

# NC700X 2012

## Crossover nouvelle génération

**8 novembre 2011**

Nouveau modèle : nouveau moteur, nouvelle transmission, nouvelle partie cycle.

### **Sommaire :**

- 1 Introduction
- 2 Caractéristiques principales
- 3 Caractéristiques détaillées
- 4 Couleurs
- 5 Accessoires et équipements optionnels
- 6 Caractéristiques techniques



## **1. Introduction**

La NC700X offre les longs débattements, l'agilité et la position de conduite dominante d'un trail. À l'évidence, elle promet beaucoup de plaisir au guidon mais aussi les atouts pratiques et la facilité d'une machine parfaitement adaptée à l'usage quotidien.

Le concept de la NC700X s'articule autour du moteur et de la transmission. Le bicylindre en ligne de 670 cm<sup>3</sup> à refroidissement liquide est un bloc compact et léger au centre de gravité abaissé. Il délivre un couple conséquent aux bas et moyens régimes pour un faible taux d'émissions et une consommation étonnamment basse (3,6 l/100 km selon le cycle d'essais normalisés WMTC, essai effectué en Mode D sur la version équipée de la technologie double embrayage). Ce nouveau moteur pourra être équipé de la fameuse transmission à double embrayage Honda qui permet de disposer à la fois d'un mode de sélection manuel et d'un mode entièrement automatique.

En lieu et place du réservoir d'essence, la NC700X abrite un compartiment de rangement suffisamment vaste pour recevoir un casque intégral et la moto sera équipée de série du système de freinage C-ABS. En résumé, la NC700X offre la commodité et la facilité de conduite d'une moto de tous les jours avec un style à la croisée des chemins.

## **2. Caractéristiques principales**

### **2.1 Un bicylindre innovant**

Conçu pour offrir une réponse nerveuse et un couple élevé sous des dimensions compactes, le nouveau bicylindre en ligne de 670 cm<sup>3</sup> répond aussi aux préoccupations environnementales actuelles avec sa consommation ascétique (3,6 l/100 km), qui autorise une autonomie de près de 400 km.

### **2.2 Polyvalence et commodité**

Avec son compartiment interne de rangement, son carénage et son pare-brise protecteurs ainsi que sa position de conduite droite, la NC700X est prête à affronter la circulation urbaine comme les longs trajets.

### **2.3 Une conduite intuitive**

Légère, franche et vive au guidon, la NC700X est une machine aussi ludique que facile à piloter. Basée sur le même cadre diamant – rigide et compact – que la NC700S, elle s'en différencie par ses suspensions qui lui procurent une partie-cycle ultra-polyvalente.

### **2.4 Un style à la croisée des chemins**

Par son style baroudeur, la NC700X traduit l'infinité d'usages possibles.

### **2.5 Version équipée de la transmission à double embrayage**

En plus de la version manuelle, la NC700X est disponible avec La Transmission Double Embrayage Honda. Ce système fait appel à deux embrayages pour permettre des passages de rapports rapides et sans à-coup, quel que soit le mode de sélection choisi. Le mode manuel (MT) laisse la possibilité au pilote de passer les rapports grâce aux commandes placées sur le comodo gauche alors que le mode automatique propose 2 options : S pour un comportement dynamique, D pour une utilisation urbaine ou routière.

### **2.6 Freinage sécurisant C-ABS**

La NC700X est équipée de série du freinage combiné avec ABS, respectant les engagements de Honda en matière de sécurité. Ce dispositif associe les systèmes de manière à ce que lorsque le frein arrière est actionné, la force de freinage est automatiquement répartie entre l'arrière et l'avant. Le résultat est une décélération franche et d'autant plus sécurisée qu'il dispose d'un système antiblocage : lorsque celui-ci détecte le plus infime blocage de l'un des pneumatiques, il réduit la pression hydraulique sur le frein concerné, garantissant des qualités de freinages remarquables et rassurantes dans toutes les conditions.

## **3. Caractéristiques détaillées**

### **3.1 Moteur**

#### **Des caractéristiques taillées sur mesure**

Dès la phase préliminaire du projet NC700X, une nouvelle étude a fourni des chiffres clés concernant l'utilisation type d'une moyenne cylindrée sur les trajets quotidiens. Les résultats ont montré que 90 % des déplacements se font à 140 km/h maximum, à un régime inférieur ou égal à 6 000 tr/min. Il fallait donc équiper la NC700X d'un nouveau moteur parfaitement adapté à cet usage. Le moteur devait offrir une courbe de couple bien remplie aux régimes habituels d'exploitation. Facile à utiliser grâce à sa souplesse, le moteur devait garantir une sobriété exemplaire.

#### **Un bicylindre inédit**

Le bicylindre de 670 cm<sup>3</sup> à refroidissement liquide et simple ACT est conçu pour relever les défis du 21<sup>ème</sup> siècle. Souple et compact, sobre et propre, il se montre ludique à l'usage – un tempérament qu'il doit à sa vigueur à bas régime, fruit d'une architecture à simple arbre à cames en tête et course longue, et du dessin spécial des chambres de combustion. La sensation de couple est renforcée par les caractéristiques spécifiques du vilebrequin calé à 270°. La puissance revendiquée est de 38,1 kW à 6 250 tr/min tandis que le couple est de 62 Nm à seulement 4 750 tr/min. Qui plus est, l'arrivée de la puissance est délivrée progressivement et avec une telle souplesse que même les nouveaux motards pourront en apprécier les performances.

La NC700X sera disponible en version 35kW pour être d'ores et déjà conforme à la future réglementation européenne A2 relative aux permis de conduire (applicable en 2013).

#### **Commodité, gain de place et fiabilité**

L'architecture du bicylindre en ligne permet une exploitation rationnelle des volumes en libérant de la place au centre de la moto. Grâce à la stricte réduction de ses pièces, le moteur gagne en légèreté, en compacité et en fiabilité. À titre d'exemple, il ne possède qu'un seul corps d'injection et un échappement, malgré les deux cylindres. Dans toute la mesure du possible, les composants sont étudiés pour assurer plus d'une fonction : l'arbre à cames entraîne aussi la pompe à eau du système de refroidissement, tandis que l'arbre d'équilibrage – qui atténue les vibrations – entraîne pour sa part la pompe à huile.

Pour abaisser encore la consommation d'essence, les ingénieurs ont eu recours à l'analyse stœchiométrique afin d'étudier la combustion. Ainsi, le moteur a été conçu pour fournir une combustion complète grâce à un rapport air/essence très précisément calculé pour tous les régimes, y compris au ralenti. Grâce à cette technologie, une consommation de 3,6 l/100 km a ainsi pu être réalisée sur la version équipée de la transmission à double embrayage.

#### **Des gaz d'échappement plus propres**

Grâce à cette même analyse stœchiométrique qui a permis de réduire la consommation, la combustion est améliorée et les émissions de gaz polluants limitées. L'injection électronique PGM-FI fournit une quantité optimale de carburant et satisfait totalement aux normes Euro 3 grâce à l'analyse de la sonde à oxygène dans l'échappement. Enfin, le catalyseur très absorbant est placé près du moteur : ceci lui permet d'atteindre plus rapidement sa température de fonctionnement après un démarrage à froid, et donc de réduire les émissions polluantes.

## **3.2 Polyvalence et aspects pratiques**

### **Une réelle polyvalence**

La NC700X redéfinit la notion de “moto à tout faire” en associant un moteur sobre et endurant, une position de conduite confortable et une partie-cycle polyvalente. Parfaite en semaine pour les trajets quotidiens, elle pousse volontiers à l’aventure le week-end. Pour une grande escapade, une balade tranquille sur les départementales ou une virée en ville à deux pour retrouver des copains, la NC700X est toujours partante !

### **Des équipements pratiques**

Sur la NC700X, un compartiment de rangement interne – situé à l’emplacement habituel du réservoir – permet largement de loger un intégral, des vêtements de pluie ou un sac. Il s’ouvre avec une clé qui permet aussi de déverrouiller et de soulever la selle pour accéder au bouchon du réservoir de carburant. Ce dernier contient 14,1 litres, de quoi assurer une autonomie de presque 400 km entre 2 ravitaillements. Enfin, le pare-brise protecteur préserve le confort des trajets, même sur autoroute.

### **Une position de conduite dominante**

La position de conduite droite, typée tout-terrain, offre un point de vue plus élevé qui permet de mieux anticiper les éventuels obstacles. Combinée au faible centre de gravité de la machine et à son angle de braquage généreux, cette caractéristique lui vaut une agilité et une maniabilité remarquables à vitesse réduite. En circulation dense comme sur les routes sinueuses, la NC700X est une alliée rassurante. Grâce à son carénage aux lignes très étudiées, elle se montre d’un égal confort à vitesse de croisière, le pare-brise et l’habillage déviant le vent autour du conducteur pour limiter la fatigue.

### **Tableau de bord multifonction sophistiqué**

Rassurante, la NC700X l’est également par son tableau de bord, qui renseigne d’un coup d’œil le conducteur sur tous les paramètres importants. Clair et lisible, il comprend un compteur de vitesse digital, un compte-tours de type barre-graphe, une montre, une jauge de carburant à segments et deux totalisateurs journaliers.

## **3.3 Une conduite ludique et intuitive**

### **Une partie-cycle “tout usage”**

Si la NC700X se base sur le même cadre diamant, rigide et compact, que la NC700S, elle s’en démarque par des suspensions spécifiques qui créent une partie-cycle ultra-polyvalente.

### **Cadre diamant en acier**

Le robuste cadre diamant en acier lui procure un comportement réactif et agile. Ce type de cadre s’avère idéal lorsque la place est comptée sur la machine car il est très peu encombrant tout en offrant une dynamique routière de premier ordre.

### **Une stabilité rassurante**

Le débattement des suspensions de la NC700X est défini de manière à absorber les irrégularités de surface (153,5 mm à l’avant et 150 mm à l’arrière) tandis que le taux d’amortissement garantit à la fois maîtrise et ressenti. Globalement, la géométrie de la partie-cycle offre en juste équilibre une bonne maniabilité – où la position droite et l’angle de braquage de 35° jouent un rôle – et une stabilité rassurante, même lorsque la machine est chargée de bagages.

### **Jantes en fonte d’aluminium**

La NC700X est équipée de jantes de 17 pouces en fonte d’aluminium choisies garantir un contrôle optimal sur tout type de revêtement. Pour mieux absorber les chocs, leurs bâtons

possèdent une section en Y qui participe aux qualités routières de la machine. Ces roues sont chaussées d'un pneu de 120/70 à l'avant et d'un gros pneu de 160/60 à l'arrière.

### **3.4 Concept stylistique**

#### **Un style à la mesure de sa polyvalence**

Machine "à tout faire", la NC700X se doit d'exceller dans des conditions de roulage difficiles et variées. Pour mieux donner le goût de l'aventure, elle affiche une allure robuste qui inspire confiance quelque soit l'environnement.

### **3.5 Version avec transmission à double embrayage**

#### **Transmission Double Embrayage Honda**

Parfaite illustration de la volonté de Honda de proposer à ses clients des produits et des technologies qui offrent toujours plus de facilité et de plaisir, le système de transmission à double embrayage se caractérise par une fonction d'embrayage et de passage de rapports automatisée alors que les sensations restent celles d'un système de sélection manuel.

Comme son nom l'indique, le système utilise deux embrayages : un premier pour le démarrage et les 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> rapports, un second pour les 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> rapports. En présélectionnant déjà le rapport supérieur à l'aide de l'embrayage qui n'est pas en cours de fonctionnement, le système permet des passages de rapports sans à-coup, rapides et efficaces.

Le système à double embrayage de la NC700X offre 3 modes de sélection pour plus de polyvalence. Par l'intermédiaire de commandes au guidon, le mode MT offre au pilote un contrôle total sur la sélection.

Le système offre également deux autres modes de sélection automatique, plus faciles d'utilisation. Le mode D est idéal pour la ville et l'autoroute alors que le mode S autorise le moteur à monter plus haut dans les tours pour un comportement plus dynamique. De plus, que le mode D ou S soit choisi, le système autorise des interventions manuelles instantanées : s'il le souhaite, le pilote sélectionne simplement le rapport souhaité en utilisant les commandes au guidon, puis, sans action du pilote, le système reviendra au mode automatique. Cette nouveauté est particulièrement appréciable au moment d'effectuer un dépassement ou à l'approche d'un virage serré par exemple.

#### **Entretien limité**

Par leur conception, le moteur et la boîte de vitesses ne demandent qu'un entretien minime, tant par commodité que pour réduire les frais. La Transmission Double Embrayage Honda fait appel à de robustes embrayages de grand diamètre qui supportent aisément les arrêts/départs incessants de la circulation en ville. Après l'achat, il est courant d'effectuer une première révision pour vérifier le jeu aux soupapes des motos qui roulent tous les jours, mais le moteur de la NC700X ne sollicite pas tant d'égards. Les révisions sont préconisées tous les 12 000 km et les bougies iridium, qui assurent un haut rendement, ne se remplacent que tous les 48 000 km.

### **3.6 Freinage sécurisant C-ABS**

#### **Freinage combiné avec antiblocage**

La NC700X est équipée de série du système de freinage C-ABS. Ce dispositif associe les systèmes de manière à ce que lorsque le frein arrière est actionné, la force de freinage est automatiquement répartie entre l'arrière et l'avant. Le résultat est une décélération franche et d'autant plus sécurisée qu'il dispose d'un système antiblocage : lorsque celui-ci détecte la plus infime différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière, il réduit la pression hydraulique sur le frein concerné garantissant des qualités de freinages remarquables et rassurantes dans toutes les conditions.

#### **4. Freinage combiné avec antiblocage**

La NC700X est équipée de série du système de freinage C-ABS. Ce dispositif associe les systèmes de manière à ce que lorsque le frein arrière est actionné, la force de freinage est automatiquement répartie entre l'arrière et l'avant. Le résultat est une décélération franche et d'autant plus sécurisée qu'il dispose d'un système antiblocage : lorsque celui-ci détecte la plus infime différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière, il réduit la pression hydraulique sur le frein concerné garantissant des qualités de freinages remarquables et rassurantes dans toutes les conditions.

La NC700X 2012 se décline en trois couleurs :

- Noir Métallisé Darkness
- Argent Métallisé Digital
- Blanc Pearl Sunbeam



#### **5. Accessoires et équipements optionnels**

La NC700X peut être personnalisée grâce à une large gamme d'accessoires et d'équipements optionnels proposée par Honda :

- Top-case de 35 litres
- Top-case de 45 litres
- Valises latérales de 29 litres
- Kit déco pour valises latérales
- Sac intérieur pour top case de 35 litres
- Sac intérieur pour top case de 45 litres
- Sacs intérieurs pour valises latérales
- Bulle haute
- Kit déco de carénage
- Défecteur de jambes
- Défecteurs de pieds
- Kit de feux antibrouillard à diodes
- Poignées chauffantes
- Kit prise 12 V
- Béquille centrale
- Alarme
- Antivol en U



## 6. Caractéristiques techniques – NC700X (Type ED)

### MOTORISATION

Type	Bicylindre en ligne, 4 temps, simple ACT et 8 soupapes, à refroidissement liquide
Cylindrée	670 cm <sup>3</sup>
Alésage x Course	73 x 80 mm
Rapport volumétrique	10,7 à 1
Puissance max.	38,1 kW à 6 250 tr/min (95/1/EC) 35 kW à 6 250 tr/min (95/1/EC)
Couple max.	62 Nm à 4 750 tr/min (95/1/EC) 60 Nm à 4 750 tr/min (95/1/EC)

### ALIMENTATION

Carburant	Injection électronique PGM-FI
Diamètre de passage	36 mm
Filtre à air	
Capacité de carburant	14,1 litres
Consommation	3,579 l/100 km (essais normalisés WMTC*, Mode D)

### SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Numérique avec avance électronique
Calage	12° AvPMH (ralenti) ~ 20° AvPMH (6 600 tr/min)
Bougie	IFR6G-11K
Démarrage	Électrique
Batterie	12V-11AH
Éclairage	12V ; 60 W × 1 / 55 W × 1

### TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque humide / ** Double embrayage
Commande	Manuel / **3 modes : D ; S ; Manuel
Boîte	6 rapports
Réduction primaire	1,731 / **1,921
Rapports	1      2,812 **2.666 2      1,894 **1.904 3      1.454 4      1.200 5      1.033 6      0.837
Réduction finale	2,687 / **2,437
Transmission finale	Par chaîne

### PARTIE CYCLE

Type	Type « Diamond » en acier
------	---------------------------

### DIMENSIONS

Dimensions (LxlxH)	2 210 x 830 x 1 285 mm
Empattement	1 540 mm
Angle de chasse	27°
Trainée	110 mm
Rayon de braquage	3 m
Hauteur de selle	830 mm
Garde au sol	165 mm
Poids tous pleins faits	218 kg (AR : 104 kg ; AR : 114 kg) - **228 kg



## SUSPENSIONS

Type	Avant	Fourche télescopique ø 41 mm, débattement 153,5 mm
	Arrière	Pro-Link avec monoamortisseur, débattement 150 mm

## Roues

Type	Avant	Jante aluminium à bâtons en Y
	Arrière	Jante aluminium à bâtons en Y

Jantes	Avant	17M/C x MT3.50
	Arrière	17M/C x MT4.50

Pneumatiques	Avant	120/70-ZR17M/C (58W)
	Arrière	160/60-ZR17M/C (69W)

Pressions	Avant	250 kPa
	Arrière	290 kPa

## FREINS

Type	Avant	Simple disque hydraulique ø 320 mm avec étrier 3 pistons C-ABS et plaquettes métal fritté
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier simple piston C-ABS et plaquettes métal fritté

**\*\* Version Double embrayage**

**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 votre 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.

### 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)

