

# NC700X 2012

## Il crossover divertente di nuova concezione

Data comunicato stampa: 8 novembre 2011

Aggiornamenti modello: modello totalmente nuovo, "New Concept Fun Crossover", nuovo motore e nuovo cambio; telaio e sospensioni nuovi

Indice:

- 1 Panoramica sul modello
- 2 Caratteristiche chiave,
- 3 Dettagli del modello,
- 4 Colorazioni,
- 5 Accessori disponibili a richiesta,
- 6 Caratteristiche tecniche.



### **1. Panoramica sul modello**

Il nuovo crossover NC700X offre sospensioni a lunga escursione, l'agilità e la posizione di guida rialzata di una moto off-road ma con la maneggevolezza, la grande stabilità e le ottime prestazioni del motore e dell'impianto frenante di una moto stradale. Promette grande divertimento ed è pensata per offrire a piloti di qualsiasi esperienza una guida appassionante e quella praticità e facilità d'uso necessarie per i propri tragitti quotidiani.

Il cuore della NC700X è il nuovo motore bicilindrico parallelo da 670 cm<sup>3</sup> con distribuzione monoalbero a 4 valvole per cilindro e raffreddamento a liquido. Leggero e compatto, contribuisce, insieme al solido telaio in acciaio, ad abbassare il baricentro della moto. Erega una potenza sempre facile da gestire e una coppia poderosa ai bassi e medi regimi, distinguendosi inoltre per le basse emissioni e per l'eccezionale efficienza dei consumi (27,9 km/l secondo lo standard WMTC, versione Dual Clutch Transmission in modalità D). Disponibile anche nella versione con cambio sequenziale a doppia frizione di seconda generazione, la NC700X fa suo il piacere di guida del cambio manuale coniugandolo all'innovativo cambio automatico robotizzato.

Di serie sulla nuova crossover di media cilindrata Honda, il sistema frenante ad azione combinata con antibloccaggio C-ABS e un praticissimo vano portaoggetti anteriore (posizionato dove sulle moto di concezione tradizionale si trova il serbatoio della benzina), capace di accogliere un casco integrale.

Nasce la NC700X, una nuova moto per la nuova frontiera della mobilità.

## **2. Caratteristiche chiave**

### **2.1 Innovativo motore due cilindri**

Sviluppato secondo criteri di estrema compattezza e per garantire grande prontezza di risposta oltre a una poderosa erogazione di coppia, il nuovo motore bicilindrico in linea da 670cm<sup>3</sup> risponde ai più severi requisiti ambientali grazie alla notevole efficienza nell'uso del carburante (27,9 km/litro) per un'autonomia prossima ai 400 km con un pieno.

### **2.2 Versatilità e praticità**

Con il suo vano portaoggetti anteriore, l'ampio cupolino con parabrezza protettivo e la posizione di guida dominante, la NC700X è adatta a ogni tipo d'uso, sia per la guida in città che per le lunghe distanze.

### **2.3 Intuitiva e briosa agilità**

Leggera ed estremamente reattiva in ogni manovra, la NC700X si dimostra divertente e facile da guidare in ogni contesto. Equipaggiata con lo stesso telaio a diamante in tubi di acciaio, rigido e compatto, della naked NC700S, la NC700X sfrutta l'assetto rialzato garantito dalle sospensioni a lunga escursione per offrire un livello di versatile praticità di altissimo livello.

### **2.4 Styling da crossover**

Grazie alla posizione di guida eretta, in puro stile off-road, ma con la ciclistica da vera stradale, la NC700X si distingue per il rude aspetto da crossover tuttofare.

### **2.5 Versione con cambio sequenziale a doppia frizione**

La NC700X è disponibile sia con il convenzionale cambio manuale a sei rapporti, che con la seconda generazione del cambio sequenziale a doppia frizione Honda. La versione equipaggiata con questo sistema utilizza due frizioni coassiali a controllo elettronico che innestano con grande fluidità le marce in base a tre diverse modalità a scelta del pilota. La modalità Manuale (MT) consente al pilota di cambiare marcia per mezzo delle apposite palette al manubrio, mentre la modalità Automatica (AT) permette di scegliere fra due diversi impostazioni: Sport (S) per la guida brillante e Drive (D) per l'uso quotidiano. In tutte e tre le modalità consumi contenuti e divertimento sono garantiti dalla vigorosa spinta del motore.

### **2.6 Azione frenante sicura con sistema C-ABS**

Come equipaggiamento di serie la NC700X offre il sistema frenante ad azione combinata con antibloccaggio C-ABS Honda, che assicura rallentamenti sempre sicuri ed efficaci su qualsiasi tipo di fondo.

## **3. Dettagli del modello**

### **3.1 Motore**

#### **Progettato su misura**

Nelle prime fasi di sviluppo della NC700X, sono stati esaminati i dati provenienti da approfondite indagini sul campo per determinare il reale sfruttamento delle prestazioni dei motori di media cilindrata. È stato così dimostrato che il 90% degli utenti non supera mai i 140 km/h e che il massimo regime raggiunto dal motore non oltrepassa i 6.000 giri/min. La NC700X è stata quindi pensata con un nuovo propulsore dimensionato per questo tipo di utilizzo, con forti caratteristiche di coppia nella fascia di giri più usata dagli utenti, e che grazie alla sua flessibilità e ai suoi consumi incredibilmente bassi si dimostrasse pratico ed economico da usare.

### **Motore due cilindri totalmente nuovo**

Il propulsore bicilindrico in linea con distribuzione monoalbero in testa (SOHC) da 670 cm<sup>3</sup> raffreddato a liquido è stato progettato per vincere le sfide del 21° secolo. È un motore fluido, pulito, efficiente nell'uso del carburante e compatto, ma è anche divertente da usare, grazie alla grande spinta ai bassi e medi regimi, ottenuta con misure caratteristiche a corsa lunga e alla forma innovativa delle camere di combustione e dei condotti di aspirazione e scarico. Ad esaltare ulteriormente l'erogazione della coppia è l'albero motore, con manovellismo a 270° e un elevato livello di massa inerziale. Il motore eroga una potenza massima di 35 kW (47,6 CV) a 6.250 giri/min per la versione con cambio convenzionale a 6 rapporti e 38,1 kW (51,8 CV) allo stesso regime per la versione con cambio sequenziale a doppia frizione. Le due versioni offrono un picco di coppia rispettivamente di 62Nm e 60Nm, sempre a 4.750 giri/min. Potenza e coppia sono così fluide e lineari che anche i piloti alla prima esperienza con una moto di media cilindrata possono sfruttarne appieno le prestazioni traendone il massimo divertimento ed efficacia di guida.

### **Pratica, efficiente e affidabile**

La configurazione a due cilindri in linea della NC700X è particolarmente efficiente in termini di layout del veicolo, perché è stata pensata per massimizzare lo spazio a bordo. Riducendo il numero delle parti al minimo indispensabile, il motore risulta più leggero, efficiente e affidabile. Per esempio vi è un solo corpo farfallato e un solo condotto di scarico integrato nella testata. Laddove possibile, inoltre, i componenti sono impiegati per svolgere più di un compito. L'albero a camme muove anche la pompa dell'acqua per il sistema di raffreddamento, mentre il contralbero antivibrazioni, che contribuisce a garantire un'erogazione fluida e regolare, aziona anche la pompa dell'olio del circuito di lubrificazione.

Per ridurre ulteriormente il consumo di carburante, lo sviluppo del motore ha seguito l'analisi stechiometrica. Analizzando in questo modo il processo di combustione, è stato 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 raggiunto l'importante obiettivo di 27 km/l, un valore che rappresenta un elemento di estrema importanza considerata la responsabilità che abbiamo verso il nostro ambiente naturale. Questa caratteristica ha reso inoltre la NC700X più pratica per l'uso quotidiano, visto che l'uso efficiente del carburante diminuisce i costi gestionali e richiede meno soste per il rifornimento nel corso di una tipica settimana di spostamenti.

### **Minori emissioni inquinanti**

Grazie agli stessi calcoli stechiometrici che hanno consentito di ridurre i consumi e massimizzare la coppia, il motore brucia meglio la miscela di aria e benzina, riducendo al minimo le emissioni nocive di scarico. 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 durante un tipico trasferimento. L'insieme di queste tecnologie garantisce piena conformità ai parametri Euro3.

## **3.2 Versatilità e praticità**

### **Realmente versatile**

La NC700X ridefinisce il concetto di moto multiuso grazie alla combinazione fra un vigoroso motore efficiente nell'uso del carburante, una posizione di guida dominante e una ciclistica versatile. Idealmente progettata per gli spostamenti quotidiani del motociclista del 21° secolo, questa nuova crossover vanta anche uno spirito avventuroso perfetto per il fine settimana. Che sia un tour sulla lunga distanza, una piacevole gita fuoriporta, un trasferimento in città con un passeggero a bordo per andare a incontrare gli amici, in sella alla nuova NC700X qualsiasi meta è raggiungibile.

### **Praticità e comodità**

La NC700X ha un vano portaoggetti anteriore capace di alloggiare un casco integrale, un completo impermeabile o una borsa. Questo spazio è accessibile usando la chiave di avviamento, con cui si raggiunge anche il tappo del rifornimento carburante, posto sotto la sella del pilota che è quindi ribaltabile. Il serbatoio della benzina ha una capacità di 14,1 litri, sufficienti per percorrere quasi 400 km prima di un nuovo rifornimento. Questa eccezionale autonomia è merito dell'efficienza del motore e non delle ampie dimensioni del serbatoio, che infatti non implica alcun peso o massa aggiuntiva, riducendo al contempo i costi di esercizio della moto.

La NC700X è equipaggiata con un parabrezza protettivo, che consente di guidare in pieno comfort anche in autostrada ad alta velocità.

### **Posizione di guida dominante**

La NC700X vanta una confortevole posizione di guida con il busto eretto, che offre una visibilità sulla strada utile a individuare facilmente eventuali ostacoli. Un altro vantaggio di questa posizione di guida in stile off-road è il grande controllo alle basse velocità. Questa caratteristica, in combinazione con il basso baricentro e con il generoso angolo di sterzo, assicura una maneggevolezza e un'agilità eccezionali negli spazi ristretti. In condizioni di traffico intenso e sulle strade con molte curve, la NC700X è una compagna di viaggio che ispira grande sicurezza. Grazie alla semi-carena attentamente studiata, il comfort è eccellente anche alle alte velocità di crociera perché il parabrezza e la carrozzeria deviano il vento dal pilota riducendone l'affaticamento.

### **Avanzata strumentazione completamente digitale**

Il display multifunzione rassicura il pilota comunicandogli con chiarezza tutti i più importanti parametri di guida. Chiaro e facile da leggere, il display è dotato di tachimetro numerico, contagiri a barre, orologio, indicatore del livello carburante a barre e contachilometri con due parziali.

## **3.3 Agile in modo brioso e intuitivo**

### **Ciclistica crossover super versatile**

Equipaggiata con lo stesso telaio a diamante in acciaio, rigido e compatto, della NC700S, la NC700X sfrutta l'eccezionale assetto offerto dalle ruote da 17" e dalle sospensioni da crossover, per una ciclistica versatile che soddisfa ogni utilizzo.

### **Telaio a diamante in acciaio**

Il robusto telaio a diamante in tubi di acciaio è caratterizzato da una manovrabilità agile e scattante. Questo tipo di telaio è ideale per una crossover come la NC700X in cui lo sfruttamento dello spazio a bordo è stato di importanza strategica in fase di progettazione. Si tratta di una struttura che occupa un volume veramente ridotto ma offre al contempo una superba dinamica di guida.

### **Una stabilità rassicurante**

L'escursione delle sospensioni (153,5 mm all'anteriore e 150 mm al posteriore) sulla NC700X è studiata per garantire una guida fluida su tutti tipi di superficie, anche grazie al set-up di molle e smorzamento idraulico impostati per offrire una un controllo e una risposta ottimali. La geometria complessiva della ciclistica è stata progettata per eccellere in bilanciamento e manovrabilità, qualità alle quali contribuiscono la posizione di guida rialzata in stile off-road e il raggio di sterzo di 35°. La rassicurante stabilità, anche quando si viaggia a pieno carico è solo una delle tante qualità della NC700X.

### **Cerchi in alluminio pressofuso**

Le capacità multiuso della NC700X sono rafforzate dalle leggere ruote da 17" in alluminio pressofuso, che garantiscono un'eccellente controllo su tutti tipi di superfici stradali. Per assorbire meglio gli urti, i cerchi hanno un design delle razze a Y, che contribuiscono alle superiori qualità della guida. Le dimensioni degli pneumatici sono 120/70 all'anteriore e 160/60 al posteriore, un mix perfetto tra tenuta di strada e maneggevolezza.

## **3.4 Concezione dello styling**

### **Styling robusto e suggestivo**

La NC700X è una moto multiuso progettata per eccellere in un'ampia gamma di condizioni di guida. Il senso d'avventura di questa moto è infatti ben espresso dal suo look rude, che ispira grande sicurezza e la fa sentire a casa in qualsiasi ambiente. La NC700X esprime con chiarezza le sue attitudini: percorrere qualsiasi strada, in qualsiasi condizione.

## **3.5 Cambio sequenziale a doppia frizione di seconda generazione**

### **Cambio a doppia frizione (DCT) di seconda generazione opzionale**

Il cambio sequenziale a doppia frizione Honda esalta la facilità d'uso di questa versione della NC700X, offrendo sia le sensazioni di guida tipiche del cambio manuale sia la modalità totalmente automatica con la quale è sufficiente ruotare la manopola gas. Il sistema sfrutta due frizioni coassiali: una per l'avviamento e la 1<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> marcia, l'altra per la 2<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> 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 si riscontra una delle novità introdotte su questa seconda generazione del cambio a doppia frizione: 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. Questo risultato è stato ottenuto dopo serrate sessioni di test su strada condotti affrontando una gran varietà di percorsi in tutta Europa.

### **Manutenzione ridotta al minimo**

Progettato per garantire praticità e bassi costi di gestione, il motore e il cambio della NC700S richiedono una manutenzione davvero ridotta. La versione con cambio Dual Clutch Transmission usa frizioni di ampio diametro per uso intensivo che gestiscono in modo ottimale le pesanti sollecitazioni degli stop e delle ripartenze nel traffico cittadino. Dopo l'acquisto la NC700S non richiede nemmeno il primo controllo per la verifica del gioco delle valvole. Gli intervalli dei tagliandi sono fissati ogni 12.000 km, mentre le candele all'iridio ad alta efficienza richiedono la sostituzione solo ogni 48.000 km. Il risultato è una mobilità personale comoda ed efficiente, senza preoccupazioni e con bassi costi di gestione.

### **3.6 Azione frenante sicura con sistema C-ABS**

#### **Frenata combinata con antibloccaggio C-ABS Honda di serie**

Honda è da sempre impegnata nel miglioramento della sicurezza su due ruote ed è orgogliosa di offrire come equipaggiamento di serie per la nuova NC700X il C-ABS. Si tratta di un sistema avanzato che combina l'azione sul pedale del freno posteriore all'attivazione di un pistoncino della pinza anteriore, per rendere stabile e sicura la frenata a qualsiasi andatura. Unito all'antibloccaggio, che rileva il pattinamento delle ruote e riduce la pressione idraulica per evitarne i pericolosi bloccaggi, l'impianto frenante della NC700X è quanto di più sicuro si possa desiderare su una pratica crossover di media cilindrata.

### **4. Colorazioni**

La NC700X 2012 sarà disponibile in quattro colori.

- Darkness Black Metallic
- Digital Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Magna Red



## **5. Accessori disponibili a richiesta**

### **Accessori disponibili a richiesta**

La versatilità della NC700X può essere ulteriormente migliorata grazie alla gamma degli accessori originali Honda.

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  
Presa corrente a 12 V  
Cavalletto centrale  
Allarme antifurto  
Lucchetto a U

## **6. Caratteristiche tecniche – NC700X (tipo ED)**

### **MOTORE**

Configurazione	4T, bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido
Cilindrata	670 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x Corsa	73 x 80mm
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza max	35 kW (47,6 CV) a 6.250 min <sup>-1</sup> (95/1/EC) *38,1 kW (51,8 CV) a 6.250 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Coppia max	60 Nm a 4.750 min <sup>-1</sup> (95/1/EC) *62 Nm a 4.750 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)

### **ALIMENTAZIONE**

Carburazione	Iniezione elettronica (PGM-FI)
Diametro corpo farfallato	36 mm
Filtro dell'aria	5,8 litri
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumo di carburante (standard WMTC) D-Mode)	27.9km/l (38.1kw - DCT - WMTC mode*** - Tested in 27.9km/l (38.1kw - MT - WMTC mode) 27.7km/l (35kw - MT - WMTC mode)

### **IMPIANTO ELETTRICO**

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	12° BTDC (minimo) ~ 20° BTDC (6.600 giri/min)
Candela	IFR6G-11K
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V-11AH

Fari 60W × 1 (abbagliante) / 55W × 1 (anabbagliante)

## TRASMISSIONE

Frizione Multidisco in bagno d'olio  
\* Doppia, multidisco in bagno d'olio

Funzionamento frizione Manuale, a cavo  
\* a comando robotizzato, modalità MT/AT(Drive, Sport)

Cambio A 6 rapporti

Riduzione primaria 1.731  
\*1.921

Rapporti del cambio	1	2.812	*2.666
	2	1.894	*1.904
	3	1.454	*1.454
	4	1.200	*1.200
	5	1.033	*1.033
	6	0.837	*0.837

Riduzione finale 2.687  
\*2.437

Trasmissione finale Catena

## TELAIO

Configurazione A diamante; in tubi in acciaio

## CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA) 2.210 mm x 830 mm x 1.285 mm

Interasse 1.540 mm

Inclinazione canotto di sterzo 27°

Avancorsa 110 mm

Raggio di sterzata 3m

Altezza sella 830 mm

Altezza da terra	165 mm
Peso in ordine di marcia (con il pieno)	214 kg (A: 102 kg; P: 112 kg) *218kg (A: 104 kg; P: 114 kg)
Massima capacità di carico	209 kg

## SOSPENSIONI

Tipo	Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 153,5 mm
	Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 150 mm

## RUOTE

Tipo	Anteriore	a 10 razze in alluminio pressofuso
	Posteriore	a 10 razze in alluminio pressofuso
Cerchi	Anteriore	17M/C x MT3.50
	Posteriore	17M/C x MT4.50
Pneumatici	Anteriore	120/70-ZR17M/C (58W)
	Posteriore	160/60-ZR17M/C (69W)
Pressione	Anteriore	250 KPa
	Posteriore	290 KPa

## FRENI

Tipo	Anteriore	Disco wave da 320 mm, pinza a 3 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato, C-ABS
	Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato, C-ABS

*\*Versione DCT*

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

# Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, secondo i requisiti WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni « base » della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.

Contact:

Honda Motor Europe Ltd.  
470 London Road, Slough,  
Berkshire, SL3 8QY  
Phone: +44 (0) 1753 590 500  
Fax: +44 (0) 1753 590 000  
[www.honda-eu.com](http://www.honda-eu.com)