

HONDA NC750X YM2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

Aggiornamenti modello: *una delle crossover Honda più amate dal pubblico europeo ed italiano riceve importanti aggiornamenti estetici, all'equipaggiamento e all'elettronica di bordo. La nuova NC750X ha gruppi ottici a LED, forcella Showa con 'Dual Bending Valve' e strumentazione LCD a retroilluminazione negativa con opzioni cromatiche personalizzate. Il cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) prevede ora la modalità S a 3 livelli e una gestione elettronica delle due frizioni ancora più raffinata, sia nelle modalità automatiche D (Drive) ed S (Sport) che in modalità manuale MT. Il super-efficiente motore bicilindrico parallelo da 750 cc è omologato Euro4 e dotato di nuovo terminale di scarico compatto dal sound più cupo e profondo. Infine, migliora ulteriormente la praticità quotidiana con un vano porta casco anteriore ampliato.*



Sommario:

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

1. Introduzione

Lanciata nel 2012 con cilindrata di 700cc ed evoluta nel 2014 con l'aumento a 750cc, la NC750X ha rapidamente conquistato grande popolarità in tutta Europa, soprattutto in Italia, tanto da scalare le classifiche di vendita fino alle posizioni di vetta.

I motivi del suo successo sono molteplici: il suo innovativo motore bicilindrico a 'corsa lunga' è parco nei consumi e generoso nelle prestazioni, la posizione di guida rialzata regala un grande controllo e ottimo comfort, le sospensioni a lunga escursione assorbono alla grande tutte le asperità e lo stile sobrio ma da 'maxi-moto' crea un look grintoso e accattivante.

Ma non è tutto. Qualunque possessore della NC750X può testimoniare la genialità e la praticità del vano portacasco anteriore (posizionato dove normalmente si troverebbe il serbatoio benzina), mentre chi ha scelto la versione con cambio DCT (Dual Clutch Transmission) ne è talmente entusiasta da consigliarlo senza riserve a chiunque sia interessato all'acquisto del modello. In tutta Europa, e ancora di più in Italia, oltre la metà di chi ha acquistato una NC750X l'ha scelta con cambio DCT, un segnale inequivocabile di quanto questa tecnologia unica, che solo Honda può offrire, sia apprezzata dai motociclisti.

Per il 2016 la NC750X riceve importanti aggiornamenti estetici, all'equipaggiamento e all'elettronica di bordo, per migliorare sé stessa offrendo ancora di più, e conquistare un pubblico ancora più ampio

2. Panoramica del modello

L'evoluzione 2016 più appariscente della NC750X è l'aggiornamento dello stile, che le conferisce un aspetto più sofisticato e, al contempo, maggior comfort per pilota e passeggero.

Il parabrezza è più alto e protettivo e il vano portacasco anteriore è più spazioso, oltre ad avere un nuovo sportello con un utile modanatura superiore. I gruppi ottici sono a LED e la nuova bellissima strumentazione a retroilluminazione negativa vanta intelligenti opzioni di personalizzazione.

Il cambio a doppia frizione DCT è stato ulteriormente perfezionato con una risposta ancora più dolce delle frizioni nelle situazioni in cui è più frequente l'apri/chiedi, soprattutto alle basse velocità, in modo da rendere la guida ancora più fluida. Inoltre la modalità S (Sport) è articolata su tre livelli ed è dotata di memoria della selezione. In modalità MT (Manuale) è stata poi introdotta la possibilità di scalare a un regime di giri più alto, per assecondare anche chi ama un "freno motore" particolarmente aggressivo. Per chi sceglie invece la tradizionale versione con cambio manuale a 6 rapporti, l'azionamento della frizione è ora più leggero.

Aggiornate anche le sospensioni, con la nuova forcella Showa 'Dual Bending Valve' e un registro più agevole del precarico molla per il monoammortizzatore. Il compatto silenziatore, infine, è più leggero ed emette una personalissima nota di scarico.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

In sella alla moto la cosa fondamentale sono le sensazioni. È per questo che la nuova NC750X è stata disegnata basandosi sulla filosofia "*Sensual Performance*".

Il frontale presenta un aspetto più audace e avventuroso, grazie al distintivo gruppo ottico a LED incorniciato dalle luci di posizione. Il parabrezza è più alto di 70 mm, per migliorare la protezione aerodinamica e omogeneizzare il flusso d'aria intorno al busto del pilota, mentre una feritoia regolarizza la pressione del vento ed elimina le turbolenze.

I fianchetti della carena sono stati irrobustiti e al tempo stesso ridotti nell'estensione dando vita a linee tese e muscolose. L'ampia sella perfettamente rifinita, lo sfaccettato codino e l'affusolata luce posteriore a LED con lente "bianca" contribuiscono al look aggressivo creato dal silenziatore compatto a sezione pentagonale.

Sulla nuova NC750X migliora anche la capacità del vano portacasco anteriore che passa da 21 a 22 litri. Inoltre lo sportello è ora dotato di pratiche guide utili a fissare un bagaglio aggiuntivo o a montare una borsa da serbatoio. Ma non solo, nella parte interna dello sportello ci sono quattro ganci che permettono, assieme alle cinghie in gomma, di organizzare meglio il bagaglio e sfruttare al massimo lo spazio disponibile.

La nuovissima strumentazione è dotata di display LCD a retroilluminazione negativa e comprende come sempre anche il trip computer per i consumi oltre all'indicatore della marcia inserita e, per la versione DCT, delle modalità del cambio. Tra le novità più intriganti troviamo sicuramente la possibilità di scegliere la colorazione delle barre del contagiri, a scelta tra 9 tonalità in totale. Ed è inoltre possibile cambiare l'illuminazione in base alla marcia inserita, al regime di giri o, per la versione DCT, alla modalità del cambio attiva.

Quando l'impostazione della colorazione del display LCD è fissata su un singolo colore o, per la versione DCT, è basata sulla modalità del cambio, sono disponibili altre due opzioni, denominate ECO e SHIFT. Con la colorazione impostata su **ECO** il colore del display cambia in azzurro se si guida con buona efficienza dei consumi, e in verde se si guida in modo ancora più efficiente. Se invece si imposta la colorazione su **SHIFT** il colore del display cambia in arancione quando i giri motore superano un livello preimpostato dal pilota.

Sulla nuova NC750X 2016 la chiave di contatto, dotata come sempre di sistema HISS (Honda Ignition Security System, che impedisce l'avvio del motore se l'identificativo inserito nel chip della chiave e quello della centralina non corrispondono), è del nuovo tipo 'wave', più compatta e resistente.

3.2 Cambio sequenziale a doppia frizione Honda Dual Clutch Transmission

Con l'introduzione dei modelli 2016 la tecnologia Honda DCT (Dual Clutch Transmission) giunge al sesto anno di produzione e al terzo step di sviluppo. La popolarità e il successo di mercato conquistati in maniera crescente anno dopo anno dimostrano che gli appassionati amano le potenzialità e il grande divertimento offerti dall'unico cambio a doppia frizione motociclistico, un'esclusiva che solo Honda è in grado di offrire.

Il cambio Honda DCT utilizza due frizioni coassiali: una per le partenze e le marce dispari, quindi per la 1^a, la 3^a e la 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2^a, la 4^a e la 6^a marcia. I due alberi sono concentrici, quindi l'ingombro è esattamente identico a quello di un cambio tradizionale, il che rende possibile usare gli stessi carter motore senza alcuna modifica ad altri componenti del motore. Ciò vale per tutti i motori Honda con cambio DCT, dal bicilindrico 670cc della CTX700, al 745cc della serie NC750, fino al 1.237 cc della serie V4 passando per il nuovo 998cc della CRF1000L Africa Twin. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla gestione elettronica e dal fatto che ciascuna frizione è comandata separatamente tramite il proprio circuito elettroidraulico.

Il sistema DCT è dotato di due modalità automatiche **AT** e della modalità **MT** per cambi marcia manuali, con palette al manubrio. La modalità **D** (Drive) automatica è la più adatta per la guida rilassata, in autostrada e per la massima efficienza dei consumi. La modalità **S** (Sport) prevede passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime più elevato rispetto alla modalità **D**, per garantire un feeling di guida più sportivo. Per il 2016 la modalità **S** è stata ulteriormente perfezionata e offre oggi impostazioni su 3 livelli, indicate da un numero crescente di barre visualizzate insieme all'indicazione "S" sul display. Il livello "S2" (due barre) è intermedio e corrisponde alla modalità S (Sport) conosciuta fino ad oggi. Il livello "S3" (tre barre) è ancora più sportivo e fa 'girare alto' il motore a qualsiasi andatura, è il più indicato per quelle situazioni in cui si desidera la massima reattività di risposta del motore. Il livello "S1" (una barra), si pone a metà tra la modalità D (Drive) e la modalità S (Sport) conosciuta fino ad oggi, quindi è l'ideale per chi anche ad andature tranquille preferisce una risposta in ripresa tendenzialmente più reattiva.

Inoltre, sia in modalità D che nelle tre modalità S, è sempre possibile un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota: è sufficiente agire sulle palette al manubrio della modalità MT. In questo caso il ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce, offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino automatico della modalità D o S con cui stava procedendo.

Sulla NC750X 2016 in versione DCT, il cambio a doppia frizione guadagna l'*Adaptive Clutch Capability Control*, un sofisticato sistema di gestione delle due frizioni che, negli apri-chiudi con il comando del gas, riduce la quantità di coppia trasmessa alla ruota per rendere più fluida la guida, soprattutto a bassa velocità. Inoltre, dopo l'avviamento, anche a motore freddo, è ora più veloce il tempo di operatività del tasto di inserimento marcia **N-D**.

Tra le nuove caratteristiche, la presenza di un sensore di pendenza che, nelle modalità automatiche, permette al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo inserito il rapporto più adeguato alla salita o alla discesa che si sta percorrendo.

3.3 Telaio

Il telaio della nuova NC750X è una rigida struttura in acciaio con struttura a diamante, che rende il comportamento dinamico rassicurante su qualsiasi tipo di fondo, anche a pieno carico. Le misure geometriche fondamentali prevedono l'inclinazione del canotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa di 110 mm e un interasse di 1.540 mm, con una equilibrata distribuzione dei pesi (220 kg con il pieno di benzina, 230 kg per la versione DCT) anteriore/posteriore del 48/52%. La sella è ad una altezza di 830 mm, in modo da rendere facile posare i piedi a terra.

In sella alla nuova NC750X la sensazione di padronanza del mezzo è totale. La visuale sulla strada è perfetta, tutti i comandi sono a portata di mano e il largo manubrio, la comoda sella e le pedane alla giusta altezza permettono di passare in sella lunghe ore pensando solo al viaggio e a divertirsi. La manovrabilità a bassa velocità, poi, anche grazie al baricentro basso e all'ottimo angolo di sterzo, è eccellente, il che permette di togliersi d'impaccio perfino in spazi angusti o nelle manovre di parcheggio.

La rinnovata forcella Showa con steli da 41 mm ha un'escursione di 153,5 mm ed è dotata del sistema 'Dual Bending Valve', con caratteristiche di compressione ed estensione ottimizzate. Ciò permette la generazione di una forza ammortizzante proporzionale alla velocità del pistone interno, fin dalle basse velocità di escursione, migliorando le qualità di guida e il comfort. Un aumentato freno idraulico in compressione assicura una risposta progressivamente più decisa della forcella contribuendo a ridurre l'affondamento in caso di frenate brusche. I tappi superiori con finitura in Grey Alumite aggiungono un tocco di raffinatezza alle finiture.

Il monoammortizzatore ha un'escursione di 150 mm ed è ora dotato di una regolazione facilitata del precarico molla. Il forcellone in acciaio è come sempre dotato di leveraggio Pro-Link, per offrire uno smorzamento iniziale morbido, assorbire dolcemente le asperità della strada e assicurare un controllo eccellente sulle sollecitazioni più dure.

Il potente e modulabile impianto frenante, con ABS di serie, prevede come in precedenza dischi a margherita, l'anteriore da 320 mm con nuova pinza a due pistoncini e il posteriore da 240 mm con pinza a singolo pistoncino. La leva del freno anteriore è regolabile nella distanza dalla manopola su 6 posizioni, per adattarsi perfettamente ad ogni preferenza del pilota.

A confermare l'indole crossover della nuova NC750X contribuiscono i bei cerchi da 17 pollici a razze sdoppiate, dotati di polivalenti pneumatici con intaglio 'entrofuoristrada' nelle misure 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17. Un'altra piccola ma utile novità sono le valvole dalla forma a "L" per facilitare la regolazione della pressione di gonfiaggio.



3.4 Motore

L'apprezzatissimo motore della NC750X, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, non cambia architettura ma guadagna l'omologazione **Euro4** (emissioni di CO₂ pari a 81g/km), ottenuta anche con l'adozione di un nuovo catalizzatore a doppio strato. Immutati i valori di potenza e coppia, pari a 55CV a 6.250 giri/min e 68 Nm a 4.750 giri/min, che garantiscono accelerazioni vigorose, riprese istantanee e un'ottima velocità massima.

L'alimentazione a iniezione elettronica è del tipo Honda PGM-FI e contribuisce all'eccezionale efficienza dei consumi (28,6 km/l nel ciclo medio WMTC) che, con il serbatoio sottosella da 14,1 litri, determina un'autonomia totale superiore ai 400 km.

Il motore da 745cc della nuova NC750X è caratterizzato dal manovellismo dell'albero motore a 270°, che crea un piacevolissimo sound 'zoppicante' enfatizzato dal nuovo silenziatore di scarico compatto. Per ridurre al minimo le vibrazioni è dotato di due contralberi di bilanciamento, che rendono la guida sempre piacevole e confortevole. È un motore intelligente anche nel layout, studiato per ridurre al minimo il numero dei componenti, infatti, ad esempio, l'albero a camme muove anche la pompa dell'acqua e uno dei contralberi aziona la pompa dell'olio.

Sulla versione con tradizionale cambio manuale è stato modificato il rapporto di leva del meccanismo di azionamento della frizione per rendere più agevole e ancor meno affaticante il frequente uso in città.

4. Colorazioni e accessori

La nuova NC750X YM2016 è disponibile in 5 colori:

Matt Pearl Glare White
Candy Arcadian Red
Sword Silver Metallic
Matt Gunpowder Metallic
Glint Wave Blue Metallic



Gli accessori originali Honda disponibili per la NC750X prevedono il portapacchi posteriore, il top box da 45 litri, le valigie laterali da 29 litri, le relative borse interne, le manopole riscaldabili su 5 livelli, il cavalletto centrale, le barre antiurto per la carena, i faretto fendinebbia a LED, i paramani e la presa a 12V.

5. Caratteristiche tecniche

PROPULSORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido, Euro4
Cilindrata	745 cc
Alesaggio x corsa	77 x 80 mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	40.3 kW (55 CV) / 6.250 giri/min
Coppia massima	68 Nm a 4.750 giri/min
Capacità olio	3.7 litri (vers. DCT: 4,1 litri)
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumi	28,6 km/l
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11,2 Ah
Potenza alternatore	420W a 5.000 giri/min (vers. DCT: 450W)
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio (vers. DCT, doppia)
Tipo di cambio	A 6 rapporti (anche versione DCT)
Trasmissione finale	Catena

TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
CICLISTICA	
(L×L×A) Dimensioni	2.210 x 840 x 1.285 mm
Interasse	1.540 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	830 mm
Altezza da terra	165 mm (minimo)
Peso in ordine di marcia	220 kg (vers. DCT: 230 kg) con pieno di benzina
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 153.5 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 150 mm
RUOTE	
Anteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
CERCHI	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	17M/C x MT4.50
PNEUMATICI	
Anteriore	120/70ZR17 M/C (58W)
Posteriore	160/60ZR17 M/C (69W)

FRENI	
Tipo	ABS a 2 canali
Anteriore	Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco wave da 240 mm pinza a pistoncino singolo, pastiglie in resina stampata
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	LCD a retroilluminazione negativa e con opzioni di colore, tachimetro numerico, contagiri digitale a barre, orologio, Indicatore livello carburante, contachilometri con 2 parziali, indicatore marcia inserita, indicatore modalità cambio DCT, trip computer, spia temperatura liquido di raffreddamento
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	A LED
Faro posteriore	A LED

*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.

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