

HONDA X-ADV 2018

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2017

Aggiornamenti modello: controllo di trazione HSTC a due livelli, modalità G per il fuoristrada, nuove varianti di colore, versione 35 kW reversibile per patente A2.

La nascita del nuovo X-ADV ha dato vita alla 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, presa 12V, parabrezza regolabile su 5 posizioni e strumentazione LCD verticale in stile rally.

*Per il 2018, si aggiorna con l'introduzione del **controllo di trazione HSTC a 2 livelli** (Honda Selectable Torque Control) della **modalità G** per massimizzare la trazione in fuoristrada. In modalità cambio manuale (MT) ora il limitatore è a **7.500 giri/min**. 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
 - 3.1. Stile ed equipaggiamento
 - 3.2. Motore
 - 3.3. Cambio DCT
 - 3.4. Telaio e ciclistica
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Nella lunga storia di Honda, costellata di pietre miliari dal punto di vista ingegneristico e del design, un elemento è sempre stato costante: la sfrenata passione per l'innovazione e il desiderio di stupire. È successo anche con X-ADV: un concetto di veicolo completamente nuovo, immediatamente definito "il primo SUV a due ruote".

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 gli spostamenti quotidiani.

Pensato e disegnato dal centro R&D Honda di Roma, 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 innovativa 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 rude e sofisticato al tempo stesso. 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 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 assorbono 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 maxienduro, con dischi flottanti da 296 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) appositamente messo a punto per l'X-ADV con 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 manuale per controllare al 100% i cambi marcia. Il cambio DCT è perfetto per il motore bicilindrico a corsa lunga dell'X-ADV, perché ne sfrutta al meglio le eccezionali doti di coppia, i consumi estremamente bassi (27,5 km/l nel ciclo medio WMTC) e la bruciante accelerazione da fermo.

Per il **2018**, X-ADV si presenta con due importanti aggiornamenti: l'adozione del controllo di trazione **HSTC** (Honda Selectable Torque Control) a 2 livelli, disinseribile, e la **modalità G** per l'offroad. Nell'uso del cambio in modalità manuale è possibile anche apprezzare l'aumento del fuorigiri, con spostamento del **limitatore** più in alto.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Inconfondibile stile crossover, X-ADV è l'unico SUV a due ruote***
- ***Parabrezza regolabile su cinque posizioni***
- ***Spazio sottosella da 21 litri, può contenere un casco integrale offroad***
- ***Presse 12V***
- ***Strumentazione digitale LCD in stile rally***
- ***Luci Full-LED***
- ***Smart Key***

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.

Il parabrezza dell'X-ADV può essere regolato manualmente su 5 posizioni. 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, i discreti indicatori di direzione 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, il cruscotto 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 manubrio in alluminio e mostra lo stato dell'ABS, il folle e lo stato del freno di stazionamento.



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 cavalletto centrale è utile per parcheggiare saldamente e per la manutenzione.

Su un modello avveniristico come l'X-ADV non può 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, apertura sella e apertura sportellino di rifornimento. 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 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 lo 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 antiurto e i fari fendinebbia a LED.

I colori disponibili sono eleganti e al tempo stesso grintosi:

Digital Silver Metallic

Matt Bullet Silver

Candy Chromosphere Red – **New 2018!**

Mat Pearl Glare White (Tricolour HRC) – **New 2018!**

Grand Prix Red (CRF Rally red) – **New 2018!**

3.2 Motore

- **Potenza e coppia, 55 CV (40,3 kW) e 68 Nm**
- **Consumi di 27,5 km/l (ciclo medio WMTC) e serbatoio da 13,1 litri**
- **Controllo di trazione HSTC a 2 livelli, escludibile**
- **Limitatore spostato a 7.500 giri/min (+900 giri/min)**
- **Versione 35 kW per patente A2, reversibile a potenza piena**

Il motore da 745 cc dell'X-ADV, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, vanta emissioni contenute (CO₂ 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 impostazioni dedicate. 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 quando si guida in modalità manuale MT (Manual Transmission).

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

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 possessori di patente A2, l'X-ADV 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 metri il tempo è addirittura identico.

3.3 Cambio a doppia frizione (DCT)

- ***Due modalità automatiche e una completamente manuale***
- ***Modalità G per massimizzare la trazione in fuoristrada***
- ***Comandi al manubrio intuitivi***
- ***Rapporti corti per accelerazioni e riprese brucianti***
- ***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 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 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. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla sofisticata 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 per cambi marcia manuali (MT), 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. Rispetto all'Integra, dotato dello stesso motore, le prime cinque marce sono più corte del 5% e la modalità D sfrutta marce più basse a parità di regime.

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.

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 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.

Come già avviene sulla CRF1000L Africa Twin, per il 2018 anche l'X-ADV è dotato della **modalità G**, che massimizza la trazione in fuoristrada riducendo lo slittamento delle frizioni durante i cambi marcia. Il tasto di attivazione è posizionato sotto alla strumentazione e la funzione può essere attivata in qualsiasi momento.

3.4 Telaio e ciclistica

Il telaio in tubi di acciaio dell'X-ADV mantiene il layout della serie NC/Integra, rispetto al quale si differenzia soprattutto nella parte posteriore per la presenza del vano sottosella capace di contenere un casco integrale da fuoristrada.

Le misure della ciclistica sono improntate ad un mix di stabilità e maneggevolezza che rende la guida dell'X-ADV entusiasmante. L'inclinazione del canotto 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.

La sella è a 820 mm da terra e l'impugnatura dell'ampio manubrio è a 910 mm di altezza, conferendo così una posizione di guida. La conformazione della sella e del profilo delle pedane facilita il pilota nel poggiare i piedi a terra.

La forcella a steli rovesciati da 41 mm è regolabile nel precarico molla e in estensione. L'ammortizzatore con leveraggio progressivo Pro-Link è regolabile nel precarico della molla ed è fissato ad un bellissimo forcellone in alluminio a bracci differenziati. Il forcellone è composto 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 gli sterrati. 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 anteriori da 296 mm sono morsi da pinze Nissin radiali a 4 pistoncini, mentre sul disco posteriore da 240 mm agisce una pinza a pistoncino singolo.

4. Caratteristiche tecniche Honda X-ADV 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	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 / 5.000 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), modalità manuale MT e funzione G per il fuoristrada
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 canotto 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 296 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, indicatore modalità G, indicatore livello HSTC, 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.