

**HONDA**

---

# Press Information

**POUR DIFFUSION IMMÉDIATE**

10 novembre 2020

21YM HONDA NC750X



L'une des machines les plus polyvalentes du marché évolue sensiblement pour 2021 avec davantage de puissance, une plage de régime plus large, des rapports de boîte modifiés, 3 modes de pilotage associé à un accélérateur électronique ou encore un système de contrôle de couple HSTC. Le caractère frugal du bicylindre en ligne est reconduit tout comme la transmission à double embrayage DCT tandis que 6 kg ont été gagnés sur le poids en ordre de marche. Redessiné, le cadre est couvert par un habillage plus acéré, l'espace de rangement est plus grand et la selle abaissée de 30 mm. Une nouvelle instrumentation et un éclairage à diodes complètent la liste des nouveautés 2021.

Prix :           NC750X – Manuelle    CHF 9'450.- TTC.

                  NC750X – DCT            CHF 10'550.- TTC.

**Disponibilité : Fin mars 2021**

**Sommaire :**

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. **Introduction**

Depuis son apparition en 2012 en version 700 cm<sup>3</sup>, la NC750X n'a cessé de voir sa popularité croître dans toute l'Europe. Les raisons de ce succès sont multiples : un bicylindre manifestement bien né, capable de consommer peu tout en propulsant la machine avec vigueur dès les plus bas régimes, une position de conduite agréable avec un guidon large et une selle confortable, des suspensions à grands débattements ou encore un style qui invite à l'aventure.

L'espace de rangement qui se trouve à la place habituelle du réservoir et qui peut contenir un casque intégral et la transmission à double embrayage DCT qui a d'ores et déjà séduit la moitié des acheteurs sont autant de facteurs supplémentaires qui expliquent cette reconnaissance.

Toutes ces qualités s'ajoutent pour générer une machine qui fonctionne superbement. Quelle que soit l'utilisation qui en est faite, trajets urbains, tourisme ou pur plaisir, sa polyvalence étonne et séduit.

Au fil des ans, Honda a pris soin de faire évoluer la formule unique de la NC750X. Ainsi, en 2014, la cylindrée a gagné 75 cm<sup>3</sup> en passant de 670 à 745 cm<sup>3</sup> ; en 2016, l'esthétisme est devenu plus aventurier, l'instrumentation a été revue, la transmission à double embrayage DCT améliorée et l'éclairage à diodes adopté. Enfin, en 2018, la NC750X a salué l'arrivée du système de contrôle de couple HSTC ainsi que d'une version 35 kW.

Pour 2021, la NC750X optimise encore ses points forts que sont les aspects pratiques, la polyvalence, le confort et la facilité d'utilisation. Dans le même temps, le caractère moteur a été renforcé avec un surcroît de couple, la plage de régime augmentée vers le haut, tandis que différents modes de pilotage sont désormais disponibles.

## 2. Caractéristiques principales

-

Le moteur Euro5 affiche 2 kW de puissance supplémentaires et 600 tr/min de régime en plus avant la zone rouge grâce au travail effectué sur le calage de distribution et sur l'accord admission/échappement. Des rapports de démultiplication plus courts pour les 3 premiers rapports favorisent la réactivité tandis que l'embrayage à glissement assisté réduit l'effort à appliquer au levier et permet des rétrogradages rapides et en douceur.

L'accélérateur électronique TBW (Throttle By Wire) conditionne 3 modes de pilotage prédéfinis - RAIN, STANDARD et SPORT - plus un mode USER paramétrable par l'utilisateur. Le système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) est désormais plus sensible avec 3 niveaux d'intervention possibles tandis que la transmission à double embrayage DCT (Dual Clutch Transmission) dispose d'une cartographie de passage automatique des rapports qui tient compte des modes de pilotage, USER compris.

L'autre évolution majeure se traduit par une perte de poids de 6 kg à mettre à l'actif d'un nouveau cadre, à des changements de détails apportés au moteur et à un habillage plus moderne. On note aussi un éclairage et des clignotants à diodes ainsi qu'un espace de rangement redessiné qui gagne en volume et en logeabilité. La hauteur de selle est abaissée de 30 mm, la bulle offre une meilleure protection et l'instrumentation profite d'un nouvel écran LCD.

4 coloris sont disponibles pour la NC750X 2021 :

- Rouge Grand Prix
- Noir métallique Mat Ballistic
- Blanc Pearl Glare
- Bleu métallique Glint Wave

## 3. Caractéristiques détaillées

### 3.1 Motorisation

- **Accélérateur électronique, 42 kW (+ 2 kW) et couple de 68 Nm**
- **3 premiers rapports raccourcis pour plus de sportivité**
- **600 tr/min supplémentaires avant la zone rouge**
- **20 % d'effort en moins au levier grâce à l'embrayage à glissement assisté qui agit à la montée comme à la descente des rapports**
- **Conformité Euro5, consommation de 3,53 l/100 km (mode WMTC)**
  
- **Version 35 kW pour les permis A2**

Le bicylindre en ligne de 745 cm<sup>3</sup> simple arbre à cames, 8 soupapes et refroidissement liquide qui équipe la NC750X a été conçu pour faire preuve du maximum de vigueur du ralenti jusqu'au milieu de la courbe de régime. 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 dès les plus bas régimes tandis que la position inclinée du bloc abaisse le centre de gravité pour une stabilité optimale. À noter que les diverses modifications apportées à ce moteur pour 2021 se traduisent par un gain de poids de 1,2 kg.

Toujours sur ce nouveau millésime, grâce à un nouveau calage de distribution (lequel est désormais différent entre les 2 cylindres), à l'adoption de la commande de gaz électronique TBW Throttle By Wire (TBW) et à un travail effectué sur l'échappement, le moteur est plus puissant et monte plus haut dans les tours comme en témoigne la zone rouge désormais fixée à 7 000 tr/min. Parallèlement, la valeur maximale de couple est maintenue plus longtemps au-dessus de 5 000 tr/min.

La puissance maximale est en progression de 2 kW avec 42 kW à 6 250 tr/min pour un couple maximal de 68 Nm à 4 750 tr/min. Coté boîte de vitesses, les 3 premiers rapports sont plus courts (tant sur la boîte manuelle que la boîte à double embrayage DCT), améliorant les démarrages et les accélérations. Ainsi, en partant d'une vitesse de 30 km/h, la NC750X ne met que 1,7 seconde pour parcourir 20 m et 3,2 s pour 50 m alors qu'à 60 km/h, le moteur ne tourne qu'à 2 500 tr/min. A contrario, les rapports de 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> ont été légèrement allongés, au bénéfice de la consommation de carburant.

Pour les détenteurs du permis A2, une version 35 kW est disponible, le retour à la puissance d'origine étant très facilement réalisable par un concessionnaire Honda. À l'inverse, il est également possible de brider un modèle standard en version 35 kW en remplaçant le corps d'injection et en reprogrammant la centrale électronique d'origine.

2 balanciers d'équilibrage annulent l'effet des 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. En limitant le nombre de pièces au minimum, ce moteur est resté à la fois efficace, léger et fiable. Ainsi, partout où cela était possible, les composants assument plus que leur rôle habituel comme l'arbre à cames qui entraîne la pompe à eau tandis que l'un des balanciers d'équilibrage entraîne la pompe à huile...

Pour 2021, l'adoption d'un embrayage à glissement assisté permet de réduire de 20 % l'effort à appliquer au levier tout en limitant les risques de blocage de la roue arrière lorsque l'on rétrograde avec la boîte manuelle.

À l'échappement, le silencieux de forme pentagonale comporte 2 chambres de tranquillisation qui fonctionnent de concert avec la chambre finale de résonance afin de créer une sonorité profonde et caractéristique. Le catalyseur intégré possède une structure à double couche pour des émissions les plus propres possibles.

Le moteur de la NC750X est conforme aux normes Euro5 et revendique une consommation de 3,53 l/100 km en mode WMTC, ce qui se traduit par une autonomie d'environ 400 km avec les 14,1 litres du réservoir.

### **3.2 Systèmes électroniques d'assistance moteur et partie-cycle**

- ***Commande de gaz électronique TBW***
- ***3 modes de conduite préenregistrés + 1 mode « Utilisateur »***
- ***Fonctionnement du système de contrôle du couple HSTC affiné avec 3 niveaux d'intervention possibles***

L'adoption d'un accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire) permet un contrôle précis de la puissance tout en mettant à disposition du pilote 4 modes de conduite capables de couvrir un large éventail d'utilisations, la sélection entre les modes s'effectuant à partir du commodo gauche et de l'écran d'instrumentation TFT.

Détail des modes de conduite :

**SPORT** : le comportement moteur et le frein moteur sont au plus dynamique, le niveau d'intervention du contrôle de couple est faible tandis que le DCT est réglé en mode 4.

**RAIN/PLUIE** : pour une utilisation tout en douceur, avec une assurance supplémentaire sur sols glissants. Puissance et frein moteur faibles, niveau de contrôle de couple et niveau 1 pour le DCT.

**STANDARD** : répond à la plupart des situations avec un niveau intermédiaire pour la puissance, le frein moteur et le contrôle de couple. Le DCT est en mode 2.

**USER** : permet au pilote de définir des réglages personnalisés. Les choix pour la puissance et le frein moteur peuvent être réglés sur faible, moyen ou fort, le contrôle de couple sur faible, moyen, fort ou désactivé. 4 modes sont disponibles pour calibrer le DCT.

Disponible sur la version boîte manuelle comme sur la boîte à double embrayage DCT, le système de contrôle du couple HSTC permet un contrôle précis et non-intrusif du couple transmis à la roue arrière par le moteur. L'adoption de l'accélérateur électronique a permis d'affiner sensiblement les réglages et le contrôle. 3 niveaux d'intervention du HSTC peuvent être sélectionnés par le pilote :

**Niveau 1** : autorise une intervention minimale du système pour un contrôle limité de la motricité de la roue arrière sur sols glissants (gravier ou poussière par exemple). L'intervention du système est elle-même plus faible que par le passé.

**Niveau 2** : c'est le mode par défaut qui autorise une motricité optimale dans les conditions d'utilisation courantes.

**Niveau 3** : garantit le contrôle maximal du HSTC sur revêtements glissants.

Le HSTC peut également être totalement déconnecté.

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

- ***Cartographies de passages des rapports adaptées au mode de conduite***

***choisi***

- ***Mode USER paramétrable sur 4 niveaux***
- ***Système de contrôle adaptatif de l'embrayage pour des sensations naturelles***

-  
Alors que la transmission à double embrayage DCT entre dans sa 11<sup>e</sup> année de production, Honda a vendu en Europe plus de 140 000 machines équipées de cette technologie alors que 52 % des clients de NC750X ont choisi cette option en 2019.

Unique sur le marché, le système Honda DCT permet des changements de rapports sûrs, précis et ultrarapides, en toute transparence pour l'utilisateur. Ce système fait appel à deux embrayages distincts, le premier intervenant lors des démarrages et sur les rapports de transmission impairs (1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>), le second sur les rapports pairs (2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>). Afin de gagner en compacité, les arbres de ces 2 embrayages sont agencés de manière concentrique.

Chacun de ces embrayages est contrôlé indépendamment par son propre circuit électrohydraulique. Lorsqu'un changement de rapport doit intervenir, le système pré-engage le rapport à venir en l'utilisant l'embrayage qui n'est pas en charge à cet instant. L'embrayage en charge est ensuite automatiquement désengagé en même temps que le rapport pré-engagé entre en fonction. Il en résulte des changements de rapports quasi instantanés, parfaitement fluides et sans heurts. De plus, dans la mesure où les deux embrayages transmettent la puissance du moteur pratiquement sans interruption, les à-coups et leurs répercussions sur le comportement dynamique de la machine sont largement minimisés. La fiabilité mécanique en sort également renforcée puisqu'il n'est pas possible de caler ou d'endommager les trains de pignons en ratant un rapport.

Pour le pilote, le bénéfice en termes de confort et de diminution de la fatigue est indiscutable, en particulier en utilisation urbaine.

Sur la version DCT de la NC750X, 2 modes de sélection sont disponibles : un mode automatique -qui s'appuie sur des lois de passage des rapports pré-programmées qui tiennent compte de la vitesse, du rapport engagé et du régime moteur- et un mode manuel qui permet au pilote de passer les rapports à sa convenance grâce à des commandes situées à main gauche.

En mode automatique, grâce au recours à la commande des gaz électronique TBW, le système DCT permet à son pilote de choisir entre 4 modes, dont 3 par défaut :

**Mode 1** : le plus tranquille, avec des passages de rapports (montée et descente) intervenants à des régimes relativement bas. Le niveau 1 est associé au mode RAIN.

**Mode 2 et 3** : passent les rapports plus haut dans les tours et sont associés aux modes de conduite STANDARD et SPORT.

En **mode USER**, une 4<sup>e</sup> cartographie est disponible pour le DCT, située entre les modes STANDARD et SPORT en termes « d'agressivité ».

Le système de contrôle adaptatif de l'embrayage est l'une des caractéristiques propres à la NC750X et permet de gérer la quantité de couple transmise. Ce système assure une sensation de glissement « naturelle » de l'embrayage lorsque le pilote ouvre ou ferme les gaz.

### **3.4 Style & équipement**

-

- ***Style plus marqué et minimaliste***
- ***Nouveaux composants d'éclairage à diodes***
- ***Nouvelle bulle pour une meilleure protection***
- ***Coffre plus volumineux (23 l) pour casque intégral***

La NC750X 2021 dévoile une identité plus marquée grâce à des éléments d'habillage redessinés et plus petits, une image accentuée par l'aspect musculaire du réservoir de carburant. De nouveaux composants d'éclairage à diodes ajoutent encore à la signature visuelle, notamment à l'avant.

Améliorant la protection contre le vent et la pluie, la bulle est d'un nouveau type. Les caches latéraux sont plus fins, en phase avec la selle, le tout étant souligné par la ligne d'échappement. À l'arrière, la nouvelle forme du feu arrière s'accorde avec celle de l'optique et des clignotants avant.

Particularité propre à la NC, l'espace de stockage du faux réservoir gagne 1 litre de capacité (de 22 à 23 l) tout en permettant à la machine de gagner 1 kg sur la balance. La forme de cet espace permet de loger plus facilement un casque intégral.



La partie supérieure du couvercle reçoit des supports robustes et pratiques pour le montage, par exemple, d'une sacoche de réservoir. Le dessous du même couvercle est équipé de 4 crochets qui permettent de faire un usage optimal de l'espace disponible. Pour 2021, une prise USB-C optionnelle peut être ajoutée dans la partie supérieure gauche du coffre.

Une autre évolution est à chercher du côté de l'instrumentation couleur LCD qui affiche les différents modes de pilotages sélectionnés via le commodo gauche. Les clignotants arrière disposent de la fonction « signal de freinage d'urgence » (Emergency Stop Signal) : lorsque le pilote freine brutalement (accélération négative de  $6,0 \text{ m/s}^2$ ) alors qu'il roule à une vitesse supérieure à 53 km/h, les clignotants entrent en fonctionnement rapide afin de signaler aux autres usagers qu'un freinage d'urgence est en cours. Le seuil de déclenchement est ramené à  $2,5 \text{ m/s}^2$  lorsque l'ABS a été activé.

Au-delà de cette fonction, les clignotants disposent également d'un système d'arrêt automatique qui, plutôt que d'utiliser un temporisateur classique, compare la différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière et détermine le moment opportun pour annuler le clignotement en fonction de la situation.

La clef "à empreinte" de type automobile est associée au système antidémarrage Honda HISS (Honda Ignition Security System) : si la puce intégrée à la clef ne correspond pas à celle de la centrale électronique, l'allumage est bloqué et le moteur ne peut pas démarrer.

### **3.5 Partie-cycle**

- ***Cadre en tube d'acier révisé pour un gain de poids et d'espace***
- ***Poids en ordre de marche abaissé de 6 kg***
- ***Hauteur de selle abaissée de 30 mm***
- ***Fourche inversée de  $\varnothing 41 \text{ mm}$  à débattements réduits et suspension arrière Pro-Link avec monoamortisseur réglable en précharge***

Bien qu'invisibles, les améliorations apportées au cadre en tubes d'acier de la NC750X constituent un progrès significatif pour 2021. En faisant appel à des tubes de section et de poids différents, en relocalisant la batterie et en redessinant la boîte à air, les ingénieurs

ont gagné 1,8 kg sur le poids total tout en libérant un espace supplémentaire pour le coffre de rangement. Les diverses évolutions autour de la partie cycle comptent ainsi pour 1,2 kg dans la perte de poids finale.

L'angle de chasse est fixé à 27°, la traînée à 110 mm et l'empattement à 1 535 mm. Le poids en ordre de marche est de 214 kg pour la version standard contre 224 kg pour la version DCT (- 6 kg pour chaque version), avec une répartition des masses de 48/52 %. La hauteur de selle est 30 mm plus basse, de 830 à 800 mm.

La position de conduite est à la fois droite et naturelle, offrant une excellente visibilité, appréciable lorsqu'il s'agit d'anticiper. Autre avantage de ce type de position de conduite, un excellent contrôle à basse vitesse. Conjuguée au centre de gravité bas et à un rayon de braquage limité, cette caractéristique rend la NC750X particulièrement agile et rassurante.

L'abaissement de la hauteur de selle est à mettre à l'actif de la diminution du débattement de la fourche télescopique Showa de  $\varnothing$  41 mm qui passe de 153 mm à 120 mm. Cette fourche profite de valves à double effet avec des réglages optimisés en compression et en détente qui permettent de générer d'une force d'amortissement précisément accordée à la vitesse du piston à partir des plus basses vitesses, améliorant le confort et la qualité du roulage.

Le monoamortisseur arrière offre également 120 mm de débattement (-30 mm). Il agit sur le bras oscillant via un système Pro-Link, synonyme de confort sur les chocs à basse vitesse et de contrôle optimal dans toutes les situations.

Coté freinage, l'avant profite d'un simple disque de  $\varnothing$  320 mm avec étrier double piston et l'arrière d'un disque de  $\varnothing$  240 mm coiffé par un étrier simple piston. Le système antiblocage ABS fait partie de l'équipement d'origine et garantit des freinages puissants et rassurants dans les conditions les plus délicates.

D'une largeur respective de 3,5 et 4,5 pouces, les jantes en alliage d'aluminium de 17 pouces se caractérisent par des valves coudées qui facilitent le gonflage. Elles reçoivent des gommés de 120/70ZR17 et 160/60ZR17.

#### **4. Accessoires et Équipements**

Plusieurs accessoires et équipements sont disponibles afin d'améliorer encore le confort

et les aspects pratiques de la NC750X :

- Prise USB-C à placer dans le coffre
- Porte-paquet arrière spécifique
- Top-case 38 l avec inserts aluminium coordonnés
- Supports de valises latérales
- Valises 26 ou 32 l (droite) et 33 l (gauche) avec inserts aluminium coordonnés
- Bulle haute
- Déфлекteurs de pieds
- Feux antibrouillard
- Protections de carénage
- Poignées chauffantes
- ...

-

-

## **Caractéristiques NC750X 2021**

### **Moteur**

Type	Bicylindre en ligne, 4 temps, simple 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.	42 kW à 6 250 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	68 Nm à 4 750 tr/min (95/1/EC)
Capacité d'huile	3,7 l (BVM), 4,1 litres (DCT)

### **Alimentation**

Type	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	14,1 litres
Consommation (WMTC) *	3,53 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( BVM) 450 W à 5 000 tr/min (DCT)

### **Transmission**

Embrayage	Multidisque en bain d'huile (BVM) Double embrayage hydraulique (DCT)
Commande	Hydraulique
Boîte	6 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

### **Cadre**

Type	Type Diamond en acier
------	-----------------------

### **Partie cycle**

Dimensions (LxlxH)	2 230 x 845 x 1 350 mm
Empattement	1 535 mm
Angle de chasse	27°
Chasse	110 mm
Hauteur de selle	800 mm
Garde au sol	165 mm
Poids en ordre de marche	214 kg (BVM), 224 kg (DCT)
Rayon de braquage	NC

### **Suspensions**

Type	Avant	Fourche ø 41 mm, débattement 120 mm
	Arrière	Pro-Link avec monoamortisseur réglable en précharge, débattement 120 mm

### **Roues**

Type		En alliage
Jantes	Avant	17M/C
	Arrière	15M/C
Pneumatiques	Avant	120/70 R17
	Arrière	160/60 R15

## Freins

Type	Avant	Double disque hydraulique ø 320 avec étriers 2 pistons, antiblocage ABS et plaquettes métal fritté
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston, antiblocage ABS et plaquettes résine

## Instrumentation & éclairage

Instrumentation Numérique avec compteur et compte-tours, compteurs kilométriques, jauge de carburant, montre de bord, indicateur de consommation moyenne et instantanée...

Sécurité Freinage antiblocage ABS, système antidémarrage HISS

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.*

