**Fevereiro 2022**

**Honda NC 750X 2022, renovada no design e na técnica, e agora em duas versões: com câmbio convencional ou com a exclusiva transmissão DCT – Dual Clutch Transmission**

*A mais versátil motocicleta de alta cilindrada do lineup da Honda foi alvo de profunda atualização, que manteve inalteradas características de versatilidade e economia que a tornaram um sucesso global.*

**Sumário:**

**1. Introdução**
**2. Generalidades do modelo**
**3. Características principais**

**4. Acessórios**

**5. Preço, cores e garantia**

**1. Introdução**

Há uma década a Honda NC é sinônimo de inovação e sucesso, um verdadeiro novo conceito de motocicleta explicitado pela sigla escolhida, NC, derivada de “New Concept”. Lançada no Brasil em 2012, o modelo estreou aqui pouquíssimo tempo após ter chegado ao mercado europeu. Cá como lá atraiu grande atenção por causa de aspectos peculiares e inovadores, como o motor bicilíndrico de torque abundante e grande economia, cuja arquitetura com cilindros inclinados 62º à frente facilitou a criação de um compartimento localizado onde geralmente está o reservatório de combustível e capaz de abrigar um capacete integral.

A posição de pilotagem confortável oferecida pelo guidão largo, banco amplo e suspensões adequadas a um grande espectro de utilizações, se aliaram à segurança dos freios ABS tornando a Honda NC 750X uma campeã em versatilidade; motocicleta à vontade em uso urbano, rodoviário e até mesmo em escapadas por vias sem pavimentação.

Ao longo dos anos a Honda NC 750X foi sendo lapidada, recebendo um upgrade no motor que passou dos 670cc da versão inicial para 745cc em 2015. No ano seguinte, mais atualizações de caráter estético e técnico foram aplicadas ao modelo, como suspensões de maior curso, iluminação por LED, novo painel e ampliação do compartimento de 21 para 22 litros.

Agora, a NC 750X 2022 é alvo de uma profunda e importante atualização, que todavia não alterou o caráter original, mas sim exalta as reconhecidas qualidades da genuína crossover. À versão com câmbio convencional se soma a NC 750X DCT, prestigiada versão dotada de transmissão de dupla embreagem, já presente na scooter X-ADV, na grã-turismo GL 1800 Gold Wing e em versões da Honda CRF 1100L Africa Twin.

**2. Generalidades dos modelos**

Entre as principais alterações das NC 750X para 2022 está a elevação do regime de rotação máxima do motor em 500 rpm, possibilitado graças ao redesenho do sistema de admissão/exaustão e comando de válvulas. Relações mais curtas na 1ª, 2ª e 3ª marchas e mais longas na 4ª, 5ª e 6º marchas visaram melhoria na performance. Na NC 750X a carga no manete de embreagem diminuiu em 20% graças a aperfeiçoamentos na embreagem deslizante, o que favoreceu a pilotagem urbana em trajetos truncados, feitos em baixa velocidade.

O sistema de acelerador eletrônico TBW – Throttle By Wire, possibilitou introduzir três modos de condução que alteram o caráter do motor: são eles RAIN, STANDARD, e SPORT, assim como o modo USER, que permite personalização dos parâmetros. Importante também foi a redução de 6 kg no peso total da motocicleta graças a um novo quadro e melhorias no motor e parte ciclística. O sistema HSTC – Honda Selectable Torque Control, é outra novidade, destinada a limitar perdas de aderência do pneu traseiro, podendo ser ajustado em três níveis ou ser desligado.

Inédita no Brasil, a NC 750X DCT permite optar entre trocas de marchas plenamente automáticas ou atuar na seleção das marchas com os dedos através de comandos instalados no punho esquerdo.

No design, a NC 750X ganhou novo conjunto ótico dianteiro e uma rabeta reestilizada com nova lanterna e indicadores de direção. O compartimento situado entre guidão e banco foi redesenhado internamente e ganhou ainda mais espaço. A distância do banco em relação ao solo foi reduzida em 30 mm enquanto o para-brisa reprojetado oferece mais proteção. O novo painel LCD possibilita melhor visualização e controle dos dados.

**3. Características principais**

**3.1 Motor**

**• Duas opções de câmbio, convencional ou DCT – Dual Clutch Transmission**

**• Potência e torque máximos de 58,6 cv e 7,03 kgf.m**
**• 1ª, 2ª e 3ª marchas mais curtas, rotação máxima elevada em 500 rpm**
**• Sistema de acelerador eletrônico TBW – Throttle By Wire**

**• Controle de tração HSTC – Honda Selectable Torque Control ajustável**

O motor bicilíndrico paralelo da NC750X e NC 750X DCT é dotado de arrefecimento líquido e cabeçote SOHC de 8 válvulas, projeto que privilegia baixas e médias rotações, com curso dos pistões relativamente longo, câmaras de combustão de formato especial e virabrequim de elevada massa de inércia, o que permite torque elevado desde as mais baixas rotações. A característica de ter os cilindros inclinados 62º a frente favorece um centro de gravidade baixo e, por consequência, melhor estabilidade, no que também ajudou a redução de 1,2 kg no peso do motor. Em ambas as versões da NC 750X, de câmbio convencional ou DCT, estão disponíveis o acelerador eletrônico TBW, os modos de condução selecionáveis e o controle de tração HSTC.

Com a introdução do acelerador eletrônico, ajustes no comando de válvulas a melhorias no escape, a potência do bicilíndrico subiu a 58,6 cv a 6.750 rpm. O torque máximo de 7,03 kgf.m surge a 4.750 rpm.

O câmbio de ambas versões, convencional ou DCT, tem as três primeiras marchas encurtadas visando maior poder de aceleração, enquanto as três últimas marchas foram alongadas para melhoria do consumo. Dois eixos de equilíbrio se encarregam de mitigar vibrações do motor, que oferece pulsação característica graças ao virabrequim de 270º e intervalos de ignição irregulares.

Dado marcante deste motor é a refinada engenharia, que buscou maximizar aproveitamento energético diminuindo o número de componentes internos e peso. Exemplos disso são o eixo de comando de válvulas que aciona a bomba de água e os eixos equilibradores, que fazem o mesmo com a bomba de óleo.

A embreagem deslizante da NC 750X atua para diminuir a tendência ao bloqueio da roda traseira em reduções de marcha mais rápidas. A carga para acionamento do manete ficou 20% menor em relação a versão anterior. A ponteira de escape de formato pentagonal e baixo peso usa duas câmaras unidas por um tubo de ligação, que age como câmara de ressonância para criar uma sonoridade profunda e distinta. O catalisador de estrutura dupla mantém o índice de emissão de gases nocivos ao meio ambiente baixo assim como a emissão de ruídos.

Desde sempre reconhecido pela sua extrema economia, o motor da NC750X é capaz de oferecer grande autonomia graças ao tanque de 14,1 litros situado no centro do quadro, sob o banco do condutor, posicionamento que contribui para a maneabilidade.

Um destaque das NC 750X modelo 2022 é a marcante evolução da parte eletrônica, na qual a sistema TBW – Throttle By Wire é protagonista, possibilitando três modos de condução mais um personalizável, cuja seleção e controle se dá através de seletor no punho esquerdo e painel.

No modo SPORT a entrega de potência e o freio-motor são mais agressivos, com baixa atuação do sistema HSTC e, quando disponível, o DCT estará em modo 4. Em RAIN a entrega da potência fica menos agressiva assim como freio-motor. A intervenção do HSTC é alta e o DCT fica em nível 1. O modo STANDARD oferece um ponto intermediário entre entrega de potência, efeito de freio-motor e nível de atuação do HSTC, com DCT em 2. Ao selecionar USER a personalização dos parâmetros de acordo com as preferências do condutor é possível.

O sistema HSTC permite ajuste do controle de tração em três níveis, sendo o 1 menos intrusivo e o 3 o mais adequado a pisos escorregadios. No modo USER é possível optar pela desativação do sistema.

**3.2 Transmissão DCT – Dual Clutch Transmission**

**• Padrão de mudança de marcha segue o modo de condução selecionado**

**• Modo USER com quatro possíveis opções**
**• Controle adaptativo de embreagem**

A tecnologia DCT, exclusiva da Honda no mundo das motos, está em seu décimo segundo ano de produção. Na Europa, maior mercado do sistema DCT, cerca de 60% dos clientes escolheram tal opção para a NC750X.

A confiabilidade e facilidade de uso do DCT é consenso. Tanto subir quanto reduzir marchas, seja em opção automática como agindo nos seletores do punho esquerdo, resulta suave e precisa. O câmbio DCT usa duas embreagens, uma que serve 1ª, 3ª e 5ª marcha; a outra 2ª, 4ª e 6ª. Cada grupo de marchas, pares e ímpares, tem eixo-piloto e embreagem exclusiva.

Cada embreagem tem circuito eletro-hidráulico individual. Quando ocorre uma mudança o sistema pré-seleciona a mudança seguinte através do sistema de embreagem que não está ativo. Depois, a primeira embreagem é desengrenada eletronicamente, ao mesmo tempo em que a segunda embreagem acopla.

O resultado é uma condução suave e confortável, com mudanças rápidas e fluidas. Como as duas embreagens transferem a potência de uma mudança para a mudança seguinte com um mínimo de interrupção de tração à roda traseira, interferências decorrentes de trancos na transmissão que poderiam afetar a estabilidade são mínimas. Como benefício extra a transmissão DCT oferece maior durabilidade (é impossível danificar o câmbio por erro na troca de marcha) e impossibilidade de levar a rotação do motor a níveis excessivos. A utilização do câmbio DCT em condução urbana resulta em menor cansaço do condutor, que sem necessidade de comandar as trocas de marcha, pode se concentrar em outros aspetos da pilotagem.

O câmbio DCT permite operação manual, usando os comandos situados no punho esquerdo do guidão. Quando o modo automático é selecionado, são quatro as configurações disponíveis, com três níveis: o 1 é o mais tranquilo e é usado no modo RAIN; os níveis 2 e 4 determinam trocas das marchas altas a rotação mais elevada, convenientes aos modos de condução STANDARD e SPORT. No modo USER é possível selecionar um quarto padrão DCT, intermediário entre as características encontradas no modo STANDARD e SPORT em termos de agressividade na mudança de marchas.

O Controle Adaptativo da Capacidade da Embreagem é uma funcionalidade da NC750X DCT que realiza a gestão do torque no par de embreagens, o que resulta em grande suavidade durante a ação de abrir ou fechar o acelerador.

**3.3 Estilo & Equipamentos**

**• Design mais agressivo, afilado e minimalista**

**• Iluminação Full-LED**

**• Para-brisa mais protetivo**
**• Compartimento de carga com 23 litros de capacidade**

O visual das NC750X 2022 evoluiu graças a carenagens inferiores e superiores redesenhadas e de menores dimensões, assim como por conta da força e personalidade das superfícies como um todo. O novo farol de LED e as luzes DRL conferem à parte frontal da NC750X uma forte personalidade.

O para-brisas também é novo e oferece mais proteção. As tampas e os painéis laterais são agora mais finos, o banco tem nova conformação assim como escape novo desenho, resultando em uma evidente modernização do conjunto face à NC 750X anterior. A lanterna traseira redesenhada se harmoniza com o design do conjunto ótico frontal e piscas em LED.

Característica exclusiva da NC, o compartimento para abrigar um capacete integral onde tradicionalmente fica o tanque passa agora a ter 23 litros de capacidade, o que também reduziu o peso da estrutura em 1 kg.

Também o painel de instrumentos LCD colorido eé novo e permite gerenciar os modos de condução por meio do botão de seleção no punho esquerdo do guidão. Os piscas traseirosagora tem uma função de emergência, a ESS (Emergency Stop Signal): em velocidade superior a 53 km/h, uma frenagem intensa que provoque desaceleração de no mínimo 6,0 m/s2 fará piscar as luzes de emergência, alertando os condutores que seguem. Caso o ABS entre em funcionamento na frenagem em pavimento molhado, o valor de desaceleração mínimo para a entrada do ESS em funcionamento decresce para 2,5 m/s2.

A chave de ignição é dotada de sistema imobilizador da Honda (HISS). Se as identidades do chip embutido na chave e o da ECU – Electronic Control Unit – não corresponderem, o motor não poderá ser ligado.

**3.4 Ciclística**

**• Chassi tipo Diamond tubular de aço redesenhado, 1,8 kg mais leve**

**• Altura do assento em relação ao solo reduzida em 30 mm**

**• Suspensão dianteira SDBV – Showa Dual Bending Valve, de 41mmØ**
**• Monoamortecedor traseiro Pro-Link ajustável na pré-carga da mola**

O quadro tubular em aço tipo Diamond foi alvo de reformulação cuidadosa. Ao utilizar tubos de espessura e peso variáveis, foi possível reduzir o peso do quadro em 1,8 kg em relação ao modelo anterior, assim como reorganizar o posicionamento da bateria e caixa do filtro do ar, trabalho que reduziu 1,2 kg no peso.

Os dados fundamentais da geometria do chassi são 27º para o ângulo de cáster, 110 mm para o trail, e distância entre eixos de 1.525 mm (1.535mm na versão DCT). A distribuição do peso entre a dianteira e a traseira é de 48% – 52%. O peso em ordem de marcha é de apenas 214 kg (224 kg na versão com DCT), 6 kg mais leve que na NC 750X anterior. A distância do banco ao solo agora é de 802 mm de altura, 30 mm mais baixo.

A posição de condução ereta e elevada oferece ótima visibilidade, característica que somada ao largo guidão, pequeno raio de esterço e baixo centro de gravidade ajuda a maneabilidade, equilíbrio e excelente o controle em baixa velocidade.

A suspensão dianteira de 41 mm de diâmetro e 120 mm de curso usa o sistema SDBV - Showa Dual Bending Valve, garantia de eficiência e reduzida manutenção. A pequena alteração no curso da suspensão dianteira permitiu reduzir a altura do banco sem prejuízo ao comportamento dinâmico. A suspensão traseira Pro-Link possibilita regulagem da pré-carga da mola e proporciona 120 mm de curso.

Quanto ao sistema de freios, o disco tipo wave de 320 mm com cáliper de dois pistões oferece frenagem potente e modulável, complementada pelo disco traseiro, também tipo wave, com 240 mm e pinça de pistão simples. O sistema ABS de dois canais tem peso reduzido e proporciona segurança superior em frenagem em superfícies molhadas e escorregadias.

Rodas de alumínio fundido, à frente de 17 x 3,50 polegadas e atrás com 17 x 4,50 polegadas usam pneus de 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17, respectivamente. As válvulas de alumínio forjado em forma de “L” facilitam a verificação da pressão.

**4. Acessórios**

Está disponível nas concessionárias Honda o pacote de acessórios URBAN PACK para a personalização da Honda NC 750X, que traz os seguintes itens:

Protetor tubular de carenagem

Suporte traseiro

Top Box de 38 litros

Cavalete central

Porta USB no compartimento de carga

Nas concessionárias Honda Dream estará disponível o TRAVEL PACK para a Honda NC 750X DCT, com os seguintes itens:

Protetor tubular de carenagem com faróis de neblina

Suporte traseiro

Top Box de 38 litros

Malas laterais

Para-brisa elevado (+70mm)

Cavalete central

Porta USB no compartimento de carga

**5. Preço, cores, garantia**

As Honda NC 750X e Honda NC 750X DCT 2022 tem garantia de três anos, sem limite de quilometragem, além do Honda Assistance (assistência 24 horas) durante o período que durar a garantia.

A Honda NC 750X dotada de câmbio convencional tem previsão de chegada às concessionárias de todo o Brasil a partir de março e preço sugerido de R$ 49.700,00**,** base Distrito Federal, que não inclui despesas com frete ou seguro.

A Honda NC 750X DCT tem previsão de chegada às concessionárias de todo o Brasil a partir de abril, e o preço sugerido será anunciado em breve

Cores disponíveis

**Honda NC 750X: Vermelho e Azul Perolizado**

**Honda NC 750X DCT: Vermelho e Branco Perolizado**

**Sobre a Honda no Brasil**: *Em 1971, a Honda iniciava no Brasil as vendas de suas primeiras motocicletas importadas. Cinco anos depois, era inaugurada a fábrica da Moto Honda da Amazônia, em Manaus, de onde saiu a primeira CG, até hoje o veículo mais vendido do Brasil. De lá para cá, a unidade produziu mais de 25 milhões de motos, além de quadriciclos e de motores estacionários que formam a linha de Produtos de Força da Honda no País, também composta por motobombas, roçadeiras, geradores, entre outros. Para facilitar o acesso aos produtos da marca, em 1981 nasceu o Consórcio Honda, hoje a maior administradora de consórcios do mercado nacional, que faz parte da estrutura da Honda Serviços Financeiros, também composta pela Seguros Honda e o Banco Honda. Dando continuidade à trajetória de crescimento, em 1992 chegavam ao Brasil os primeiros automóveis Honda importados e, pouco tempo depois, em 1997 a Honda Automóveis do Brasil iniciava a produção do Civic, em Sumaré (SP). A segunda planta de automóveis da marca, construída na cidade de Itirapina (SP), foi inaugurada em 2019 e concentrará, a partir de 2021, toda produção dos modelos locais, enquanto a unidade de Sumaré se consolidará como centro de produção de motores e componentes, desenvolvimento de produtos, estratégia e gestão dos negócios do grupo Honda. Atualmente, 2 milhões de automóveis da marca já foram produzidos em solo nacional. Durante esses anos, a empresa também inaugurou Centros Educacionais de Trânsito, de Treinamento Técnico, de Distribuição de Peças e de Pesquisa & Desenvolvimento. Estruturou uma rede de concessionárias hoje composta por aproximadamente 1.300 endereços. Em 2014, em uma iniciativa inédita no segmento, a Honda inaugurou seu primeiro parque eólico do mundo, na cidade de Xangri-Lá (RS). O empreendimento supre toda a demanda de energia elétrica da fábrica de automóveis e dos escritórios das cidades de Sumaré e São Paulo, reduzindo os impactos ambientais das operações da empresa. Em 2015, a Honda Aircraft Company anunciou a expansão das vendas do HondaJet, o jato executivo mais avançado do mundo, para o Brasil. Saiba mais em*[*www.honda.com.br*](http://www.honda.com.br/)*e*[*www.facebook.com/HondaBR*](http://www.facebook.com/HondaBR)