

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

05 novembre 2024

Honda NC750X 2025



Nuovo modello 2025: la NC750X negli anni si è affermata come uno dei crossover bicilindrici più amati in Europa, grazie a caratteristiche uniche, come ad esempio il suo vano portacasco anteriore da 23 litri e il superefficiente motore a corsa lunga.

Per il 2025 si rinnova con una serie di **aggiornamenti** che comprendono **nuove linee** delle **carene** e un **faro a LED riprogettato**. **Nuova** anche la **strumentazione TFT da 5"** **connessa** tramite **Honda RoadSync** gestibile tramite il **blocchetto comandi** di sinistra a quattro vie retroilluminato di **nuova concezione**.

L'**impianto frenante** si evolve ricevendo il **doppio disco anteriore** da 296 mm con pinze a due pistoncini, mentre i **cerchi** sfoggiano un nuovo design che li rende **più leggeri**.

Anche il **cambio** a doppia frizione **DCT**, amatissimo dal pubblico su questo modello, è

stato **aggiornato nel funzionamento** garantendo una **risposta più fluida** nelle manovre a bassa velocità. Inoltre, con la NC750X Honda fa un passo in avanti verso la **sostenibilità**, è infatti la **prima moto** nella gamma per la quale sono stati realizzati **intere sezioni della carenatura in Durabio™** (su due delle quattro nuove colorazioni). Grazie al **catalizzatore rivisto con l'aggiunta di un sensore O₂** e la diagnostica OBD-2, l'omologazione è ora **Euro5+**.

Confermato il motore da 58,6 CV con acceleratore *Throttle By Wire* e ora **5 Riding Mode** (3 predefiniti e due personalizzabili) con controllo di trazione HSTC multilivello. La ciclistica prevede una forcella Showa Dual Bending Valves da 41 mm e una sospensione posteriore con monoammortizzatore e leveraggio Pro-Link.

Come sempre, anche la nuova NC750X 2025 è disponibile sia con il tradizionale cambio manuale che con l'esclusivo cambio DCT a doppia frizione. Per i possessori di patente A2 è disponibile la versione con potenza limitata a a 35 kW (48 CV).

Sommario:

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

1. Introduzione

Fin dal lancio del primo modello (a partire dalla NC700X del 2012), la NC750X ha sempre riscosso grande successo in tutta Europa. I motivi sono molteplici: il suo innovativo motore bicilindrico parco nei consumi e generoso nelle prestazioni, la posizione di guida naturale con manubrio largo e sella comoda, le sospensioni che assorbono tutte le asperità e lo stile accattivante che strizza l'occhio all'avventura.

Per non parlare della praticità del vano di carico anteriore (dove normalmente si troverebbe il serbatoio benzina), che può contenere un caso integrale, e dell'esclusivo cambio DCT (Dual Clutch Transmission) scelto da oltre la metà degli Europei che hanno acquistato questa moto a partire da 2021.

Nel complesso, le qualità della NC750X le consentono di adattarsi perfettamente a qualunque stile di guida, dal *commuting* urbano fino al turismo, anche in coppia, confermandosi come una delle migliori moto tuttofare sul mercato.

Anno dopo anno, Honda ha continuato a evolvere questa formula di successo con numerosi aggiornamenti. Nel 2014 sono state aumentate le prestazioni grazie a un incremento di cilindrata di 75 cc (da 670 a 745 cc); nel 2016 sono stati aggiornati il design, la strumentazione, il DCT e i gruppi ottici con l'adozione dei LED. Nel 2018 debuttano il

sistema Honda Selectable Torque Control (HSTC) e la versione depotenziata a 35 kW (48 CV) per la patente A2.

Per il 2021 Honda ha lavorato per migliorare i punti di forza della NC750X, vale a dire praticità, comfort in tutte le occasioni e la manovrabilità. Allo stesso tempo, ha reso le prestazioni del motore più brillanti, con più coppia, più potenza e un allungo superiore. Inoltre, il peso è stato ridotto di 6 kg e la sella abbassata di 30 mm. L'introduzione dell'acceleratore Throttle By Wire con modalità di guida e l'affinamento del sistema HSTC hanno ulteriormente migliorato questo accattivante pacchetto.

Per il **2025**, la NC750X continua il suo processo di sviluppo compiendo un grande passo in avanti sia in termini stilistici, sfoggiando **nuove linee** del *design*, ma abbinando al progresso l'utilizzo di **materiali ecosostenibili** portando avanti gli obiettivi globali di Honda. Inoltre, sono state **arricchite** le **tecnologie** di bordo – con il nuovo TFT connesso – e anche il **DCT** è stato **aggiornato** per una risposta più fluida e precisa alle basse velocità. Fondamentale anche l'*upgrade* dell'impianto frenate che vede l'**introduzione** del **doppio disco anteriore**.

2. Panoramica del modello

Le nuove linee, più filanti e minimaliste, convergono verso il parabrezza e il faro a LED ridisegnato. La nuova strumentazione TFT a colori da 5 pollici presenta nuove interfaccia e grafiche intuitive e leggibili anche sotto la luce diretta del sole. Il sistema è inoltre predisposto per la connettività Honda RoadSync, gestibile dal nuovo blocchetto comandi di sinistra retroilluminato a quattro vie. In questo modo chi è alla guida può usufruire della navigazione passo-passo e di tutte le funzioni del proprio smartphone rimanendo concentrato sulla guida. La sella è posizionata ad un'altezza accessibile di 800 mm ed è sempre presente la firma progettuale che ha reso celebre ed unico questo modello che al posto del serbatoio ospita un vano portacasco con una capacità di ben 23 litri.

Il motore bicilindrico parallelo unisce prestazioni brillanti ai bassi e ai medi regimi con un carattere docile e consumi ridotti. La potenza è di 58,6 CV con una coppia massima di 69 Nm. Grazie al serbatoio da 14,1 litri è possibile sfruttare un'autonomia di quasi 400 km. La rapportatura corta per la 1^a, la 2^a e la 3^a marcia garantiscono una risposta grintosa in accelerazione e ripresa, mentre quelli più rilassati per 4^a, 5^a e 6^a assicurano trasferimenti più confortevoli anche ad alta velocità. La versione con cambio manuale è dotata di frizione assistita e antisaltellamento che riduce il carico sulla leva e assicura una guida fluida durante le scalate più repentine.

L'acceleratore Throttle By Wire (TBW) offre tre Riding Mode preimpostati e due modalità USER personalizzabili, mentre il controllo di trazione Honda Selectable Torque Control (HSTC) è regolabile su tre livelli, con la mappatura RAIN completamente rivista. Sulla versione Dual Clutch Transmission (DCT), le mappature di cambiata sono in relazione al Riding Mode selezionato. Sono inoltre disponibili due modalità USER per consentire a chi guida di scegliere la modalità desiderata. Infine, per il modello **2025** il DCT è stato aggiornato per garantire una risposta più fluida e precisa alle basse velocità.

Il telaio in tubi di acciaio è supportato da una forcella telescopica da 41 mm e da un

monoammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-Link. Un importante **aggiornamento** è stato apportato all'**impianto frenante anteriore** che è passato dal disco singolo del modello precedente ai doppi dischi da 296 mm. Per compensare il peso aggiuntivo dei freni, i **cerchi** anteriore e posteriore sono stati **riprogettati** con uno sviluppo delle razze a partire dal mozzo '3-per-3'.

Per il **2025** la NC750X è disponibili nelle seguenti colorazioni:

- 'Earth Ivy Ash Green' realizzato in Durabio con finiture nere - NUOVO
- 'Earth Black' realizzato in Durabio con finiture argentate - NUOVO
- 'Mat Pearl Glare White' con finiture nere - NUOVO
- 'Fighting Red' con finiture nere - NUOVO

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- **Stile rinnovato e nuovo faro a LED che combina look accattivante e durabilità**
- **Nuovo display TFT da 5" con connettività smartphone Honda RoadSync**
- **Componenti di carrozzeria realizzati in Durabio™ e materiali riciclati**
- **Vano portacasco anteriore da 23 litri in grado di ospitare un casco integrale anche di tipo offroad**

La NC750X **2025** adotta uno **stile più dinamico**, con carene superiori e inferiori ridisegnate e linee più tese e definite. Questo design non migliora solo il *look* della moto, ma anche la facilità con cui questi pannelli possono essere rimossi e installati, agevolando così i lavori di manutenzione.

Ulteriori novità riguardano la sella, che guadagna un nuovo rivestimento e nuove cuciture migliorandone le finiture. Anche il coperchio del vano di carico anteriore è stato ritoccato. Il **nuovo faro a LED** sottolinea il carattere della parte frontale della moto, mentre il parabrezza garantisce una protezione ottimale dal vento e dalle intemperie. Infine, **carene, fianchetti e codino** sono **ridisegnati** accentuando il nuovo design più caricato sull'anteriore. Per meglio adattare la moto alle necessità individuali un parabrezza alto e una nuova sella comfort sono disponibili come optional. Quest'ultima è imbottita con uno strato in schiuma di uretano per una guida ancora più confortevole.

La NC750X di nuova generazione fa inoltre **ampio uso** del **Durabio™** (una resina di policarbonato derivata da biomassa), con cui sono state realizzate diverse parti della carrozzeria, il parabrezza e altri componenti. Su questa moto debuttano inoltre i **pannelli** in Durabio™ **verniciati**: sulle colorazioni *Khaki* e *Black* sono presenti sei pannelli realizzati con questo materiale.

Un'esclusiva caratteristica della NC750X è il vano portacasco anteriore, ubicato dove tradizionalmente si trova il serbatoio del carburante, che presenta un volume di 23 litri e una conformazione interna che permette di alloggiare anche un casco di tipo Adventure. Questo vano può essere ulteriormente personalizzato con una presa USB-C, posizionata

in alto a sinistra, e con un divisorio che permette di organizzare al meglio lo spazio di carico.

La **strumentazione** è stata completamente **rinnovata** con uno **schermo TFT a colori da 5 pollici**, perfettamente leggibile anche nelle condizioni di forte luce ambientale grazie alla tecnica dell'incollaggio ottico. Sigillando con la resina lo spazio tra il vetro di copertura e il display, si riduce il riflesso della luce migliorando così la visibilità. Sono inoltre disponibili tre *layout* di visualizzazione delle informazioni sulla strumentazione: "a barra", "circolare" e "semplificato". Il sistema è dotato infine di **connettività** per smartphone tramite **Honda RoadSync** che, assieme al **nuovo blocchetto comandi di sinistra** retroilluminato a quattro vie, abilita la navigazione passo-passo sul *display* e la possibilità (con un interfono montato sul casco) di effettuare chiamate, ascoltare musica e ricevere informazioni vocali sulle condizioni meteo. È sufficiente scaricare l'applicazione Honda RoadSync dal Play Store o dall'App Store, installarla e abbinare la NC750X.

Gli indicatori posteriori sono dotati della funzione di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal): se viene rilevata una decelerazione di almeno $6,0 \text{ m/s}^2$ mentre si viaggia a una velocità non inferiore ai 56 km/h con i freni in funzione, gli indicatori di direzione lampeggiano per avvisare gli altri utenti della strada che è in corso una frenata brusca. In caso di pioggia, la soglia di intervento del lampeggio di emergenza si abbassa in caso di attivazione dell'ABS con una decelerazione di almeno $2,5 \text{ m/s}^2$.

La nuova NC750X mantiene la chiave di contatto fisica, dal pratico design piatto, che incorpora il sistema HISS (Honda Ignition Security System): se il chip identificativo incorporato nella chiave e l'identificativo della centralina del motore (ECU) non corrispondono, il motore non si avvia.

3.2 Motore

- **Acceleratore Throttle By Wire, potenza massima di 58,6 CV e coppia massima di 69 Nm**
- **Prime tre marce corte, 4a, 5a e 6a più lunghe**
- **Omologazione EURO5+, consumi di 27,8 km/l**
- **Frizione assistita/antisaltellamento disponibile sui modelli con cambio manuale**
- **Versione da 35 kW disponibile per patente A2**

Il design del motore bicilindrico parallelo monoalbero a 8 valvole raffreddato a liquido garantisce prestazioni eccellenti fin dai bassi regimi. L'architettura a corsa lunga si combina con l'ideale conformazione delle camere di combustione e con l'elevata inerzia dell'albero motore per offrire una coppia elevata fin da regimi più bassi. La bancata dei cilindri è fortemente inclinata in avanti per abbassare il baricentro e aumentare la stabilità.

Il bicilindrico parallelo raffreddato a liquido sviluppa una potenza massima di 58,6 CV a 6.750 giri/min e un picco di coppia di 69 Nm a 4.750 giri/min. I valori di alesaggio e corsa sono rispettivamente di 77 mm e 80 mm con un rapporto di compressione di 10,7:1.

Confermata la possibilità di depotenziamento a 35 kW (48 CV) per i possessori di patente

A2 con una mappatura specifica della centralina presso un concessionario Honda, con l'opzione di poter ripristinare la piena potenza. La frizione assistita antisaltellamento riduce il carico sulla leva e lo slittamento della ruota posteriore durante le scalate più repentine. Il cambio manuale è a sei marce.

I doppi contralberi di bilanciamento contrastano efficacemente le vibrazioni senza eliminare le piacevoli "pulsazioni" offerte dalla fasatura a 270° dell'albero motore. Dove possibile, i componenti sono stati realizzati in modo da svolgere più funzioni: l'albero a camme aziona anche la pompa dell'acqua, mentre uno dei contralberi aziona la pompa dell'olio, così si riduce il numero dei componenti, rendendo il motore più leggero, efficiente e affidabile.

Il silenziatore di forma pentagonale sfrutta due camere unite da un tubo di collegamento forato, che lavora con una camera di risonanza finale, per creare un rombo profondo e caratteristico. E grazie ai consumi contenuti della NC750X, pari a 28,6 km/l (ciclo medio WMTC), il serbatoio da 14,1 litri posizionato sotto la sella garantisce circa 400 km di autonomia. Grazie alla **diagnostica** di bordo **OBD-2** e al **nuovo sensore O₂** a valle del catalizzatore l'omologazione è ora **Euro5+**.

3.3 Elettronica del motore

- **Il comando del gas Throttle by Wire offre 5 Riding Mode, di cui tre predefiniti più due completamente personalizzabili**
- **Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) assicura una gestione precisa dell'aderenza grazie ai 3 livelli di intervento, ridefiniti per il Riding Mode 'Rain'**

Il comando del gas Throttle By Wire consente di gestire le prestazioni e le caratteristiche di erogazione del motore mediante 3 Riding Mode abbinati alle tarature preimpostate per l'erogazione della potenza e il freno motore offerte dall'Honda Selectable Torque Control. La selezione delle modalità avviene tramite il blocchetto sinistro sul manubrio e il display TFT.

SPORT: determina un'erogazione più reattiva della potenza (P) e un freno motore più consistente (EB), con un intervento minimo del controllo di trazione HSTC e cambio DCT in modalità 4.

RAIN: addolcisce potenza e freno motore, con un intervento del controllo di trazione HSTC elevato e cambio DCT in modalità 1. Questa modalità è stata aggiornata per ottenere un intervento più dolce del sistema HSTC.

STANDARD: offre un mix bilanciato per potenza, freno motore e HSTC, con il cambio DCT in modalità 2.

USER 1 e 2: offre la possibilità di personalizzare liberamente i livelli di potenza e freno motore (low/medium/high), del sistema HSTC (low/medium/high), che può anche essere disinserito completamente, e il cambio DCT scegliendo tra quattro livelli diversi.

Il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) è offerto di serie su

entrambe le versioni della NC750X (manuale e DCT). Il suo intervento sulla ruota posteriore, sempre fluido e mai fastidioso grazie alla gestione motore con comando del gas Throttle By Wire, è impostabile su 3 livelli:

- Il **livello 1** prevede un intervento minimo, adatto a una guida sportiva su asfalto asciutto e consente uno slittamento ridotto della ruota posteriore, ad esempio sullo sterrato.
- Il **livello 2** è l'impostazione intermedia e assicura una trazione ottimale nella maggior parte delle condizioni di guida.
- Il **livello 3** garantisce il massimo controllo su superfici stradali sdruciolevoli in combinazione con le nuove tarature del Riding Mode RAIN.

Il sistema può essere infine disattivato completamente.

3.4 Trasmissione a doppia frizione (DCT)

- **Miglioramento della risposta in partenza e alle basse velocità grazie all'adozione dello stesso aggiornamento presente sull'Africa Twin 2024**
- **Programmi di cambio marcia automatici diversi a seconda del Riding Mode selezionato**
- **I Riding Mode USER 1 e 2 consentono di impostare liberamente il programma di cambio marcia, da rilassato (D1) ad aggressivo (D4)**
- **Il software di gestione dotato di Adaptive Clutch Capability Control rende 'morbidi' i cambi marcia e fluidi gli 'apri-chiudi'**

La tecnologia Honda del cambio a doppia frizione è attualmente al suo quattordicesimo anno di produzione e dal 2010 in Europa sono stati venduti oltre 240.000 veicoli a due ruote provvisti di questa straordinaria trasmissione. Ad esempio, dal 2021, oltre il 52% dei clienti europei ha scelto la NC750X con cambio DCT.

Il cambio Honda DCT utilizza due frizioni coassiali: una per le partenze e le marce dispari, quindi per la 1^a, la 3^a e la 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2^a, la 4^a e la 6^a 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 gestione elettronica e dal fatto che ciascuna frizione è comandata separatamente tramite il proprio circuito elettroidraulico.

Per il **2025** l'NC750X **riceve** importanti **aggiornamenti al DCT** mirati a rendere le partenze da fermo più fluide, permettere una migliore gestione delle manovre a bassa velocità – sotto i 10 km/h – e facilitare manovre impegnative come le inversioni a U. Queste modifiche richiedono una rapida quanto gentile forza propulsiva in risposta alle ridottissime aperture del gas che si utilizzano in queste situazioni.

Questi obiettivi sono stati raggiunti **variando** i **parametri di funzionamento** rispetto alle precedenti generazioni del DCT, applicando la stessa tecnologia sviluppata per l'Africa Twin 2024. Il sistema aggiornato – invece di affidarsi unicamente ai dati ricavati dal sensore a monte dell'attuatore – aggiunge il **calcolo della stima della pressione idraulica nella camera del pistone che attua la frizione**, realizzando un'evoluzione più

vicina alla sensibilità del pilota. Oltre al controllo del feedback tramite sensori convenzionali della pressione dell'olio, l'aggiunta del feedback di previsione della pressione stessa consente una risposta migliore e un attacco più delicato della frizione, migliorando le partenze da fermo e la manovrabilità alle bassissime velocità. In sinergia con il modo in cui il Throttle By Wire gestisce la prima apertura del gas, anche il DCT adesso sfrutta delle impostazioni dedicate per il funzionamento alle bassissime velocità.

Poiché le cambiate avvengono in 70 millisecondi l'interruzione di erogazione è praticamente nulla, eliminando di conseguenza il beccheggio tipico del passaggio da una marcia all'altra, sia in accelerazione che in decelerazione. Se ne avvantaggia il comfort e l'efficacia di guida, con particolari benefici per il passeggero che non avverte il minimo scossone. Ma si aggiungono ulteriori vantaggi, quali durata (gli ingranaggi non possono danneggiarsi per via di mancati inserimenti), impossibilità di spegnimento involontario, stress e fatica di guida minori soprattutto sui percorsi urbani.

Il cambio DCT offre due diversi approcci di guida: le impostazioni automatiche, con modalità di cambio marcia programmate che leggono costantemente la velocità del veicolo, la marcia inserita e i giri/min del motore per decidere quando effettuare un cambio marcia, e l'impostazione manuale per i cambi marcia tramite le palette sul lato sinistro del manubrio.

Sono disponibili **4 programmi di cambio marcia automatico** di cui uno selezionabile solo nelle due modalità USER. Il programma D1 è il più rilassato, con passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime relativamente basso; è collegato al Riding Mode RAIN. Il programma D4, all'altro estremo, passa alla marcia superiore e inferiore a regimi più alti per ottenere accelerazioni più grintose e un freno motore più consistente; è collegato al Riding Mode SPORT. Il programma D2 è intermedio ed è collegato al Riding Mode STANDARD. Il programma D3 non è associato a nessun Riding Mode e presenta regimi di cambiata intermedi rispetto a quelli previsti per i Riding Mode STANDARD e SPORT.

La modalità USER 1 e 2 consentono al guidatore di scegliere il programma di cambio marcia preferito variando a piacimento anche gli altri parametri, vale a dire, erogazione di potenza (P), freno motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T).

Anche sulla NC750X il cambio a doppia frizione DCT di Honda è dotato di software di gestione con sistema *Adaptive Clutch Capability Control* che fa slittare leggermente le frizioni durante i rapidissimi cambi marcia e negli 'apri-chiudi' per rendere la guida sempre fluida e piacevole.

3.5 Telaio e ciclistica

- **Telaio tubolare in acciaio leggero con struttura a diamante**
- **Forcella Showa Dual Bending Valves con steli da 41 mm, monoammortizzatore regolabile nel precarico e forcellone con leveraggio Pro-Link**
- **Nuovo impianto frenante con doppio disco anteriore flottante da 296 mm e pinze assiali a due pistoncini con ABS**
- **Nuovo design dei cerchi da 17" con diramazione dal mozzo "tre-per-tre"**

all'anteriore e al posteriore

Il telaio della NC750X è stato sviluppato è composto come sempre da tubi di acciaio con struttura a diamante. L'inclinazione del cannotto di sterzo è fissata a 27°, con avancorsa di 110 mm e interasse di 1.535 mm, mentre la distribuzione dei pesi è di 48/52% ant./post.. Il **peso con il pieno** è di **214 kg** per la versione con cambio manuale e 224 kg per la versione con cambio DCT.

In sella alla NC750X la sensazione di padronanza del mezzo è totale. La visuale sulla strada è perfetta, tutti i comandi sono a portata di mano e il largo manubrio, la comoda sella e le pedane alla giusta altezza permettono di passare lunghe ore guidando e pensando solo al viaggio e a divertirsi. La manovrabilità a bassa velocità, poi, anche grazie al baricentro basso e all'ottimo angolo di sterzo, è eccellente, il che permette di togliersi d'impaccio perfino in spazi angusti o nelle manovre di parcheggio.

L'**altezza sella** è di **800 mm** grazie alle sospensioni con escursione ruota di 120mm. La forcella Showa con steli di 41 mm è dotata del sistema 'Dual Bending Valve', con caratteristiche consistenti di compressione ed estensione. Si genera infatti una forza ammortizzante proporzionale alla velocità del pistone interno, fin dalle basse velocità di escursione, migliorando le qualità di guida e il comfort. Inoltre, c'è più freno idraulico in compressione che assicura una risposta progressivamente più decisa della forcella contribuendo a ridurre l'affondamento in caso di frenate brusche.

Il monoammortizzatore e il forcellone lavorano con interposizione di leveraggio Pro-Link, per offrire uno smorzamento iniziale morbido, assorbire dolcemente le asperità della strada e assicurare un controllo eccellente sulle sollecitazioni più dure.

Per il 2025 l'impianto frenante anteriore monodisco è stato sostituito da un **impianto a doppio disco flottante da 296 mm** con pinze assiali a due pistoncini. Al posteriore è confermato il disco da 240 mm e la pinza monopistoncino. Il sistema ABS a due canali garantisce una frenata sicura anche su superfici stradali sdruciolevoli o bagnate.

I nuovi cerchi in lega di alluminio con diramazione dal mozzo "3-per-3" hanno misure di 17 pollici con canale da 3,50" all'anteriore e 17 pollici con canale da 4,50" al posteriore e montano pneumatici 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17 rispettivamente all'anteriore e al posteriore. Oltre al lato estetico accattivante, i nuovi cerchi consentono una riduzione di 1,8 kg rispetto ai precedenti, compensando il peso aggiuntivo del nuovo impianto frenante.

4. Accessori

Per la NC750X è disponibile una vasta gamma di accessori originali Honda, con 14 novità. Gli accessori sono acquistabili singolarmente o raggruppati in diversi *pack*.

Urban Pack

Migliora la versatilità della moto per la guida di tutti i giorni in città.

- Portapacchi in resina
- Cavalletto centrale
- Top Box 50 litri

- Borsa interna Top Box
- Cover Top Box in alluminio
- Schienale
- Divisorio vano di carico

Travel Pack

Aumenta la capacità di carico e la praticità.

- Valigie laterali da 36 L (dx) e 37 L (sx) con supporti
- Borse interne per le valigie laterali
- Cover per le valigie laterali in alluminio

Adventure Pack

Per un *look* diventa più aggressivo, visibile e imponente su strada.

- Tubolari laterali
- Fari fendinebbia
- Paramani

Comfort Park

Migliora la qualità e il comfort di guida.

- Parabrezza esteso
- Sella Comfort per pilota
- Sella Comfort per passeggero
- Deflettori ad altezza pedane
- Manopole riscaldabili

Disponibili ulteriori accessori:

- Top Box da 38 L
- Presa di ricarica USB-C
- Bloccadisco a U
- Antifurto con allarme

5. Caratteristiche tecniche Honda NC750X e NC750X DCT 2025

	NC750X	NC750X DCT
	MOTORE	

Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido, Euro5+	
Cilindrata	745 cc	
Alesaggio x Corsa	77 mm x 80 mm	
Rapporto di compressione	10,7:1	
Potenza massima	58,6 CV (43,1 kW) a 6.750 giri/min	
Coppia massima	69 Nm a 4.750 giri/min	
Emissioni acustiche	88 dB	
Velocità massima	173 km/h	170 km/h
Capacità olio motore	4 L	
Avviamento	Elettrico	
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE		
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI	
Capacità serbatoio	14,1 L	
Emissioni CO ₂ (ciclo medio WMTC)	82 g/km	
Consumi	28,6 km/l	
IMPIANTO ELETTRICO		
Tipo di batteria	AGM	
Capacità batteria	12 V 11 Ah (10HR) / 11,6 Ah (20HR)	
TRASMISSIONE		
Frizione	Multidisco in bagno d'olio	Doppia multidisco in bagno d'olio
Cambio	Manuale a sei rapporti	Automatico DCT a sei rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring	
TELAIO		
Tipo	Perimetrale tubolare in acciaio	
CICLISTICA		
Dimensioni (LxLxA)	2.210 mm x 846 mm x 1.330 mm	
Interasse	1.525 mm	1.530 mm

Inclinazione canotto di sterzo	27°	
Avancorsa	110 mm	
Altezza sella	802 mm	
Luce a terra	145 mm	
Peso con il pieno	216 kg	226 kg
Raggio di sterzata	3 m	
SOSPENSIONI		
Anteriore	Forcella telescopica Showa SDBV da 41 mm, escursione 120 mm	
Posteriore	Monoammortizzatore con leveraggio Pro-Link, escursione ruota 120 mm	
RUOTE		
Cerchio ant.	17M/C X MT3,50 in alluminio pressofuso a razze '3-per-3'	
Cerchio post.	17M/C X MT4,50 in alluminio pressofuso a razze '3-per-3'	
Pneumatico ant.	120/70 ZR17 M/C	
Pneumatico post.	160/60 ZR17 M/C	
FRENI		
ABS	A 2 canali	
Anteriore	Doppio disco flottante da 296 mm, pinza assiale a due pistoncini	
Posteriore	Disco singolo da 240 mm, pinza monopistoncino	
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA		
Cruscotto	Schermo TFT a colori da 5" multifunzione	
Faro	LED	
Illuminazione posteriore	LED	
Connettività	Honda RoadSync	
Presa di ricarica	USB-C (Opzionale)	
Sistema di sicurezza	HISS	
Riding Mode	Standard, Sport, Rain, User 1 e User 2	
HSTC	3 livelli + OFF	

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

Dati WMTC ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla normativa WMTC. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con un solo pilota e senza accessori aggiuntivi. L'autonomia effettiva può variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici, dell'installazione di accessori, del carico, del peso di conducente e passeggero e di altri fattori.