

HONDA NC750X 2018

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2017

Aggiornamenti modello: controllo di trazione HSTC a due livelli, nuovo colore “candy chromosphere red”, versione 35 kW reversibile per patente A2.

La NC750X ha gruppi ottici a LED, forcella Showa ‘Dual Bending Valve’ e strumentazione LCD a retroilluminazione negativa con opzioni cromatiche personalizzate. Il vano portacasco anteriore da 22 litri è uno dei plus più apprezzati. Il cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) vanta una raffinata gestione elettronica delle due frizioni, sia nelle modalità automatiche D (Drive) e S (Sport, a 3 livelli), che in modalità manuale MT. Il super-efficiente motore bicilindrico parallelo da 750 cc mantiene inalterate le caratteristiche di potenza e coppia ma dal 2018 con **limitatore di giri** spostato più in alto. È ora presente il **controllo di trazione HSTC a due livelli** (Honda Selectable Torque Control). Quattro le opzioni cromatiche, con un nuovo rosso. La possibilità di ottenerlo in versione 35 kW ne amplia il bacino di utenza ai possessori di patente A2.



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 è stata poi evoluta ulteriormente nel 2016, con l'introduzione della nuova forcella Showa *Dual Bending Valve*, della modalità automatica S (Sport) a 3 livelli, delle luci Full-LED e della nuova strumentazione LCD con opzioni di colore. Fin dal lancio del primo modello, la NC750X ha rapidamente conquistato grande popolarità in tutta Europa, 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 tutte le asperità e lo stile sobrio ma da 'maxi' crea un look accattivante.

Ma non è tutto. Qualunque possessore della NC750X può testimoniare la praticità del vano portacasco anteriore (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. 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 **2018**, la NC750X si presenta esteticamente invariata ma con due importanti aggiornamenti: l'adozione del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) a due livelli e l'aumento del fuorigiri, con spostamento del limitatore più in alto.

2. Panoramica del modello

La NC750X ha un aspetto sofisticato e, al contempo, offre comfort per pilota e passeggero. Il parabrezza è protettivo e il vano portacasco anteriore è spazioso, oltre ad avere una utile modanatura superiore. Le luci sono a LED e la strumentazione a retroilluminazione negativa offre intelligenti opzioni di personalizzazione.

Il motore è uno dei suoi punti di forza: un bicilindrico parallelo da 745 cc con un'erogazione di coppia straordinaria fin dai bassi regimi e una potenza in grado di regalare accelerazioni istantanee e velocità di trasferimento notevoli. I consumi, poi, sono eccezionalmente bassi, appena 28,6 km/l nel ciclo medio WMTC.

Il cambio a doppia frizione DCT vanta una risposta dolce delle frizioni nelle situazioni in cui è più frequente l'apri/chiudi, soprattutto alle basse velocità, in modo da rendere la guida fluida. Inoltre la modalità S (Sport) è articolata su tre livelli ed è dotata di memoria della selezione. Esiste anche la versione con cambio manuale a 6 rapporti.

La forcella Showa 'Dual Bending Valve' e l'ammortizzatore con registro del precarico molla rendono l'assetto efficace. Il compatto silenziatore, infine, è leggero ed emette una personalissima nota di scarico.

Sul **modello 2018**, esteticamente invariato, è presente il **controllo di trazione HSTC** a due livelli (Honda Selectable Torque Control), disattivabile tramite un pratico comando al manubrio. Inoltre, il **limitatore** di giri è stato spostato più in alto, a 7.500 giri/min, per fornire un feeling più naturale nella guida sportiva brillante. Infine, è disponibile la **versione 35 kW** per i possessori di patente A2. La trasformazione è reversibile per riportare il veicolo a potenza piena.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Stile 'Adventure' e comfort per pilota e passeggero***
- ***Geniale vano portacasco anteriore da 22 litri***
- ***Strumentazione LCD con opzioni di colore***
- ***Luci Full-LED***
- ***Chiave 'wave' con Sistema HISS (Honda Ignition Security System)***

Il frontale della NC750X presenta un aspetto audace e avventuroso, grazie al distintivo gruppo ottico a LED incorniciato dalle luci di posizione. Il parabrezza è alto, per garantire 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 robusti 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 consistente creato dal silenziatore compatto a sezione pentagonale.

La NC750X ha un vano portacasco anteriore da 22 litri. Lo sportello è 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 sfruttare al massimo lo spazio disponibile.

La strumentazione è dotata di display LCD a retroilluminazione negativa e comprende anche il trip computer per i consumi oltre all'indicatore della marcia inserita e, per la versione DCT, delle modalità del cambio. Tra le caratteristiche più intriganti troviamo 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.

La chiave di contatto, dotata 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 tipo 'wave', compatta e resistente.

3.2 Motore

- **Potenza e coppia, 55 CV (40,3 kW) e 68 Nm**
- **Consumi di 28,6 km/l (ciclo medio WMTC) e serbatoio da 14,1 litri**
- **Controllo di trazione HSTC a due livelli, escludibile**
- **Limitatore spostato a 7.500 giri/min (+900 giri/min)**
- **Versione 35 kW per patente A2, reversibile a potenza piena**

L'apprezzatissimo motore della NC750X, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, vanta emissioni contenute (CO₂ pari a 81g/km), anche grazie al catalizzatore a doppio strato. I valori di potenza e coppia sono 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. Il modello 2018 ha il limitatore di giri spostato **900 giri/min più in alto, a 7.500 giri/min**, per consentire un utilizzo più naturale del motore, sia in versione con cambio manuale, sia in versione con cambio DCT quando si guida in modalità manuale MT (Manual Transmission).

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 NC750X è caratterizzato dal manovellismo dell'albero motore a 270°, che crea un piacevolissimo sound 'zoppicante' enfatizzato dal 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.

Sul nuovo modello migliora la sicurezza attiva di guida, grazie all'adozione del **controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) a 2 livelli**. Il livello 2 è di default e garantisce aderenza e trazione anche sui fondi viscosi; premendo brevemente il tasto di selezione sul lato sinistro del manubrio si passa al livello 1, pensato per concedere un certo tasso di slittamento, adeguato ad esempio per la guida in fuoristrada e su fondi accidentati. Entrambi i livelli, in ogni momento, possono essere esclusi tenendo premuto più a lungo il tasto di selezione. Tutte le relative informazioni sullo stato del sistema sono visualizzate sulla strumentazione.

Per i titolari di patente A2, la NC750X 2018 è disponibile anche in **versione 35 kW**, che si ottiene con apposito kit e che prevede la possibilità successiva di riportarlo a potenza piena. In termini di prestazioni, la differenza è quasi inavvertibile nella maggior parte delle situazioni di guida, tanto che nello scatto 0-100 m il tempo è identico.

3.3 Cambio sequenziale a doppia frizione Honda Dual Clutch Transmission

- ***Due modalità automatiche e una completamente manuale***
- ***Comandi al manubrio intuitivi***
- ***Modalità S (sport) a tre livelli con memoria***
- ***Sistema 'Adaptive Clutch Capability Control' di gestione delle frizioni***

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. 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. La modalità **S** offre 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. 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 S2, 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, così il pilota ha la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce. In questo caso il successivo ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, con il ripristino della modalità D o S con cui stava procedendo.

Il cambio a doppia frizione DCT è dotato di *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.

Nelle modalità automatiche, la centralina di controllo del cambio riconosce le pendenze, in modo da permettere al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo inserito il rapporto più adeguato alla salita o alla discesa che si sta percorrendo.

3.4 Telaio e ciclistica

- ***Resistente telaio in acciaio con struttura a diamante***
- ***Baricentro basso***
- ***Forcella Showa Dual Bending Valve da 41 mm***
- ***Forcellone in acciaio con ammortizzatore regolabile nel precarico e leveraggio Pro-Link***
- ***Escursione maggiorata delle sospensioni***
- ***Dischi a Margherita, ant 320 mm, post 240 mm***

Il telaio della 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 cannotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa di 110 mm e un interasse di 1.535 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 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 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 dotato di una regolazione facilitata del precarico molla. Il forcellone in acciaio è 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 dischi a margherita, l'anteriore da 320 mm con pinza a due pistoncini e il posteriore da 240 mm con pinza a un 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 NC750X contribuiscono i bei cerchi da 17 pollici a razze sdoppiate, dotati di polivalenti pneumatici con intaglio 'on/off' nelle misure 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17. Le valvole dalla forma a "L" facilitano la regolazione della pressione di gonfiaggio.

4. Colorazioni e accessori

La NC750X YM2018 è disponibile in 4 colori:

- ✓ Candy Chromosphere Red – **New 2018!**
- ✓ Matt Pearl Glare White
- ✓ 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.

La NC750X è disponibile anche in versione Travel Edition, ovvero accessoriata per il turismo, anche a lungo raggio.



5. Caratteristiche tecniche NC750X 2018

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 (ciclo medio WMTC)
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	2.230 x 845 x 1.350 mm
Interasse	1.535 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	830 mm
Altezza da terra	165 mm (minimo)
Peso in o.d.m. con il pieno	220 kg (vers. DCT: 230 kg)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica Showa SDBV 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, indicatore HSTC, 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.