

**HONDA**

---

# Press Information

**POUR DIFFUSION IMMÉDIATE**

07.novembre 2016

Dossier De Presse Honda X-ADV 2017



**Dossier de Presse**

**Honda X-ADV  
2017**

*L'essentiel : un nouveau concept excitant apparaît aujourd'hui. Reprenant les codes et le style tout terrain des SUV urbains, le nouveau Honda X-ADV se caractérise par une partie-cycle robuste, de grands débattements de suspensions, un freinage avec étrier radial à 4 pistons et des performances de haute volée grâce à un bicylindre de 745 cm<sup>3</sup> avec transmission à double embrayage DCT. Un grand coffre sous la selle, une bulle réglable et un système de clef sans contact participent au caractère pratique du X-ADV.*

## **Sommaire :**

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Caractéristiques techniques

### **1. Introduction**

L'apparition d'une nouvelle approche et d'un nouveau concept n'est pas si courante dans le domaine de la moto. Connue et reconnue pour son sens de l'innovation, Honda perpétue une nouvelle fois aujourd'hui la tradition avec le X-ADV.

Le processus : en premier lieu, considérer les caractéristiques et les avantages d'un trail conventionnel avec sa facilité, sa position de conduite droite - synonyme de visibilité - et surtout sa polyvalence extrême, de l'utilitaire au loisir. Puis se pencher sur le véhicule interurbain par excellence – qui peut être un scooter ou une moto – mais qui doit rester facile à utiliser, agile, efficace et multiplier les aspects pratiques, en particulier les espaces de rangement.

Combiner les deux concepts et quelque chose de très intéressant émerge. Une nouvelle machine avec un style de SUV, à la fois élégante et massive ; une machine totalement à l'aise dans le flot urbain, dotée de tous les équipements qui facilitent la vie dans les grandes métropoles. Et une machine dont la partie-cycle et le moteur sont capables d'insuffler une promesse d'aventure lors de chaque sortie.

Avec un style créé par le centre R & D Honda de Rome (Italie), le Honda X-ADV est une machine d'ingénieurs. Ne s'apparentant à rien d'existant, elle revendique une nouvelle approche de l'indépendance sur 2 roues, renforçant le désir que peut avoir chacun de larguer les amarres, de voyager et de vivre de nouvelles expériences. Sous une forme nouvelle, le X-ADV capture l'essence même de la liberté à moto...

#### **M. Kenichi Misaki, responsable du développement du X-ADV 2017**

*« Notre thème de développement pour le X-ADV était simple : « Partir et se faire plaisir ». Nous avons donc créé une moto dont l'esprit d'aventure est présent d'origine. Nous savions aussi que le X-ADV devait être parfaitement utilisable au quotidien pour se déplacer en ville, avec de nombreux aspects pratiques. Et le week-end, il devait offrir la possibilité de s'échapper de la routine quotidienne, avec un style nouveau et excitant ».*

### **2. Caractéristiques principales**

Fort de son style massif, de son habillage trapu et de sa position de conduite droite, le

Honda X-ADV revendique une attitude clairement inspirée du tout-terrain. Une image virile contrebalancée par les aspects pratiques : ainsi, le cadre a été conçu pour abriter un espace de rangement d'une capacité de 21 l sous la selle, la bulle dispose de 5 possibilités de réglages en hauteur, le guidon est en aluminium et dispose de protège-mains similaires à ceux que l'on trouve sur la CRF1000L Africa Twin, l'instrumentation adopte le style Rallye tandis que la béquille centrale fait partie de l'équipement d'origine. Un système de clef sans contact « Smart Key » ajoute encore à la facilité d'utilisation au quotidien.

À l'avant comme à l'arrière, des suspensions à grands débattements absorbent les chocs, secondées par des pneumatiques à profil mixte installés sur des jantes rayonnées de 17 pouces à l'avant et 15 pouces à l'arrière. À l'avant, un double disque avec étriers à montage radial garantit une puissance de freinage élevée et contrôlée par un système antiblocage ABS.

La transmission à double embrayage Honda DCT fait partie de l'équipement d'origine. Le système de gestion du DCT a été spécialement adapté au X-ADV, privilégiant les rapports inférieurs en mode D pour de meilleures reprises. Le mode S propose toujours 3 options de sélection afin de permettre une conduite plus sportive.

Parfaitement adapté au DCT, le bicylindre de 745 cm<sup>3</sup> qui équipe le X-ADV délivre de fortes valeurs de couple à bas et moyens régimes, ce qui se traduit par des accélérations étonnantes d'efficacité dès le démarrage. Cette motorisation revendique une consommation de 3,6 l/100 (mode WMTC).

### **3. Caractéristiques détaillées**

#### **3.1 Style & équipement**

Conçu et développé par l'équipe Honda du centre R & D de Rome en Italie, le style du X-ADV exprime l'esprit d'aventure dans chacun de ses détails. La ligne quasi verticale créée par la partie avant du carénage associe sophistication avec rudesse tandis qu'une ligne forte part de l'avant vers l'arrière en passant par un carénage et des caches latéraux anguleux. La silhouette d'ensemble est délibérément redressée, avec un habillage court et compact pour souligner le caractère aventureux de la machine.

Afin de répondre à une utilisation urbaine aussi bien que touristique et offrir le maximum de protection contre le vent et les éléments, la bulle dispose de 5 possibilités de réglages, lesquels peuvent être réalisés sans outil. La différence totale de hauteur est de 136 mm entre le point haut et le point bas, avec une variation d'angle de 11°. L'ensemble de l'éclairage fait appel à des diodes, avec une double optique avant, des clignotants et un dispositif arrière disposés de manière à créer une signature visuelle unique sur la route.

Une grande instrumentation numérique du type de celle qui équipe la CRF450 Rallye a été installée, offrant autour d'un grand compteur central et d'un compte-tours circulaire toutes les informations dont le pilote peut avoir besoin. Les informations les plus courantes sont

situées au niveau de la ligne de vue tandis que les autres données sont réparties de part et d'autre du compteur dans un ordre logique.

Tous les témoins relatifs au fonctionnement du moteur sont situés en partie basse. Un écran séparé, disposé juste au-dessus du guidon aluminium, affiche l'état du frein de parking ainsi que des clignotants.

De robuste protège-mains en plastique du même type que ceux qui équipent la CRF1000L Africa Twin sont chargés de dévier le vent et la pluie sur la route mais aussi de protéger les leviers d'un impact éventuel en tout-terrain. Dans le même ordre d'idée, un sabot en aluminium grenailé de 2,5 mm d'épaisseur protège le dessous du X-ADV.

L'espace de rangement de 21 l aménagé sous la selle est capable de recevoir un casque intégral. Éclairée par diodes, sa surface intérieure texturée permet un éclairage sans reflets. Une prise de 12 V est également accessible sous la selle.

Une béquille centrale avec témoin d'inclinaison est installée d'origine et permet au X-ADV d'être garée sur une surface inégale sans risque de chute.

Le X-ADV profite du système de clef sans contact « Smart Key » qui permet un utilisateur de démarrer, d'ouvrir la trappe de carburant ou le coffre tout en laissant la clef dans sa poche. La « Smart Key » dispose de deux boutons, l'un permettant d'activer ou de désactiver le dispositif de reconnaissance à distance, l'autre permettant de confirmer l'identification par la mise en route des clignotants à une certaine distance.

Grâce à la « Smart Key », une simple pression sur le contacteur principal permet à l'utilisateur de mettre le contact et de libérer la direction ou encore, par l'intermédiaire de deux interrupteurs, d'accéder à la trappe de carburant ou au coffre sous la selle. Equipé d'un dispositif de blocage de direction, ce contacteur s'illumine en bleu à chaque pression ou lorsque la fonction d'identification à distance est activée.

2 top-case sont disponibles en option : d'une capacité de 45 l, équipé d'un dossier et décliné en quatre coloris, le premier peut recevoir 2 casques intégraux. Plus petit (35 l), le second présente une finition « aluminium » et peut recevoir un casque intégral. Un porte-paquets, des déflecteurs de pieds et de jambes ainsi que des habillages de marchepieds sont également disponibles.

Sur le marché français, le X-ADV se décline en quatre coloris, 2 standards et 2 « Edition spéciale » :

- Argent Digital
- Argent Matt Bullet
- Blanc Pearl Glare (une réminiscence du coloris de l'Africa Twin)
- Rouge Victory Red (un rappel des coloris de la famille CRF)

### **3.2 Partie-cycle**

Le X-ADV fait appel un nouveau cadre tubulaire en acier qui autorise l'aménagement d'un vaste espace de rangement sous la selle dont la largeur, dans sa partie arrière, reste

limité à 450 mm. L'angle de chasse et la traînée sont respectivement de 27° et 104 mm avec un empattement de 1 590 mm. Un angle de braquage de 39° et un rayon de braquage de 2,8 m rendent le X-ADV particulièrement manœuvrable dans le trafic. Des suspensions à grands débattements (153,5 mm à l'avant et 150 mm à l'arrière) déterminent une garde au sol de 162 mm. Le poids en ordre de marche est de 238 kg.

Le guidon large (910 mm) et la hauteur de selle de 820 mm définissent une position de conduite relevée et par une ligne de vision assez haute, synonymes de contrôle optimal et d'excellente visibilité.

Afin d'affronter procurer un comportement sans faille sur tous types de revêtements, la fourche inversée de  $\varnothing$  41 mm à l'avant et la fourche inversée de  $\varnothing$  41 mm à l'arrière est réglable en précharge et en détente. À l'arrière, le monoamortisseur réglable en précharge agit, via un système Pro-Link, sur un bras oscillant réalisé en aluminium.

Les jantes rayonnées de 17 pouces à l'avant et de 15 pouces à l'arrière sont équipées de rayons en acier inoxydable et contribuent à la capacité du X-ADV d'affronter confortablement les terrains les plus difficiles, tout comme les pneumatiques à profil mixte de 120/70 R17 and 160/60 R15. Les valves en L facilitent l'entretien et le contrôle de la pression des enveloppes.

Un double disque de  $\varnothing$  310 mm équipé d'étriers 4 pistons à montage radial et associé à un système ABS assure la puissance et l'efficacité du freinage.

### **3.3 Transmission à double embrayage DCT**

De plus en plus populaire au fur et à mesure qu'il équipe les machines de la gamme Honda, le système de transmission à double embrayage DCT fait partie de l'équipement d'origine du X-ADV. Ce système fait appel à deux embrayages : l'un pour le démarrage ainsi que pour les 1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rapports, le second pour les 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> rapports, avec 2 arbres coaxiaux. Chaque embrayage est contrôlé indépendamment par son propre circuit électro-hydraulique.

Les changements de rapports sont assurés par 2 modes automatiques auxquels s'ajoute un mode manuel. Particularité du système du X-ADV afin de favoriser les accélérations dans le trafic, le mode automatique D privilégie davantage les rapports inférieurs par rapport à d'autres machines équipées du DCT.

Le Mode S (qui monte et descend les rapports à un régime plus élevé que le Mode D pour une conduite plus sportive) propose trois niveaux de performances afin de répondre aux préférences du pilote, chaque niveau déterminant une réactivité plus dynamique que le précédent. À noter que le niveau choisi par le pilote est mémorisé et considéré « par défaut » lors des sorties suivantes. Le mode choisi est également affiché sur l'instrumentation.

### **3.4 Motorisation**

Le bicylindre en ligne de 745 cm<sup>3</sup> simples arbres à cames, 8 soupapes et refroidissement liquide qui équipe le X-ADV a été conçu pour faire preuve du maximum de vigueur à partir du ralenti jusqu'au milieu de la courbe de régime. Associé aux particularités du DCT (rapports inférieurs privilégiés), ce moteur offre des accélérations instantanées et puissantes, en particulier au démarrage ainsi qu'autour de 30 km/h. La puissance maximale s'établit à 40,3 kW à 6 250 tr/min pour un couple maximal de 68 Nm à 4 750 tr/min.

L'architecture relativement « longue course » et la forme spécifique des chambres de combustion s'ajoutent à l'inertie importante des masses de vilebrequin pour produire des valeurs importantes de couple. 2 balanciers d'équilibrage annulent l'effet de vibrations à hauts régimes tout en permettant au moteur de délivrer sa sonorité caractéristique, résultat du calage à 270° de son allumage. Les valeurs fondamentales sont de 77 mm pour l'alésage et 80 mm pour la course. La transmission finale est assurée par une chaîne protégée par un carter.

Le moteur est alimenté par un système d'injection électronique PGM-FI via un corps d'admission unique de  $\varnothing$  36 mm. Le PGM-FI détermine la proportion exacte du mélange air/carburant ainsi que l'instant d'allumage précis afin d'obtenir une combustion complète et propre. Ce moteur répond aux exigences de la norme antipollution Euro4 et affiche des émissions de CO<sub>2</sub> de 81 g/km et une consommation de 3,63 l/100 km, ce qui se traduit par une autonomie d'environ 300 km grâce aux 13,1 l contenus dans le réservoir.

-

## **Caractéristiques techniques**

### **X-ADV 2017**

#### **Moteur**

Type Bicylindre, 4 temps, simples ACT et 8 soupapes, refroidi par eau

Cylindrée 745 cm<sup>3</sup>

Alésage x Course 77 x 80 mm

Rapport volumétrique 10,7 à 1

Puissance maxi. 40,3 kW à 6 250 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 68 Nm à 4 750 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 4,1 litres

#### **Alimentation**

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 13,1 litres

Consommation (WMTC) \* 3,63 l/100 km

## **Système électrique**

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V/11,2 Ah

Alternateur 420 W à 5 000 tr/min

## **Transmission**

Embrayage Double embrayage DCT

Commande Hydraulique

Boîte 6 rapports

Transmission finale Chaîne à joints toriques sous carter

## **Cadre**

Type Type ouvert tubulaire en acier

## **Partie cycle**

Dimensions (LxlxH) 2 245 x 910 x 1 375 mm

Empattement 1 590 mm

Angle de chasse 27°

Chasse 104 mm

Hauteur de selle 820 mm

Garde au sol 162 mm

Poids en ordre de marche 238 kg

Rayon de braquage 2,8 m

## **Suspensions**

Type Avant Fourche inversée  $\varnothing$  41 mm réglable en précharge et détente, débattement 153,5 mm

Arrière Pro-Link avec monoamortisseur réglable en précharge, débattement 150 mm

## **Roues**

Type Rayonnées

Jantes Avant 17M/C

Arrière 15M/C

Pneumatiques Avant 120/70 R17

Arrière 160/60 R15

## **Freins**

Type Avant Double disque hydraulique avec étriers 4 pistons, antiblocage ABS

Arrière Simple disque hydraulique avec étrier simple piston, antiblocage ABS

## **Instrumentation & éclairage**

Instrumentation Numérique avec compteur et compte-tours, compteurs kilométriques, jauge de carburant digitale, montre de bord...

Sécurité Freinage antiblocage ABS, clef sans contact « Smart Key »

Éclairage Avant Diodes

Arrière Diodes

*Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.*

*\* Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*



