

HONDA NC750X 2014

Data del comunicato stampa: 4 novembre 2013

Aggiornamenti modello: *Il motore cresce di cilindrata fino a 745 cc. Aumentano potenza e coppia, diminuiscono i consumi e si riducono le vibrazioni grazie al doppio contralbero di bilanciamento. Un nuovo sistema di scarico enfatizza il rombo del motore e per sfruttare al meglio la maggiore cilindrata i rapporti del cambio sono più lunghi, migliorando accelerazione, ripresa e velocità massima. L'ABS è di serie e la strumentazione ha nuove e migliorate funzionalità. Sulla versione con cambio DCT un upgrade del software di gestione ne migliora la risposta in scalata. La crossover di media cilindrata di maggior successo in Europa è ora più attraente che mai.*



Sommario:

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

1. Introduzione

La NC700X, lanciata dalla Casa dell'Ala ad Eicma 2011 come uno dei tre nuovi modelli della gamma "New Concept", ha ottenuto un grandissimo successo di vendite diventando ben presto una delle moto più vendute in Europa. Merito del suo eccezionale motore bicilindrico parallelo ad altissima efficienza e di caratteristiche geniali come il vano porta casco anteriore e la possibilità di sceglierla con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission). Il suo look da 'adventure-bike', le sospensioni ad escursione maggiorata e la posizione di guida rialzata, l'hanno fatta amare dal pubblico degli appassionati per le sue qualità di superba moto tuttofare.

Fedele al concetto di *Fun Crossover Commuter* di Honda, la NC700X ha dimostrato di essere un concentrato di nuove tecnologie e innovazioni, una moto perfetta per l'uso quotidiano ma che sa entusiasmare sui lunghi percorsi così come sui tragitti più avventurosi o nelle gite del weekend.

Per il 2014, Honda aggiorna una delle sue moto di maggior successo e lancia la nuova NC750X: più potenza, più coppia, maggiore efficienza nei consumi e grande praticità, ma con un upgrade di tecnologia e piacere di guida che la rende, ancora una volta, la migliore crossover di media cilindrata del mercato.

2. Panoramica del modello

Il motore da 745cc della nuova NC750X offre più coppia e più potenza lungo tutto l'arco di giri, regalando non solo un superbo piacere di guida, ma anche l'orgoglio di possedere una vera "750", con prestazioni e look da maxi, ma prezzo e facilità di guida da media cilindrata.

Il nuovo motore offre una migliore accelerazione, ripresa e velocità massima, anche grazie a una rapportatura più lunga del cambio, mentre l'aggiunta del secondo contralbero di bilanciamento, smorza ancor meglio le vibrazioni agli alti regimi, per trasferimenti ancora più confortevoli ma senza rinunciare al caratteristico sound 'zoppicante' garantito dalla fasatura a 270° dell'albero motore. Sound che scaturisce da un rinnovato impianto di scarico, sempre civile a piacevole, ma ora ancor più personale.

Ma non è tutto. Lo sviluppo di questo modello ha interessato anche l'elettronica di bordo, con una strumentazione aggiornata dotata di trip computer e conta marce, i comandi, con la leva freno anteriore regolabile, l'impianto frenante, con un nuovo ABS a due canali e le finiture, con una sella rivestita in un nuovo materiale più raffinato.

Costruita come sempre nella fabbrica di Kumamoto in Giappone, la NC750X è disponibile ovviamente anche nella versione con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) il cui software di gestione ha a sua volta ricevuto alcuni aggiornamenti per renderlo ancora più intelligente, efficace, divertente e intuitivo.

Se quindi negli ultimi due anni la NC700X si è dimostrata best-seller di categoria, con numeri di vendita crescenti e un apprezzamento universale da parte del pubblico, la nuova NC750X è pronta a sbalordire offrendo ancora qualcosa di più.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

La nuova cilindrata di 745cc del motore bicilindrico parallelo con distribuzione monoalbero a 8 valvole e raffreddamento a liquido, è stata ottenuta aumentando l'alesaggio di 4mm, mantenendo invariata la corsa (da 73x80mm a 77x80mm). Invariato anche il rapporto di compressione, pari a 10,7:1. Aumenta così la potenza massima, che passa da 35 kW (48 CV) a 40,3 kW (55 CV), sempre a 6.250 giri/min. Se ne avvantaggia anche il valore di coppia massima, che passa da 60 Nm a 68 Nm, espresso come in precedenza a 4.750 giri/min. Ma al di là dei superiori valori di picco, ciò che rappresenta il maggiore beneficio è che l'aumento di potenza e coppia abbraccia tutto l'arco di erogazione, con un tangibile effetto positivo sulla dinamica di guida.

Il concetto alla base del motore della nuova NC750X rimane perciò la corposità dell'erogazione ai regimi bassi e medi, quelli più sfruttati nella normale guida su strada, dove accelerazioni e riprese risultano più efficaci se il motore è in grado di esprimere una spinta vigorosa già da basso numero di giri, evitando così un frequente uso del cambio.

Oltre all'aumento di cilindrata, tra le novità 2014 per questo eccezionale motore c'è l'aggiunta di un secondo contralbero di bilanciamento, una scelta volta a mantenere piacevole anche agli alti regimi il tasso di vibrazioni offerto dal caratteristico manovellismo dell'albero motore con ordine di accensione a 270°.

Nuovo anche l'impianto di scarico, in particolare il silenziatore, che grazie a passaggi interni riprogettati per regolare la contropressione dovuta all'aumento della cilindrata, offre un sound più cupo e corposo regalando un'esperienza di guida ancora più grintosa ed appagante.

Con più potenza e coppia su tutto l'arco di erogazione, i motoristi Honda hanno scelto di adottare una rapportatura del cambio più lunga del 6%, regalando alla NC750X una velocità massima superiore (+12 km/h) e un regime di giri più rilassato nei trasferimenti a velocità di crociera. In relazione a questa modifica è stato anche alzato il regime di intervento del limitatore a 6.400 giri/min. Anche i rapporti della versione con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) sono stati allungati, del 6% nelle marce dalla 1^a alla 5^a e del 3% in 6^a marcia.

Ma i vantaggi dell'innovativo motore montato sulla nuova NC750X non finiscono qui. Estremamente pratico e compatto, grazie alla bancata dei cilindri inclinata in avanti di 62°, ha permesso di realizzare un layout della moto in grado di ottenere uno spazioso vano portaoggetti anteriore per un casco integrale.

La genialità del progetto sta anche nella riduzione al minimo dei componenti del motore, che rimane così leggero (62,4 kg in versione con cambio manuale, 69,2 kg in versione con cambio a doppia frizione DCT), oltre che super efficiente e affidabile. Dotato di un singolo corpo farfallato da 36 mm, e condotti ricavati direttamente nella testata, è realizzato in modo che ove possibile i componenti svolgano più di una funzione, così l'albero a camme aziona anche la pompa dell'acqua mentre il contralbero di bilanciamento primario aziona anche la pompa dell'olio.

Per ridurre ulteriormente il consumo di carburante, lo sviluppo del motore ha seguito i principi dell'analisi stechiometrica. E' stato così possibile assicurare il giusto rapporto aria/carburante necessario per una combustione completa e pulita a tutti i regimi di giri del motore. Grazie a questi sviluppi tecnologici è stato possibile raggiungere l'importante obiettivo di 28,9 km/l nel ciclo medio WMTC (addirittura migliore rispetto al precedente motore da 700cc) e abbattere drasticamente le emissioni inquinanti. Ecco perché con i 14,1 litri del serbatoio carburante, posto sotto la sella, con una guida accorta si può contare su un'autonomia di oltre 400 km.

In questo senso svolge un contributo importante il sistema di alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI, che grazie alla sonda lambda nello scarico fornisce esattamente la quantità ottimale di carburante. Infine, il catalizzatore ad alta efficienza è stato ubicato molto vicino al motore, in modo che raggiunga la temperatura operativa con maggiore rapidità dopo gli avviamenti a freddo, riducendo così le emissioni nocive fin dai primi metri di trasferimento. L'insieme di queste tecnologie garantisce piena conformità ai parametri Euro3.

3.2 Cambio a doppia frizione (DCT)

Il cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) è stato introdotto da Honda per la prima volta su una motocicletta nel 2010 sul VFR1200F, "road sport" ad altissime prestazioni con motore V4 da 173 CV. Successivamente, con l'arrivo della serie NC700 (nelle versioni X, S ed Integra), è stato sviluppato il cambio DCT di

seconda generazione, più compatto e con un software di gestione ancora più evoluto, poi implementato anche sullo stesso VFR1200F YM2012 e sulla maxi crossover Honda Crosstourer. Il gradimento del pubblico europeo per questa sensazionale tecnologia, precedentemente prerogativa del solo mondo auto con le costosissime supercar di fascia premium, è stato tale che oltre il 70% delle moto Honda offerte in questa variante sono state acquistate appunto con cambio DCT.

Il cambio sequenziale a doppia frizione Honda DCT esalta il piacere di guida perché offre sia le sensazioni di guida tipiche del cambio manuale sia due modalità totalmente automatiche che permettono di guidare pensando solo a gestire la manopola del gas. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali: una per le partenze e quindi per la 1^a, 3^a e 5^a marcia, l'altra per la 2^a, 4^a e 6^a marcia. Preselezionando la marcia successiva tramite la frizione non in uso, il sistema è in grado di innestare elettronicamente e in modo istantaneo le marce garantendo un cambio di rapporto sempre rapido, fluido e senza interruzione dell'erogazione. Queste qualità rendono la guida piacevolissima in ogni situazione, e particolarmente confortevole quando si viaggia con il passeggero.

Le tre modalità del cambio Dual Clutch Transmission offrono tutta la flessibilità necessaria per assecondare i diversi stili di guida e per affrontare ogni situazione. La modalità Manuale (MT) permette di cambiare marcia agendo sulle apposite palette al manubrio, lasciando al pilota la scelta sul momento più opportuno per cambiare marcia, proprio come avverrebbe su una moto con tradizionale cambio manuale. La modalità automatica (AT) è disponibile in due funzionalità. Drive (D) è ideale per le andature turistiche, per i percorsi cittadini o le percorrenze autostradali, ed enfatizza inoltre l'efficienza nell'uso del carburante. In modalità Sport (S) il motore sale maggiormente di giri prima di cambiare, assicurando in questo modo accelerazioni brucianti, e in fase di rallentamento scala marcia con anticipo per un feeling più sportivo con maggior freno motore.

Infine, sia in modalità D che 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 avviene il ritorno alla modalità automatica 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.

Nella modalità "D" inoltre, il sistema DCT rileva lo stile di guida del pilota e, in particolari condizioni, come ad esempio un'improvvisa richiesta di maggiore reattività (come per un sorpasso o semplicemente per un "prurito" sportivo) autoinstalla una mappatura intermedia dalla risposta più brillante, per disinserirla autonomamente appena il comportamento di guida si normalizza nuovamente.

I vantaggi del cambio Honda DCT sono innumerevoli e innegabili. La gestione elettronica impedisce qualsiasi errore nella gestione delle cambiate, ottimizza il regime di giri e quindi massimizza l'efficienza dei consumi, inoltre aumenta durata e affidabilità del motore, in quanto le due frizioni lavorano alternativamente dimezzando di fatto il deterioramento nel tempo delle stesse. Ecco perché il pubblico lo ha apprezzato fin da subito determinando il successo commerciale dei modelli che ne sono equipaggiati.

Sul nuovo motore da 750cc anche il software di gestione del cambio DCT è stato aggiornato, per rendere se possibile ancora più intuitiva la guida. Ora in entrambe le modalità D ed S le scalate vengono anticipate, avvenendo quindi ad un regime più elevato per offrire un freno motore maggiore e una fluidità di ingresso in curva superiore. E grazie poi alla rimappatura del sistema di iniezione PGM-FI, anche la risposta alle repentine aperture complete del gas (w.o.t., wide open throttle) avviene con scalate ancora più fluide.

3.3 Telaio

Il robusto telaio a diamante in tubi di acciaio è caratterizzato da una manovrabilità agile e scattante. Questo tipo di struttura è ideale per una crossover come la NC750X in cui lo sfruttamento dello spazio a bordo è stato di importanza strategica in fase di progettazione. Un telaio compatto, che offre al contempo una superba dinamica di guida. L'inclinazione del canotto di sterzo è di 27°, con un'avancorsa di 110 mm che determina un interasse di 1.540 mm. La distribuzione dei pesi anteriore/posteriore è bilanciata al 48/52%. Il peso in ordine di marcia con il pieno di benzina è di 219,3 kg per la versione con cambio manuale e di 229 kg per la versione con cambio DCT.

La sella è posta a 830 mm da terra ed è ora rivestita con un nuovo materiale che ne migliora il livello di finitura. La posizione di guida comoda, con il manubrio alto e il busto eretto, offre una visuale eccellente sulla strada, migliorando la sicurezza di guida. La manovrabilità è eccezionale, grazie al baricentro basso e all'ottimo angolo di sterzo (35°), mentre le misure geometriche della ciclistica realizzano un perfetto equilibrio tra agilità sui percorsi tortuosi e stabilità alle andature sostenute. Tra gli aggiornamenti introdotti con la nascita della NC750X c'è anche una leva del freno anteriore regolabile su 6 posizioni, per consentire a qualsiasi pilota di trovare la distanza della leva più corretta per la propria mano.

In perfetto stile *crossover* la carenatura e il cupolino della NC750X garantiscono un look da 'adventure-bike' e un'ottima protezione dal vento, ulteriormente migliorabile installando il parabrezza rialzato opzionale e le appendici aerodinamiche per i fianchi della carena. Comoda e veloce, generosa e instancabile, efficiente nei consumi e affidabile, è la moto ideale per un uso quotidiano e in viaggio, anche a pieno carico e con passeggero.

Il reparto sospensioni prevede forcella telescopica con steli da 41 mm ed escursione di 153,5 mm, mentre il monoammortizzatore, regolabile nel precarico molla, lavora per interposizione di leveraggi progressivi secondo lo schema Pro-Link, ed offre un'escursione di 150 mm. Il set-up è impostato per uno smorzamento morbido nella prima fase di escursione e un controllo sostenuto nelle compressioni più accentuate, per offrire comfort e al tempo stesso rigore a qualsiasi angolo di inclinazione.

Fiore all'occhiello della NC750X è l'impianto frenante con ABS a due canali di serie. Entrambi i dischi hanno profilo 'wave', l'anteriore con diametro di 320 mm e pinza a due pistoncini, il posteriore con diametro di 240 mm e pinza a singolo pistoncino. Potente e modulabile, l'impianto offre un livello di sicurezza attiva superiore, grazie all'antibloccaggio che scongiura perdite di controllo anche sui fondi viscosi o irregolari.

Sui bei cerchi in alluminio da 17 x 3,50 pollici e 17 x 4,50 pollici sono montati pneumatici con battistrada dal design on/off road nelle misure 120/70 ZR17 all'anteriore e 160/60 ZR17 al posteriore.

La strumentazione completamente digitale mantiene il conosciuto layout e posizione, ben leggibile e rialzata per essere facilmente consultata dal pilota. Prevede tachimetro numerico, contagiri a barre, orologio, indicatore del livello carburante e due contachilometri parziali. Sulla NC750X debuttano le ulteriori indicazioni del contamarce (ora anche sul modello con cambio manuale) e del trip computer, che offre precise informazioni sul consumo medio e istantaneo e sull'autonomia residua.

Sulla NC750X è installato di serie l'efficiente sistema antifurto HISS (Honda Ignition Security System). Se il chip identificativo incorporato nella chiave della moto e l'identificativo della centralina ECU (Engine Control Unit) non corrispondono, il motore non si avvia.

La NC750X, sia con cambio manuale che in versione con cambio DCT, è disponibile nelle seguenti combinazioni cromatiche:

Sword Silver Metallic
Graphite Black
Mat Pearl Cool White
Candy Arcadian Red

4. Accessori

Per migliorare l'equipaggiamento della NC750X sono disponibili una serie di accessori originali Honda, progettati e testati per combinarsi perfettamente con il modello cui sono destinati. La lista comprende:

Bauletto portaoggetti da 35 litri
Bauletto portaoggetti on/off da 45 litri
Kit borse laterali da 29 litri
Pannello decorativo kit borse laterali
Borsa interna per il bauletto portaoggetti da 35 litri
Borsa interna per il bauletto portaoggetti da 45 litri
Set borse interne per le borse laterali
Parabrezza alto
Pannelli laterali cupolino
Kit deflettore aerodinamico per le gambe
Kit deflettore aerodinamico per i piedi
Kit fendinebbia a LED
Kit protezioni tubolari
Kit manopole riscaldabili
Presse corrente a 12 V
Cavalletto centrale
Allarme antifurto
Lucchetto a U

5. Specifiche tecniche NC750X

PROPULSORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido
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	28,9 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 780 x 1.285
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	219 kg (vers. DCT: 229 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, tachimetro numerico, contagiri a barre, orologio, indicatore livello carburante, contachilometri con due parziali, indicatore marcia inserita, trip computer, spie di servizio
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	12V; 60 W x 1 (Abbagliante) / 55 W x 1 (Anabbagliante)
Faro posteriore	5 W x 1

*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.