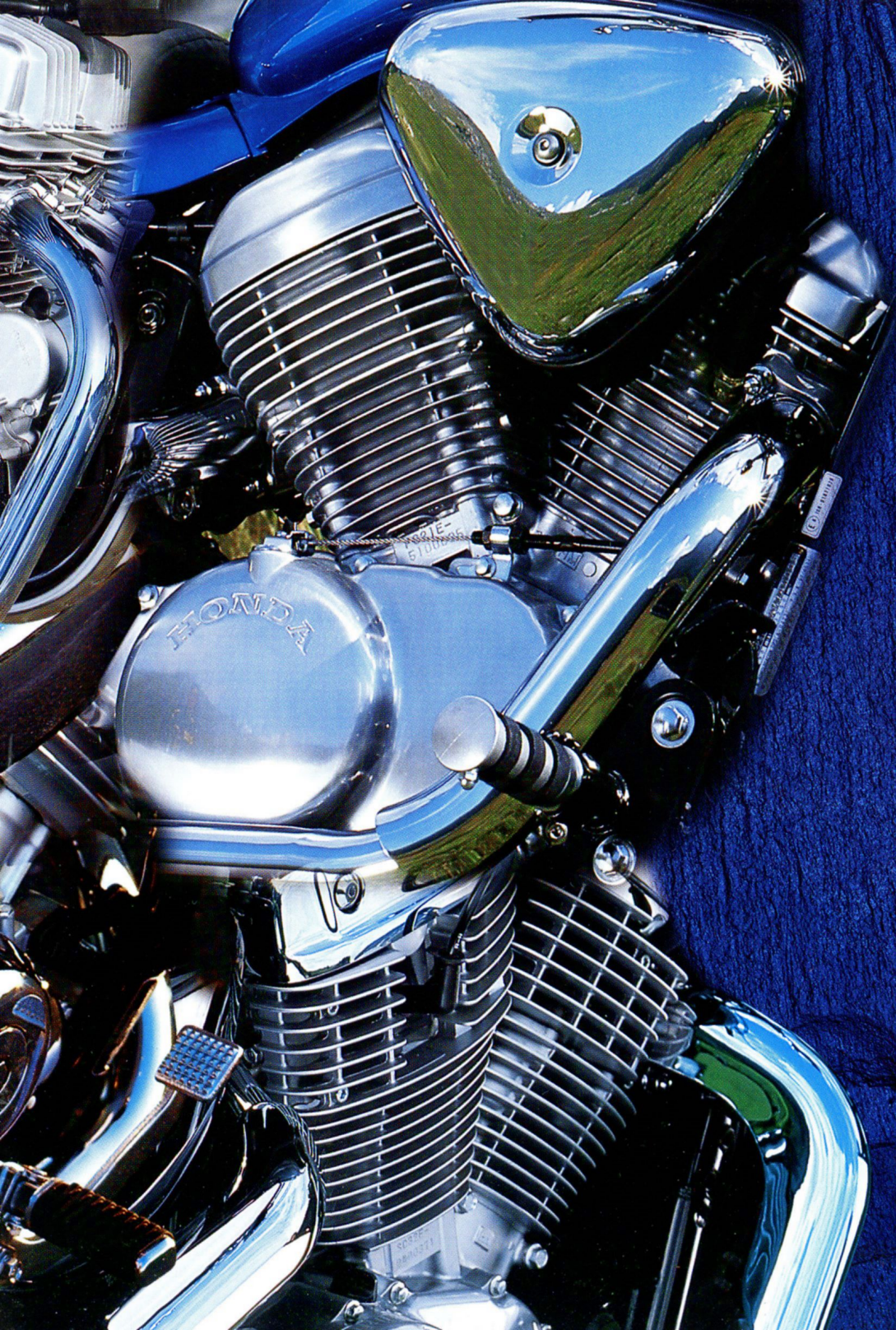


Customs

Shadow
American Classic Edition
HONDA





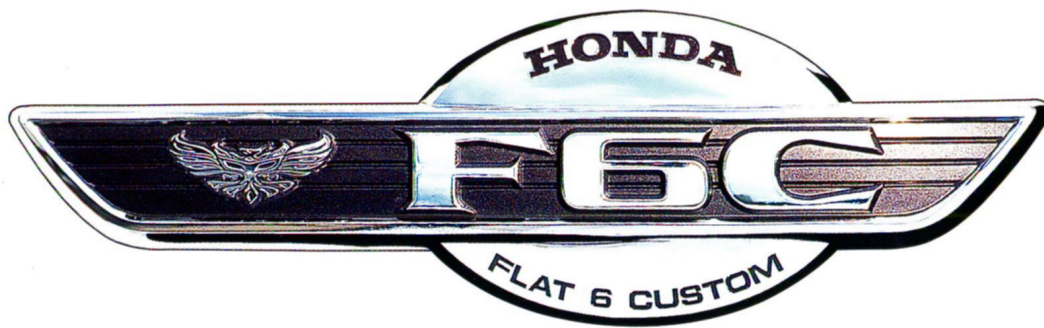


Customs

Klassiker der Moderne

Vom 90-cm³-Roller bis hin zum luxuriösen Sechszylinder-Cruiser mit mehr als 1500 cm³ Hubraum - jedes Custom-Fahrzeug von HONDA ist eine Klasse für sich. Langgehegte Motorradträume werden Wirklichkeit, wenn reinrassiges American-Customs-Styling sich mit modernster HONDA-Technologie verbindet. Wann immer relaxtes Cruisen angesagt ist, sind diese zeitlosen Klassiker der Moderne in ihrem Element.





F6C : Eine Klasse für sich.

Eine Maschine wie die F6C gibt es kein zweites Mal. Denn mit diesem luxuriösen Power-Cruiser hat HONDA nicht einfach nur ein neues Motorrad entwickelt, sondern eine völlig neue Dimension des Cruisens geschaffen. Erobert die F6C durch ihr ansprechendes Styling Ihr Herz im Sturm, so wird ihre atemberaubende Leistung Sie schier begeistern. Aber überzeugen Sie sich besser selbst. Steigen Sie auf, starten Sie den kraftvollen Sechszylinder-Boxer und genießen Sie das samtweiche Beschleunigungspotential in all seinen Facetten. Noch Fragen? Wohl kaum. Oder doch? Wie kann ein Motorrad dieser Größe und Power nur mit einer so beeindruckenden Agilität und Manövrierfähigkeit aufwarten?

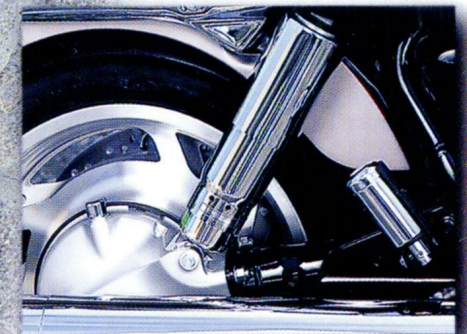
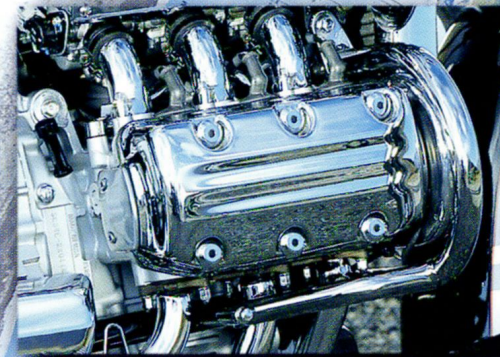
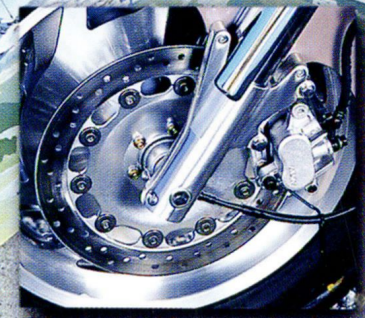
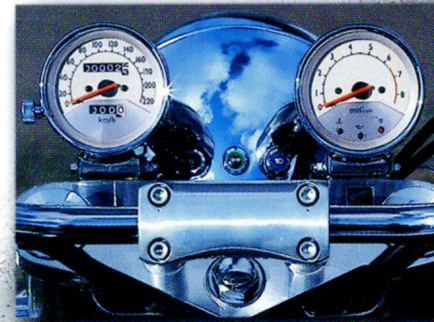
Ein Custom-Triebwerk der besonderen Art

Daß es sich beim 1.520-cm³-Sechszylinder-Boxermotor der F6C um etwas ganz Besonderes handelt, wird bereits beim ersten Anblick der chromglänzenden Vergaserreihen klar. Und dennoch nimmt einem die geschmeidige Leistungsabgabe dieses imposanten Triebwerks immer wieder aufs Neue den Atem. Über den gesamten Drehzahlbereich zeigt der Boxer ein ausgezeichnetes Ansprechverhalten, wobei die Kraft über ein sauber abgestuftes Fünf-Gang-Getriebe und eine wartungsarme Kardanwelle ans Hinterrad gelangt. Aber auch der Sound, der aus der Sechsin-Sechs-Anlage tritt, begeistert. Und das umweltbewußt, denn die F6C'99 erfüllt souverän die Euro-1-Abgasnorm.

Das Chassis der F6C steht dem Triebwerk in puncto Besonderheit in nichts nach. So zeigt sich die Maschine nicht nur äußerst agil, sondern

bietet dank ihres verwindungssteifen Rahmens und der hochwertigen Radaufhängung - Upside-down-Teleskopgabel vorn, zwei verchromte Federbeine hinten - eine ausgeprägte Manövrierfähigkeit.

Bei allem Komfort verliert man jedoch nie das Gefühl für Fahrbahnoberfläche und Strecke. Ein exzellentes Kurven- und Bremsverhalten gewährleisten die großzügige Bodenfreiheit und die drei mächtigen Scheibenbremsen. Und nicht zuletzt ihre imposante Optik und qualitativ hochwertige Lackierung machen die F6C zu einer Klasse für sich.





398-AK73

Shadow

VT1100C3

VT1100C3 Shadow: Formvollendete Eleganz.

Mit der VT1100C3 Shadow interpretiert HONDA die Custom-Legende auf eine ganz neue Art. Inspiriert vom stromlinienförmigen US-Design der 30er Jahre erinnern die Long-and-Low-Proportionen dieser neuen Maschine an die windschnittigen Automobilformen jener Tage. So vermittelt die gleichermaßen traditionelle wie moderne Optik selbst im Stand einen unnachahmlichen Eindruck von Fluß und Bewegung. Elegante Schutzbleche, die abgedeckte Radaufhängung, poliertes Aluminium und Chrom in Hülle und Fülle – all das macht die VT1100C3 Shadow zu einer höchst modernen Interpretation des Pioniergeistes.

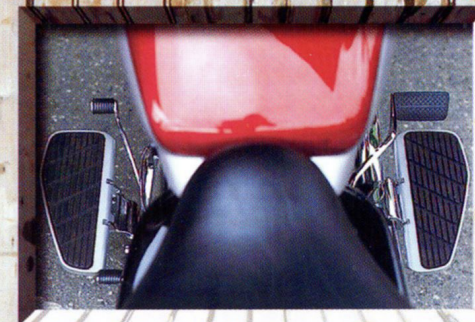
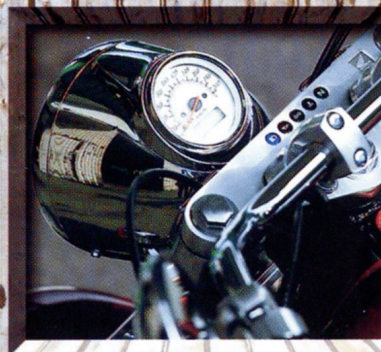
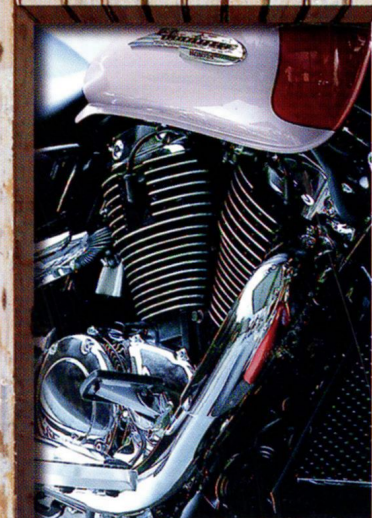
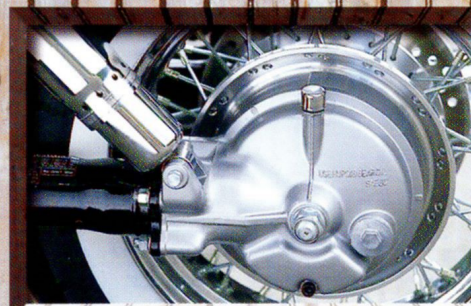
Echtes V2-Feeling

Angetrieben wird dieses Kunstwerk auf zwei Rädern von einem mächtigen V2-Motor mit einem Zylinderwinkel von 45°, wobei die Single-Pin-Kurbelwelle die VT1100C3 und das Fahrerherz erst richtig zum Pulsieren bringt. Für satten Sound, enorme Leistung und ein kräftiges Drehmoment sorgt die 2-in-1-Auspuffanlage, in der sich zwei unabhängige Systeme verbergen.

Einfach aufsitzen und den Blick schweifen lassen - das ist bei dieser Shadow bereits ein Erlebnis für sich. Vorne zieht der Chromscheinwerfer alle Augen auf sich. Von hier aus führt die optische Entdeckungsreise über die breite, vollverkleidete 41-mm-Ø-Gabel mit ihrem wohl-

tuenden Federweg von 127 mm nach unten zu den satten Weißwandreifen (17 Zoll vorne und 15 Zoll hinten), die prachtvoll die luxuriöse Zweifarblackierung ergänzen.

Luxus ist auch das Stichwort für den breiten Sattel, dessen niedrige Plazierung ein besonders entspanntes Handling verspricht. Nach soviel Augenschmaus sollen natürlich auch die Fahrerhände und -füße zu ihrem Recht kommen. Bitte sehr: Ran an den niedrigen Lenker, die Stiefel auf die breiten Trittbretter gesetzt, und ab geht die Fahrt auf der VT1100C3 – einer Maschine, die längst vergangene Zeiten auf dem Asphalt unserer Tage wieder lebendig werden läßt.







VT1100C2 Shadow : Die Krone der Schöpfung.

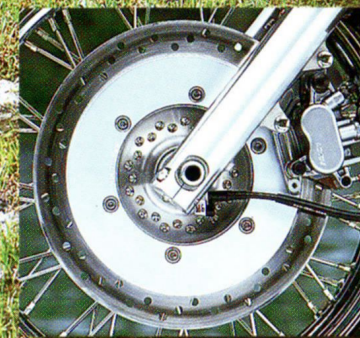
Die Einführung der VT1100C2 Shadow im Jahre 1995 markierte einen weiteren Glanzpunkt in der an Highlights reichen Geschichte der Custom-Bikes aus dem Hause HONDA. Denn diese Maschine verkörpert alles, was den Namen Shadow zum Inbegriff für relaxtes Cruisen gemacht hat. Erstmals unterstreichen nun eine satte Unilackierung und ein neues silbernes Motorfinish die zeitlose Eleganz dieses traditionsbewußten Cruisers.

Easy Riding in Reinkultur

Ein weit ausladender Lenker, tief heruntergezogene Schutzbleche und die typische "Long-and-Low"-Proportionen machen die VT1100C2 zum Custom-Bike par excellence. Mit der jetzt 10 mm niedrigeren Radaufhängung und dem überarbeiteten Sitzdesign bietet das neue Modell eine 30mm tiefer liegende Sitzposition: Noch entspannter kann man einfach nicht cruisen. Dank der neuen schwingungsgedämpften Lenkergriffe pulsiert der 45°-V2-Motor mit Single-Pin-Kurbelwelle spürbar, aber wohldosiert, während die beiden Shotgun-Schalldämpfer den passenden Soundtrack für Ihr Roadmovie liefern. Auch jenseits der Stadtgrenzen wird die VT1100C2 ihrem Anspruch als Easy Rider voll

und ganz gerecht. Die auf Komfort ausgelegte Radaufhängung erweist sich auch für Kurvenfahrten als ideal abgestimmt, während die kräftigen Doppelscheibenbremsen vorne schon bei sanftem Zug am breiten, verchromten Bremshebel für zuverlässige Verzögerung sorgen.

Ganz und gar zeitgemäß ist die Technik unter den klassischen Formen und Proportionen: Genannt seien hier nur der wartungsarme Kardanantrieb und die selbstnachstellende Ventilbetätigung. Dieses Bike bietet nicht nur eine zeitlose Optik: Es ist einfach zeitlos gut.





HONDA

HONDA



VT750C2 Shadow American Classic Edition : Echte Custom-Tradition.

Wenn es zwischen Fahrern und Motorrädern so etwas wie Liebe auf den ersten Blick gibt, dann ist die Begegnung mit der VT750C2 Shadow American Classic Edition für den echten Chopper-Fan der Beginn einer langen Beziehung. In der gleichen klassischen Tradition wie die VT1100C3 findet die VT750C2 die perfekte Balance zwischen Legende und Realität. Mit ihrer erstklassigen Ausstattung und Verarbeitung in bewährter HONDA-Qualität bietet die VT750C2 Shadow ein von Grund auf ehrliches Preis-Leistungs-Verhältnis.

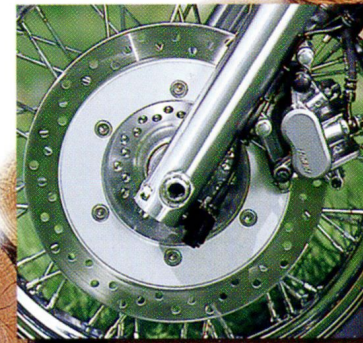
Kultivierte Leistungsabgabe

Ein kurzer Dreh am Gasgriff, den nach hinten gezogenen Lenker fest in den Händen und schon meldet sich der 52°-V2 der VT750C2 mit einem enormen Drehmoment zu Wort. Der auf mühelose Leistungsabgabe im unteren Drehzahlbereich ausgelegte Motor ist mit einer mächtigen Schwungmasse ausgestattet, die kerniges V2-Feeling aufkommen lässt.

Seine traditionelle "luftgekühlte" Optik verdankt das flüssigkeitsgekühlte Triebwerk den fein gerippten Zylindern. Unter dem verchromten Endstück der Auspuffanlage verbergen sich zwei separate Schalldämpfer, die nicht nur der Leistungssteigerung dienen, sondern auch einen adäquaten Sound erzeugen. Auch beim Chassis der

VT750C2 trifft zeitlose Optik auf moderne Technologie. Die robuste Zentralrohrrahmenkonstruktion garantiert ein neutrales und einfaches Handling, und eine massive Aluminiumgabelbrücke hat die verkleidete 41-mm-Ø-Gabel fest im Griff.

Für ausreichend Komfort sorgen zwei klassische Stoßdämpfer, satte Pneus und eine leistungsstarke Scheibenbremse am Vorderrad. Schon beim Platznehmen auf dem gepolsterten Sitz spürt man : That's it ! Ein kurzer Blick auf das elegant auf dem Tank platzierte Instrumentencockpit und los geht's – zuerst mal bis zum Horizont, und dann einfach immer weiter.







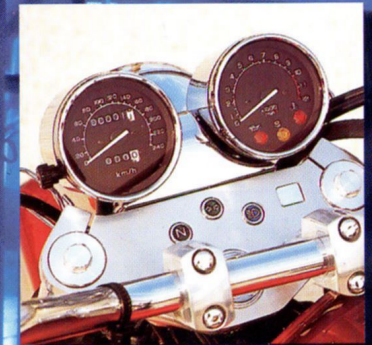
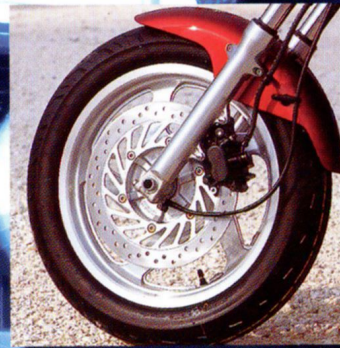
VF750C : Heißblut im coolen Design.

Die VF750C ist ein motorradtechnischer Leckerbissen erster Güte. Und das strahlt sie auch mit jedem Zentimeter ihrer langgestreckten Silhouette aus. Vier mächtige, verchromte Schalldämpfer unterstreichen nachdrücklich den Anspruch, den vorne die vier ebenfalls chromstrotzenden Zylinder anmelden. Neben Chrom spielt edel gearbeitetes Aluminium eine Hauptrolle in diesem optischen Konzert der Superlative. Zum Beispiel bei den Felgen und der aus dem Vollen gearbeiteten oberen Gabelbrücke. Nichts verstellt den freien Blick auf die Instrumente, nichts lenkt von den sauber platzierten Kontrolleuchten ab. Zu dieser aufgeräumten Optik trägt nicht zuletzt der Kunstgriff bei, das Zündschloß nicht im Lenkerbereich, sondern unterhalb des Tanks zu platzieren. Bei der VF750C sind Form und Funktion eine besonders harmonische Verbindung eingegangen, die ganz einfach Respekt einflößt. Und das schon bevor Starter und Motor in Aktion treten können.

Imposant und prachtvoll

Bei aller amerikanischen Inspiration wird die VF750C auch höchsten europäischen Fahransprüchen souverän gerecht. Was den Fachmann kaum erstaunt, hat sich ihr Triebwerkskonzept doch schon in mehreren Straßenmaschinen aus dem Hause HONDA erfolgreich bewährt. Von seinem schieren Beschleunigungsvermögen einmal abgesehen, beeindruckt es durch Elastizität und jederzeit kultivierte Leistungsabgabe. So bewegt sich die VF750C fügsam durch den dichtesten Stadtverkehr, ohne ungnädig an der Kette zu zerren und ist auch auf der Landstraße einem sanften Dahinschnurren keineswegs abgeneigt – weiß sie doch, daß ihr Fahrer sie über kurz oder lang

bei entsprechender Gelegenheit wieder voll antreten läßt. Dann kommen ihre 64 kW (87 PS) nicht nur zu ihrem Recht, sondern über das 5-Gang-Getriebe auch sauber abgestuft ans Hinterrad. Für überaus solide Rahmenbedingungen bürgt eine massive Doppelschleifenkonstruktion, und die Verzögerungskräfte dosiert der Fahrer über eine 316-mm-Ø-Scheibenbremse vorne und eine bullige Trommelbremse am Hinterrad. Was dank der niedrigen Sitzposition jederzeit ein ganz besonders lässiges Vergnügen ist. Denn wer Cruiser-Vergnügen vom Feinsten sucht, sitzt auf der VF750C immer garantiert richtig.







VT600C Shadow: Der Chopper mit der endlosen Erfolgsgeschichte.

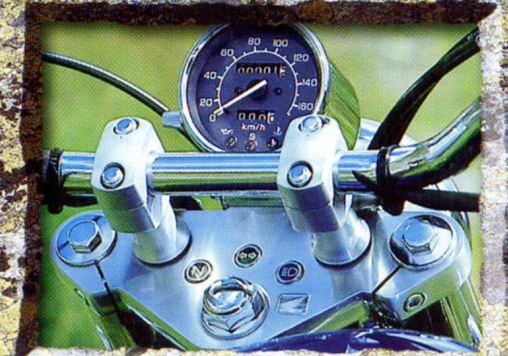
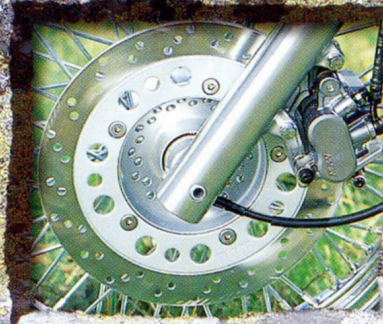
In der langen Custom-Cruiser-Tradition von HONDA ist die VT600C Shadow so etwas wie der Chopper pur in Reinkultur, komponiert nach einem klassischen Erfolgsrezept: Tropfenförmiger Tank, verchromte Speichenfelgen, mächtiges Hinterrad und Shotgun-Auspuffrohre. Und im Mittelpunkt: Der sauber laufende und drehmomentstarke V2-Motor. Nicht zu vergessen ihre hochwertige Ausstattung, ihre Agilität und ihr ausgeprägter Komfort. Doch auch all dies erklärt nur zum Teil die schier endlose Erfolgsgeschichte dieser Maschine, die seit so vielen Jahren in ihren Grundzügen unverändert gebaut und geliebt wird. Denn das wahre Geheimnis dieses Mittelklasse-Choppers liegt in dem ganz besonderen Feeling, das aus einem Bike mehr macht als nur die Summe seiner Teile.

Perfekte Mischung

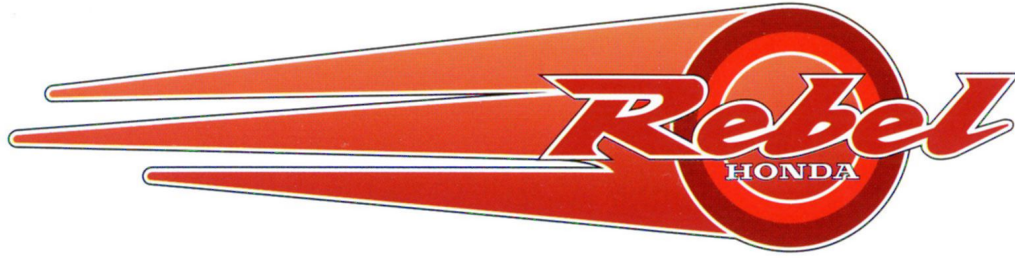
Die VT600C Shadow wartet mit der perfekten Mischung von leichtem Handling, spritziger Leistung und "Easy Rider"-Feeling auf. Ihr Herzstück ist ein flüssigkeitsgekühlter 583-cm³-V2 mit gleichermaßen sanftem und souveränem Durchzug im gesamten Drehzahlbereich. Optisch besticht dieser 52°-V2-Motor durch seine fein gerippten Zylinder, akustisch erfreut er mit dem vollmundigen Sound seiner chromblitzenden Auspuffanlage. Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit verstehen sich bei einer Maschine von HONDA schon von selbst.

Egal ob beim Cruisen in der City oder beim Touren über die Landstraße – die leichte und handliche VT600C ist jederzeit und überall für

problemlosen Fahrspaß gut. Für vorbildliche Stabilität sorgen der robuste Doppelschleifenrahmen und die sorgfältig abgestimmte Radaufhängung. Die Verzögerungsarbeit erfolgt schwerpunktmäßig über eine effiziente 296-mm-Ø-Vorderradscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange. Auch den klassischen Buckhorn-Lenker haben die Fahrerhände ganz relaxed im Griff. Und wer's noch individueller liebt, schreibt mit dem vielfältigen HONDA-Zubehör sein ganz eigenes Kapitel dieser endlosen Erfolgsgeschichte.







CMX250C Rebel : Eine Attraktion in Klassik.

Wer vom Easy Riding bisher immer nur geträumt hat, für den rückt dieses Erlebnis jetzt in ganz greifbare Nähe. Denn mit der CMX250C Rebel bietet HONDA ein Motorrad mit absoluten Alltagsqualitäten in waschechter Chopper-Optik. Chrom, wohin das Auge blickt. Eine Lackierung so satt, daß es eine wahre Augenweide ist. Eine entspannte Sitzposition mit breitem Lenker und niedriger Sitzhöhe. Kurz gesagt: Ein Traum von einem Chopper.

Die City ist ihre Welt

Im dichten Stadtverkehr ist die CMX250C Rebel ganz in ihrem Element. Ein Druck auf den Elektrostarter, ein kurzer Dreh aus dem Handgelenk, und sie findet mit Leichtigkeit ihren Weg. Genauso leicht, wie die Füße des Fahrers dank einer Sitzhöhe von nur 675 mm bei jedem Stopp festen Bodenkontakt finden. Zusätzlich erleichtern ein präzises Getriebe und eine leichtgängige Kupplung das Fortkommen. Sehen und gesehen werden ist im Stadtverkehr besonders wichtig, und dieser Forderung wird die CMX250C Rebel mit ihrem kraftvollen Scheinwerfer und den großen Blinkern mühelos gerecht. Und nicht zuletzt bietet der Hubraum des Zweizylinder-Reihenmotors mit 13 kW (17 PS) jederzeit ausreichend Leistung, um zügig mit dem Verkehr mitzuschwimmen. Und natürlich ausreichend

Reserven für den Ausritt über die Landstraße, wo ein Chopper nun einmal zu Hause ist.

Unkompliziert, praxisgerecht und wirtschaftlich – diese Attribute gelten bei der CMX250C Rebel auch auf lange Sicht. So sind ihre elektronische CDI-Zündung und die Batterie wartungsfrei, und die Kette des Endantriebs zeichnet sich durch eine besonders lange Lebensdauer aus. Das alles natürlich bei HONDA-typisch niedrigem Kraftstoffverbrauch. Die CMX250C Rebel: Der wirtschaftliche Weg zum grossen Chopper-Vergnügen.







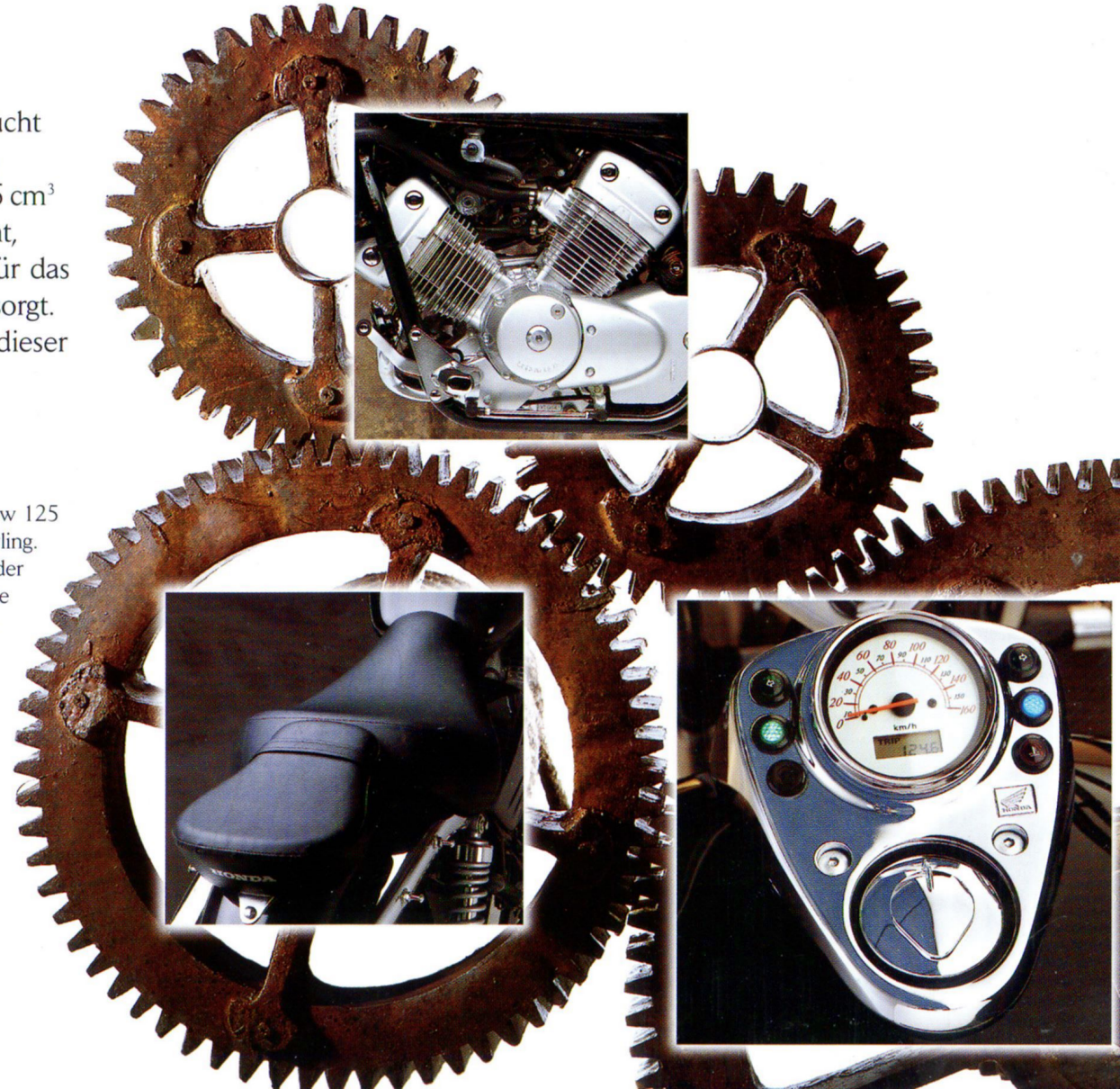
Shadow 125 : Die Kleine mit dem starken Auftritt.

Schon auf den ersten Blick wird klar : Dieses Einsteigermodell braucht sich hinter den hubraumstärkeren HONDA-Custom-Bikes nicht zu verstecken. Ein brandneuer, flüssigkeitsgekühlter V2-Motor mit 125 cm³ Hubraum verleiht der Shadow 125 soviel Power und Drehmoment, wie es diese Klasse erlaubt, während die 90-Grad-V-Konfiguration für das kraftvolle Pulsieren und den typischen Sound größerer Maschinen sorgt. Und dank des HONDA-Air-Injection-Systems im Auslaßtrakt gibt dieser zeitgemäße Motor auch in puncto Abgasreinheit den Ton an.

Fahrvergnügen inklusive

Trotz unverkennbarer Stylinganleihen bei ihren großen Schwestern - wie die authentisch gerippten Zylinder, der cruisertypische Gabelwinkel und der großvolumige Tank anschaulich beweisen - bietet die Shadow 125 das einfache Handling einer echten 125er. Die geringe Sitzhöhe von nur 680 mm, der breite Lenker und die aufrechte Sitzposition ermöglichen auch in dichtem Verkehr leichtes Manövrieren. Ein steifer Doppelschleifenrahmen, eine sensibel ansprechende Radaufhängung und eine kräftige Scheibenbremse vorne gewährleisten zuverlässige Stabilität und Kontrolle für entspanntes Cruisen über Land. Und als

echtes Custom-Bike bietet die Shadow 125 viel Spielraum für individuelles Styling. Standardausstattungsmerkmale wie der auf dem Tank sitzende, verchromte Instrumentenblock, der glänzende Auspuff und die Drahtspeichenfelgen lassen sich durch maßgeschneiderte HONDA-Accessoires ergänzen. Mit Soziushaltegriffen, Windschutzscheibe, Chromschutzblechen, Sissybar und Top Case wird die Shadow 125 zu Ihrem ganz persönlichen Bike.





Rebel

CA125

**Rebel 125 : Der kleine Chopper
ohne Kompromisse.**

Die Rebel 125 zählt nicht ohne Grund zu den bestverkauften Einsteiger-Choppern in Europa. Eine klassische Optik und vorbildliche Verarbeitungsqualität machen sie zum absolut vollwertigen Mitglied der American-Custom-Familie von HONDA. Mit ihrer niedrigen Sitzhöhe und dem problemlosen Handling ist sie das ideale City-Bike und gibt sich auch bei längeren Touren über die Landstraße als entspannter Chopper der HONDA-Familie. Der Auftritt einer ganz Großen, gepaart mit den wirtschaftlichen Eckwerten der 125-cm³-Hubraumklasse – das ist ihre Erfolgsformel.

Ein echter Blickfang

Long-and-Low-Bauweise, schräg angestellte Vorderradgabel, niedriger Sitz und ein tropfenförmiger Tank in luxuriöser Zweifarblackierung – in puncto Optik macht die kleinste in der HONDA-Custom-Familie absolut keine Kompromisse. Der geschwungene Buckhorn-Lenker und der satte Hinterradreifen runden das Bild eines robusten und zuverlässigen Choppers gelungen ab. Dazu poliertes Metall und funkelndes Chrom wohin das Auge blickt: Vom Lenker über die Ventildeckel bis hin zum Scheinwerfer und der Hupenabdeckung, von den Fußrasten bis hin zu den beiden Schutzblechverstreben.

Angetrieben wird die Rebel 125 von einem fahrtwindgekühlten Zweizylinder-Reihenmotor, der im Stadtverkehr geradezu in seinem Element ist. Mit seiner Leistung bietet er auch Reserven für einen agilen Sozusbetrieb.

Volle 10 Liter Tankinhalt und ein günstiges Verbrauchsverhalten machen häufige Tankstopps überflüssig. Stabiles Handling und eine 240-mm-Ø-Scheibenbremse vorne sorgen für sichere Kontrolle. Und hat man erst einmal auf der großzügig gepolsterten Sitzbank der Rebel 125 Platz genommen, rückt der Gedanke an Kompromisse in ganz weite Ferne.





F6C



F6C



VT1100C3 Shadow



VT1100C3 Shadow



VT1100C2 Shadow



VT1100C2 Shadow



VT750C2 Shadow



VT750C2 Shadow



VT750C2 Shadow



VF750C



VF750C



VT600C Shadow



VT600C Shadow



VT600C Shadow



CMX250C Rebel



CMX250C Rebel



Shadow 125



Shadow 125



Shadow 125



Rebel 125



Rebel 125



Rebel 125

Technische Daten (G-Typ)

	F6C	VT1100C3	VT1100C2	VT750C2	VF750C	VT600C	CMX250C Rebel	Shadow 125	Rebel 125
Motor	Flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor (SOHC), 12 Ventile	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (SOHC), 45°-V2, 6 Ventile	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor (SOHC), 45°-V2, 6 Ventile	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (SOHC), 52°-V2, 6 Ventile	Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor (DOHC), 90°-V4, 16 Ventile	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (SOHC), 52°-V2, 6 Ventile	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor (SOHC)	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (SOHC), 90°-V2, 4 Ventile	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor (SOHC), 4 Ventile
Bohrung und Hub	71 x 64 mm	87,5 x 91,4 mm	87,5 x 91,4 mm	79 x 76 mm	70 x 48,6 mm	75 x 66 mm	53 x 53 mm	42 x 45 mm	44 x 41 mm
Hubraum	1.520 cm ³	1.099 cm ³	1.099 cm ³	745 cm ³	748 cm ³	583 cm ³	234 cm ³	125 cm ³	125 cm ³
Verdichtung	9,8 : 1	8 : 1	8 : 1	9 : 1	10,8 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1	10,2 : 1	9,4 : 1
Vergaser	6 x 28-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	2 x 36-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	2 x 36-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	2 x 32-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	4 x 34-mm-Ø-Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern	1 x 34-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	22,8-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	2 x 23-mm-Ø-Gleichdruckvergaser	18-mm-Ø-Kolbenschieber
Max. Leistung	72 kW (98 PS) bei 6.000 min ⁻¹	42 kW (57 PS) bei 4.750 min ⁻¹ 37 kW (50 PS) bei 4.750 min ⁻¹ 25 kW (34 PS) bei 4.500 min ⁻¹	37 kW (50 PS) bei 4.500 min ⁻¹ 25 kW (34 PS) bei 4.000 min ⁻¹	33 kW (45 PS) bei 5.500 min ⁻¹	64 kW (87 PS) bei 9.000 min ⁻¹ 37 kW (50 PS) bei 8.750 min ⁻¹ 25 kW (34 PS) bei 6.250 min ⁻¹	28 kW (38 PS) bei 6.500 min ⁻¹ 25 kW (34 PS) bei 6.500 min ⁻¹	12,4 kW (17 PS) bei 8.000 min ⁻¹	11 kW (15 PS) bei 10.000 min ⁻¹	8,1 kW (11 PS) bei 9.500 min ⁻¹
Max. Drehmoment	130 Nm bei 5.000 min ⁻¹	93 Nm (42 kW) bei 2.500 min ⁻¹ 91 Nm (37 kW) bei 2.500 min ⁻¹ 86 Nm (25 kW) bei 2.000 min ⁻¹	86 Nm (37 kW) bei 2.500 min ⁻¹ 80 Nm (25 kW) bei 2.250 min ⁻¹	63 Nm bei 3.000 min ⁻¹	70 Nm (25 kW) bei 7.250 min ⁻¹ 58 Nm (37 kW) bei 4.500 min ⁻¹ 53 Nm (25 kW) bei 2.750 min ⁻¹	48 Nm (28 kW) bei 3.500 min ⁻¹ 48 Nm (25 kW) bei 3.500 min ⁻¹	17,4 Nm bei 5.500 min ⁻¹	10,2 Nm bei 9.000 min ⁻¹	9,1 Nm bei 6.000 min ⁻¹
Zündung	Digitale Transistorzündung	Digitale Transistorzündung	Digitale Transistorzündung	Digitale Transistorzündung	Digitale Transistorzündung	Transistorzündung	CDI-Zündung	Digitale Transistorzündung	CDI-Zündung
Starter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter	Elektrostarter
Getriebe	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge	5 Gänge
Endantrieb	Kardantrieb	Kardantrieb	Kardantrieb	Ø-Ring-Kette	Ø-Ring-Kette	Ø-Ring-Kette	Ø-Ring-Kette	Rollenkette	Rollenkette
Abmessungen (LxBxH)	2.530 x 980 x 1.185 mm	2.540 x 975 x 1.135 mm	2.440 x 965 x 1.150 mm	2.455 x 980 x 1.110 mm	2.365 x 850 x 1.135 mm	2.355 x 840 x 1.120 mm	2.195 x 835 x 1.080 mm	2.291 x 885 x 1.078 mm	2.195 x 835 x 1.080 mm
Radstand	1.690 mm	1.680 mm	1.650 mm	1.615 mm	1.660 mm	1.600 mm	1.460 mm	1.524 mm	1.460 mm
Sitzhöhe	740 mm	725 mm	700 mm	700 mm	710 mm	690 mm	675 mm	680 mm	675 mm
Bodenfreiheit	155 mm	145 mm	140 mm	145 mm	155 mm	140 mm	150 mm	140 mm	150 mm
Tankinhalt	20 Liter	16 Liter	15 Liter	14 Liter	13 Liter	11 Liter	10 Liter	12 Liter	10 Liter
Felgen Vorne/Hinten	Alufelgen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Alufelgen mit fünf Speichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen	Stahlfelgen mit Stahlspeichen
Bereifung Vorne	150/80-17	140/80-17	120/90-18	120/90-17	120/80-17	100/90-19	3,00-18	100/90-17	3,00-18
Bereifung Hinten	180/70-16	170/80-15	170/80-15	170/80-15	150/80-15	170/80-15	130/90-15	130/90-15	130/90-15
Radaufhängung Vorne	45-mm-Ø-Upside-down-Teleskopgabel, 110 mm Federweg	41-mm-Ø-Teleskopgabel, 127 mm Federweg	41-mm-Ø-Teleskopgabel, 150 mm Federweg	41-mm-Ø-Teleskopgabel, 130 mm Federweg	41-mm-Ø-Teleskopgabel, 150 mm Federweg	39-mm-Ø-Teleskopgabel, 146 mm Federweg	33-mm-Ø-Teleskopgabel, 116 mm Federweg	35-mm-Ø-Teleskopgabel, 110 mm Federweg	33-mm-Ø-Teleskopgabel, 126 mm Federweg
Radaufhängung Hinten	Konventionelle Schwinge mit 2 Federbeinen, einstellbare Vorspannung, 120 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, einstellbare Vorspannung, 95 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, einstellbare Vorspannung, 100 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, einstellbare Vorspannung, 90 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, einstellbare Vorspannung, 100 mm Federweg	Dreieckschwinge mit Zentralfederbein, 90 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung einstellbar, 75 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, 80 mm Federweg	Konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung einstellbar, 75 mm Federweg
Bremsen Vorne	296-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszangen	316-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	316-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	296-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	316-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	296-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	240-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	240-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	240-mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange
Bremsen Hinten	316-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange	276-mm-Ø-Scheibenbremse mit Einkolbenbremszange	276-mm-Ø-Scheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Sintermetallbelägen	180-mm-Ø-Trommelbremse	180-mm-Ø-Trommelbremse	160-mm-Ø-Trommelbremse	130-mm-Ø-Trommelbremse	130-mm-Ø-Trommelbremse	130-mm-Ø-Trommelbremse
Trockengewicht	309 kg	279 kg	261 kg	229 kg	229 kg	199 kg	143 kg	145 kg	140 kg
	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung	1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung	1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung

IHR HONDA-VERTRAGSHÄNDLER:



laut ist out Motorradfahrer nehmen Rücksicht! Änderungen in Design, Technik und Ausstattung sowie durch Homologationsvorschriften vorbehalten.

FAHREN SIE VORSICHTIG

- Wählen Sie immer die richtige Motorradschutzbekleidung, Augenschutz und Handschuhe.
- Fahren Sie nie ohne Helm.
- Lesen Sie die Bedienungsanleitung sorgfältig durch.
- Seien Sie immer ein fairer Verkehrspartner.