HONDA X-ADV

Data del comunicato stampa: 7 novembre 2016
Caratteristiche modello: *Honda inventa un nuovo emozionante modello crossover. Nasce il nuovo X-ADV, sintesi geniale tra lo stile di un SUV e la praticità di un maxi-scooter ma con tutte le qualità dinamiche della moto. Il motore è il super efficiente bicilindrico da 745 cc con cambio sequenziale DCT (Dual Clutch Transmission) a 6 rapporti inserito in un resistente telaio in acciaio. L'X-ADV ha sospensioni a lunga escursione, impianto frenante sportivo con pinze radiali, manubrio biconico in alluminio, cerchi a raggi tangenziali e pneumatici on/off. L'equipaggiamento prevede fari full-LED, Smart-Key, vano sottosella per un casco integrale, parabrezza regolabile su 5 posizioni e strumentazione LCD verticale in stile rally.*

Sommario:
1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
    3.1. Stile ed equipaggiamento
    3.2. Telaio e ciclistica
    3.3. Cambio DCT
    3.4. Motore
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Nella lunga storia di Honda, costellata dei più svariati modelli, molti dei quali pietre miliari dal punto di vista ingegneristico e del design, un elemento è sempre stato costante: la sfrenata passione per l'innovazione accompagnata dal desiderio di stupire. Oggi la storia si ripete e Honda presenta, ancora una volta, un concetto di veicolo completamente nuovo: nasce X-ADV.

Il nuovo X-ADV combina mondi apparentemente distanti. Quello delle maxienduro, con la loro posizione di guida rialzata, le elevate prestazioni e la capacità di affrontare qualsiasi percorso, e quello dei commuter urbani, compagni insostituibili per i rapidi spostamenti quotidiani, per i quali la capacità di carico, l'agilità, e la compattezza sono elementi irrinunciabili.

Pensato e disegnato dal centro R&D Honda di Roma, il nuovo X-ADV propone un innovativo sentimento di indipendenza su due ruote, rinforzando nel motociclista l'innato desiderio di evasione, di viaggiare e di fare nuove esperienze.

L'X-ADV è il primo e unico crossover che sintetizza in modo geniale lo stile di un SUV e la praticità di un maxi-scooter, mantenendo tutte le qualità dinamiche della moto, per vivere la libertà su due ruote in una nuova eccitante forma.

Mr Kenichi Misaki, Large Project Leader (LPL) X-ADV

"Il concetto alla base dello sviluppo dell'X-ADV è stato semplice: "Divertimento!". *Volevamo creare una moto che facesse percepire il suo innato spirito di avventura. Sapevamo anche che avrebbe dovuto essere realmente pratica per gli spostamenti quotidiani e con tutte le funzionalità che facilitano la vita del motociclista. Infine, nei week-end avrebbe dovuto trasformarsi nella moto ideale per scappare dalla routine. Tutto questo, con uno stile nuovo, esclusivo e accattivante."*

2. Panoramica del modello

Il design è allo stesso tempo rude e sofisticato. L'innegabile attitudine off-road, testimoniata dalla ciclistica, dal manubrio biconico in alluminio, dai paramani e dalla strumentazione verticale in stile rally, va di pari passo con la praticità del vano sottosella da 21 litri per un casco integrale, del parabrezza regolabile su 5 posizioni, della Smart-Key, del cavalletto centrale e dei fari full-LED.

Le sospensioni a lunga escursione sono in grado di assorbire ogni asperità, anche le più pronunciate, coadiuvate dai cerchi a raggi tangenziali – da 17" all'anteriore e 15" al posteriore – con pneumatici dall'intaglio on/off. L'impianto frenante è degno di una maxi enduro, con dischi flottanti da 310 mm e pinze radiali Nissin a 4 pistoncini con ABS a due canali.

La trasmissione è dotata del celebre cambio sequenziale a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) che, in questa applicazione dedicata al nuovo X-ADV, prevede un maggior utilizzo delle marce basse anche in modalità D (Drive). È poi disponibile la modalità S (Sport), articolata in tre livelli che sfruttano il motore a regimi via via più elevati. Le palette al manubrio per inserire e scalare manualmente le marce sono sempre disponibili, ed è presente la modalità M (Manual) per controllare al 100% i cambi marcia. Il cambio DCT è perfetto per il motore bicilindrico a corsa lunga del nuovo X-ADV, perché ne sfrutta al meglio le eccezionali doti di coppia, i consumi estremamente bassi (27,5 km/l nel ciclo medio) e la bruciante accelerazione da fermo.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

Lo styling dell'X-ADV è stato concepito e sviluppato dal team italiano del reparto R&D Honda con l'intento di esprimere visivamente, in ogni dettaglio, l'innato spirito avventuroso della moto. La marcata linea verticale, tracciata dal frontale, combina sofisticatezza e robustezza. Una linea fortemente caratterizzante si estende dalla parte anteriore a quella posteriore mediante la sfaccettata carenatura e le elaborate fiancate. Il profilo è volutamente sviluppato verso l'alto, con il corpo del veicolo compatto, per sottolineare ulteriormente l'aspetto sportivo della moto.

In viaggio o in città, il parabrezza dell'X-ADV può essere regolato tramite un pratico comando su 5 posizioni, offrendo, dal basso verso l'alto, una protezione via via maggiore da vento e intemperie. La differenza di altezza totale è di 136 mm, con un'inclinazione che varia di 11° tra il punto più alto e quello più basso. L'impianto luci è full-LED, con il gruppo ottico anteriore sdoppiato, diviso da una griglia, gli indicatori di direzione discreti e il gruppo ottico posteriore a doppia lente armoniosamente integrato nella linea del codone. Impossibile non riconoscere immediatamente l'X-ADV, anche in piena notte.

Ampio, squadrato e in perfetto stile Rally, la strumentazione digitale LCD dell'X-ADV offre tutti i dati necessari a tenere sempre sotto controllo le informazioni fondamentali per la guida. Il contagiri è circolare, a barre, il tachimetro è grande, numerico e posto al centro sopra l'indicatore della marcia inserita. Tutte le informazioni sono disposte intorno in maniera logica secondo la frequenza di consultazione.

Un compatto gruppo di spie è integrato alla piastra che blocca il solido manubrio biconico in alluminio - in perfetto stile offroad - e mostra lo stato dell'ABS, il folle, lo stato del freno di stazionamento e di attivazione degli indicatori di direzione.

Dei solidi paramani riparano le mani dal vento, dalle intemperie e dagli ostacoli mobili che si possono urtare in fuoristrada. E come sulle moto da enduro, un resistente paramotore in alluminio dello spessore di 2,5 mm (realizzato tramite pallinatura), protegge la parte inferiore da sassi e colpi.

Il vano sottosella da ben 21 litri può contenere un casco integrale di tipo adventure (con frontino), è illuminato da una pratica luce a LED ed è provvisto di presa 12V. Il comodo cavalletto centrale è munito di sensore di inclinazione in modo da poter parcheggiare su superfici inclinate senza rischi di ribaltamento.

Su un modello avveniristico come l'X-ADV non poteva mancare il sistema di apertura e contatto con Smart-Key. Praticissimo, permette di tenere il *device* in tasca e funziona per prossimità nel raggio di 2 metri. Per attivare il veicolo è sufficiente premere il commutatore (che si illumina di blu); da quel momento basta ruotarlo per accedere alle funzioni di avviamento e apertura sella e sportellino del tappo serbatoio. La pratica Smart-Key è provvista di due pulsanti, uno di sicurezza per disattivare il sistema anche in prossimità del veicolo, e una di lampeggio (*answer back*) per individuare la moto quando è parcheggiata tra decine di altre moto e scooter. L'immobilizer è di serie e un meccanismo integrato impedisce lo sblocco del bloccasterzo con la forza.

Per un veicolo anche molto pratico, oltre che divertente, non possono mancare degli utili accessori. Un solido portapacchi con maniglie integrate per il passeggero fa da

base a due tipi di bauletti: uno da 45 litri, in tinta, per due caschi integrali, e uno da 35 litri in stile adventure con cover in alluminio, in grado di contenere un casco integrale. Su entrambi si può applicare il confortevole schienalino. Si può migliorare la protezione aerodinamica con i deflettori per gambe e piedi. Per chi vuole impreziosire il look anche nei dettagli, sono disponibili le placche copri pedane con finiture in metallo. Chi si avventurerà in fuoristrada potrà desiderare le resistenti barre tubolari antiurto e i fari fendinebbia a LED.

I colori disponibili sono eleganti e al tempo stesso grintosi:

Digital Silver Metallic
Matt Bullet Silver
Pearl Glare White (Tricolour HRC)
Victory Red (CRF Rally red)

3.2 Telaio e ciclistica

Il telaio in tubi di acciaio dell'X-ADV è tutto nuovo ed è stato realizzato per consentire di ottenere il vano sottosella capace di contenere un casco integrale adventure. Nonostante ciò, la porzione posteriore di sella è larga solo 450mm.

Le misure della ciclistica sono improntate ad un mix di stabilità e maneggevolezza che rende la guida dell'X-ADV entusiasmante. L'inclinazione del cannotto di sterzo è di 27° e l'avancorsa pari a 104 mm, con un interasse di 1.590 mm. Le manovre in spazi ristretti e il traffico intenso non sono un problema, perché l'angolo di sterzo è di ben 39° e corrisponde ad un raggio di sterzata di appena 2,8 m. A filtrare buche, avvallamenti e le sollecitazioni degli sterrati, pensano le sospensioni a lunga escursione (153,5 mm all'anteriore e 150 mm al posteriore) che determinano un'altezza da terra di ben 162 mm. Il peso con il pieno di benzina è di 238 kg.

Il piano di seduta è a 820 mm da terra e l'impugnatura dell'ampio manubrio è a 910 mm di altezza, conferendo così una posizione di guida dominante che garantisce pieno controllo e ottima visibilità. La conformazione della sella e del profilo delle pedane facilita il pilota nel poggiare i piedi a terra. È comunque disponibile come accessorio una sella che abbassa la seduta a 790 mm.

La forcella a steli rovesciati da 41 mm è regolabile nel precarico molla e nello smorzamento idraulico in estensione. L'ammortizzatore con leveraggio progressivo Pro-Link è regolabile nel precarico della molla ed è fissato al bellissimo forcellone in alluminio a bracci differenziati. Il forcellone è composta da una sezione trasversale cava e da bracci con sezione a U.

Le ruote sono da 17" all'anteriore e da 15" al posteriore. Sui cerchi in alluminio a raggi tangenziali (in acciaio inossidabile) sono montati pneumatici di larga sezione (120/70-17 ant. e 160/60-17 post.) con intagli on/off che permettono di affrontare con disinvoltura anche sterrati impegnativi. Le valvole per l'aria sono a L per facilitare le operazioni di controllo della pressione. La trasmissione a catena è protetta da un generoso carter che la preserva da sporco e colpi.

Potentissimo, infine, l'impianto frenante. I dischi anteriore da 310 mm sono morsi da pinze Nissin radiali a 4 pistoncini, mentre sul disco posteriore da 240 mm agisce una pinza a pistoncino singolo.

3.3 Cambio a doppia frizione (DCT)

La popolarità e il successo di mercato conquistati in maniera crescente anno dopo anno dai modelli Honda con cambio DCT dimostrano che gli appassionati amano le potenzialità e il grande divertimento offerti dall'unico cambio a doppia frizione motociclistico, un'esclusiva che ancora oggi, a oltre 6 anni dal lancio, 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 1a, la 3a e la 5a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2a, la 4a e la 6a 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. Ciò vale per tutti i motori Honda con cambio DCT, dal bicilindrico 745cc della serie NC750, dell'Integra e, oggi, dell'X-ADV, fino al 1.237 cc del V4 che equipaggia il Crosstourer, passando per il 998cc della CRF1000L Africa Twin. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla sofisticata gestione elettronica.

Il sistema DCT è dotato di due modalità automatiche AT e della modalità MT per cambi marcia manuali, con palette al manubrio. La modalità automatica D (Drive) è la più adatta per la guida rilassata, per l'autostrada e per ottenere 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. Programmata specificatamente per il nuovo X-ADV, la modalità D sfrutta marce più basse a parità di regime rispetto a quanto accade sull'Integra, dotato dello stesso motore.

La modalità S prevede 3 livelli (S1, S2, S3) che si differenziano per il fatto di sfruttare regimi di giri via via più alti sia inserendo le marce che in scalata. Anche in questo caso, per l'X-ADV la centralina di controllo è programmata in modo da offrire una reattività maggiore ai comandi del gas.

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.

Il cambio DCT è dotato del sistema *Adaptive Clutch Capability Control* che, negli apri-chiudi con il comando del gas, agisce sulle frizioni riducendo la quantità di coppia trasmessa alla ruota per rendere più fluida la guida, soprattutto a bassa velocità.

Il cambio DCT, infine, riconosce salite e discese, quindi nelle modalità automatiche consente al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo o inserendo il rapporto più adeguato al tratto di strada che si sta percorrendo.

3.4 Motore

Il motore da 745 cc (77x80 mm) dell'X-ADV è un bicilindrico parallelo a ‘corsa lunga’ efficientissimo nei consumi, omologato Euro4 e con emissioni molto basse (CO_2 pari a 81g/km). I valori di potenza e coppia, pari a 55CV a 6.250 giri/min e 68 Nm a 4.750 giri/min, garantiscono accelerazioni brucianti, riprese vigorose e un’ottima velocità massima, anche grazie al cambio DCT con mappatura dedicata a questo nuovo modello.

È caratterizzato dal manovellismo dell’albero motore a 270°, che crea un piacevolissimo sound ‘zoppicante’, enfatizzato dal compatto silenziatore di scarico. 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: l’albero a camme, ad esempio, muove anche la pompa dell’acqua, e uno dei contralberi aziona la pompa dell’olio.

L’alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM-FI contribuisce all’eccezionale efficienza dei consumi (27,5 km/l nel ciclo medio WMTC) che, con il serbatoio sottosella da 13,1 litri, determina un’autonomia totale superiore ai 300 km.

4. Caratteristiche tecniche Honda X-ADV

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	55 CV (40.3 kW) a 6.250 giri/min
Coppia massima	68 Nm a 4.750 giri/min
Capacità olio	4,1 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	13,1 litri
Consumi	27,5 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11.2 Ah
Potenza alternatore	420 W / 5000 giri/min
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco, doppia, in bagno d'olio
Tipo di cambio	DCT a 6 marce, con modalità automatica AT (D, S1, S2, S3) e modalità manuale MT
Trasmissione finale	Catena

TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
CICLISTICA	
(L×L×A) Dimensioni	2.245 x 910 x 1.375 mm
Interasse	1.590 mm
Inclinazione cannotto di sterzo	27°
Avancorsa	104 mm
Altezza della sella	820 mm
Altezza da terra	162 mm
Peso in ordine di marcia	238 kg (con pieno di benzina)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata da 41 mm, regolabile nel precarico molla e in estensione idraulica, escursione 153,5 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 150 mm, regolabile nel precarico molla
RUOTE	
Anteriore	in alluminio, a raggi tangenziali in acciaio
Posteriore	in alluminio, a raggi tangenziali in acciaio
CERCHI	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	15M/C x MT4.50

PNEUMATICI	
Anteriore	120/70 R17 M/C 58H
Posteriore	160/60 R15 M/C 67H
FRENI	
Anteriore	Dischi da 310 mm, pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini, ABS
Posteriore	Disco da 240 mm, pinza a pistoncino singolo, ABS
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	Full-LCD con tachimetro numerico, contagiri digitale a barre, orologio, Indicatore livello carburante, contachilometri con 2 parziali, indicatore marcia inserita, indicatore modalità cambio DCT, trip computer. Spie di servizio su elemento al manubrio.
Chiave	Smart-Key
Impianto luci	Full-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.