

HONDA X-ADV (Modellév: 2024)

Összegzés: Az X-ADV új utat nyitott a motorozásban, mivel egyedülálló módon ötvözte a kétkerekűek kalandmotoros képességét a nagyméretű robogók praktikusságával. A gazdag alapfelszereltség között szerepel a négyállású üzemmódkapcsolóval társított elektronikus gázmarkolat (Throttle By Wire, TBW), a Honda Állítható Nyomatékszabályozója (HSTC, 3 fokozat), az USB-aljzattal ellátott 22 literes központi tárolórekesz, nappali menetfény LED-fényszórói, az 5"-os TFT-műszeregység, melynek kezelését a Honda Smartphone Voice Control (HSVC) rendszer könnyíti meg.

A 2024-ben két új különleges kiadással –Special Edition – bővül az X-ADV termékcsalád, valamint egy vadonatúj színnel egészül ki a paletta, ami garantálja, hogy a modell továbbra is felkelti a motorosok figyelmét Európa-szerte.

Tartalom:

1. Bevezetés
2. Áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Kiegészítők
5. Műszaki adatok

1. Bevezetés

Minden mérnöki igyekezet ellenére meglehetősen ritka, hogy egy friss gondolkodásmód teret nyerjen a motorkerékpárok világában, de a Honda elkötelezett híve az innovációknak. Ezt bizonyítja, a 2016-ban bemutatásra került, merőben szokatlan, teljesen új koncepciót megtestesítő X-ADV.

Milyen folyamat vezetett megalkotásához? Tervezése tulajdonképpen nem is volt túl bonyolult. A japán cég munkatársai egy praktikus, kiemelkedő használati értékű mindenest vettek alapul. Ezt ruházták föl a kalandmotorok legjobb tulajdonságaival, olyan elemeket átemelve, mint a felegyenesedett üléspozíció, a széles látómező vagy a kiváló terepképesség. Ebbe oltották bele az ingázó motorok tipikus személyiségjegyeit, azaz a könnyedséget, az egyszerű kezelhetőséget, a kényelmet és a nagy szállítókapacitást.

Az eredmény egy egyedi, ámde sokoldalú, hétköznapi és hétvégeken egyaránt kompromisszumok nélkül használható, elképesztően izgalmas – nagyrobogóként és motorkerépként is aposztrofálható – modell, amit az SUV-k stílusával fűszereztek meg az alkotók. Prémium összetevőinek, erős motorjának és sokoldalú futóművének köszönhetően otthonosan mozog a nagyvárosokban, ugyanakkor a legvadabb vidéki kalandoktól sem riad vissza. Ez a kettősség egyedülálló a piacon.

Az X-ADV kifejezetten az európai vásárlóközönség igényeit figyelembe véve készült, ami nem más, mint a szabadság megtestesülése és napról napra arra ösztökéli pilótáját, hogy fedezze föl a világot és éljen át új élményeket. Nem csoda, hogy hatalmas siker lett az öreg kontinens országaiban. Különleges (terep)képességeiről árulkodik az is, hogy Renato Zocchi motorversenyző 2019-ben ezzel a modellel hódította el a Gibraltar Rally 2. géposztályának trófeáját.

Persze az X-ADV fejlesztése nem állt le. A 2021-es modellévet erősebb motorral, kisebb menetkész tömeggel, stílusosabb idomzattal és még magasabb használati értékkel kezdte meg. Ez azt jelenti, hogy vonzóbb és ütősebb lett, a sikersztori tehát folytatódhat.

2022-ben az X-ADV volt a Honda második legkelendőbb 350 cm³ feletti motorkerékpárja, amelyet csak, a szintén dinamikus, CB650R előzött meg.

A sportos új színválasztékának bevezetésével az X-ADV tovább erősíti pozícióját, mint az egyik legmenőbb és legkívánatosabb kétkerekű, amely ma Európában kapható.

2. Áttekintés

Az X-ADV folyadékhűtésű, SOHC-vezérlésű, nyolcszelepes, soros, kéthengeres motorja kimagasló teljesítményről tesz tanúbizonyságot az alsó és középső fordulatszám-tartományban. A kalandra termelt kétkerekű csúcsteljesítménye 43,1 kW, lenyűgöző 69 Nm forgatónyomatékkal. Az elektronikus gázmarkolat (Throttle By Wire, TBW) 4 alapértelmezett motoros üzemmódot és egy egyénit (USER) kínál, a Honda Állítható Nyomatékszabályozójánál (Honda Selectable Torque Control, HSTC) a kifinomult beavatkozás mértéke 3 szinten állítható. Természetesen az X-ADV rendelkezik a Honda által kifejlesztett duplakuplungos sebességváltóval (DCT),) kapcsolásainak időzítése mindig az aktuális menetüzemmóddhoz igazodik, így minden adott tehát a biztonságos, élvezetes motorozáshoz.

A változó vastagságú, tömegű és szakítószilárdságú acélcsövekből összeállított szerkezet könnyebb lett 2021-re és nem maradt régi az idomzata sem. Elöl 41 mm-es csúszószár-átmérőjű, fordított teleszkópok, hátul pedig alumínium Pro-Link himbarendszer található. Az első 17", hátsó 15"-os felnik ráfjait rozsdamentes küllők kötik össze a kerékaggyal, igazodva az X-ADV terepes küldetéséhez és kényelemorientált koncepciójához. A fékezésről a radiálisan rögzített négydugattyús féknyergek gondoskodnak.

Az új, agresszív formavilágot ugyan olyan nappali menetfényel (Daytime Running Lights, DLR) kiegészített LED-fényszórók varázsolják látványosabbá, mint, amit a CRF1100L Africa Twin modellnél alkalmaztak a Honda mérnökei – így javítva a többi közlekedő számára a láthatóságot.

Azért, hogy a kisebb termetűek lába is könnyedén talajt foghasson, a nyereg széleit lekerekítették és hogy több fontos holmi elférjen az ülés alatti 22 literes tárolórekeszben, melyben egy USB-aljzatot is elhelyeztek az okostelefonok töltése miatt.

A TFT - műszeregység használatát a hangutasításokkal vezérelhető *Honda Smartphone Voice Control* rendszer teszi pofonegyszerűvé.

A 2024-es modellévű X-ADV a következő színválasztékban lesz kapható a Honda márkakereskedéseiben:

****ÚJ** Iridium Gray Metallic Special Edition grafitfekete díszítéssel és sárga színű kiemelésekkel**

****ÚJ** Grand Prix Red Special Edition grafitfekete díszítéssel**

****ÚJ** Pucco Blue grafitfekete díszítéssel**

Matt Ballistic Black Metallic új grafitfekete díszítéssel.

3. Főbb jellemzők

3.1 Erőforrás

- **Az elektronikus gázmarkolattal felszerelt erőforrás csúcsteljesítménye 43,1 kW legnagyobb forgatónyomatéka 69 Nm**

- **Üzemanyag-fogyasztás 3,6 l/100 km**
- **35 kW-os, A2-es vezetői engedéllyel vezethető változat is szerepel a kínálatban**

Az X-ADV folyadékhűtésű, SOHC-vezérlésű, nyolcszelepes, soros, kéthengeres motorja kimagasló teljesítményről tesz tanúbizonyságot az alsó és középső fordulatszám-tartományban. Viszonylag hosszú löketének, különleges formájú égésterének és nagy tehetetlenségi nyomatékú főtengelyének köszönhetően már egészen alacsony fordulaton jelentős nyomatékot szabadít a hátsó kerékre, s mivel valamelyest előredöntötték a Honda szakemberei, még alacsonyabbra került a tömegközéppont.

A módosított, hengerenként eltérő szelepvezérlésnek, az elektronikus gázmarkolatnak és a kipufogórendszernek köszönhetően a csúcsteljesítmény és akár 7000 f./percre is felpörgethető az egység. Emelkedett és már 5000 f./perc felett is ámulatba ejtő tolóerővel örvendeztet a forgatónyomaték, így minden helyzetben rugalmas a megújult X-ADV.

A – 6750 f./percnél jelentkező – csúcsteljesítmény 43,1 kW (58,62 LE), a legnagyobb forgatónyomaték 69 Nm (4750 f./percnél). 30 km/óráról gyorsítva az X-ADV 1,7 másodperc alatt tesz meg 20, illetve 3,2 mp alatt 50 métert.

A modell 35 kW-os változatban elérhető, így az A2-es jogosítvánnyal rendelkezők is kihasználhatják az X-ADV képességeit. Amennyiben a motor vásárlását követően megszerzik a korlátlan vezetői engedélyt, a fojtószelepház cseréjével és az ECU átprogramozásával bármikor kivehetik a „fojtást” a Honda márkaszervizek.

A kifinomult járáskultúrát két kiegyensúlyozó-tengely biztosítja, méghozzá anélkül, hogy a szokatlan gyújtássorrendből, illetve a 270°-os főtengely-elékelésből fakadó, pulzáló kipufogóhangot befolyásolná. Bárhogy is, a furat 77 mm, a löket 80 mm, és bizonyos alkatrészek több feladatot is végeznek: a vezérműtengely például a hűtőfolyadék-szivattyút is hajtja, a kiegyensúlyozó-tengelyek pedig az olajpumpát is forgatják. Az alkatrészek számának minimálisra csökkentésével sikerült könnyű, hatékony és megbízható motorkonstrukciót létrehozni.

Az X-ADV rendkívül takarékos: fogyasztása csupán 3,6 l/100 km (WMTC szabvány szerint). Hatékonysága a nagy hatótávolsághoz is hozzájárul, ezt bizonyítja, hogy a 13,2 literes üzemanyagtartály tartalmával akár 366 km is megtehető.

3.2 Erőforrás és elektronika

- **Az üzemmódkapcsoló 3 gyári és 1, a felhasználó által beállítható menetüzemmódot kínál fel**
- **A kifinomult vezérlőelektronikával felvértezett Honda Állítható Nyomatékszabályozó (Honda Selectable Torque Control, HSTC) 3 szintlépcsőben állítható**

Hogy minden helyzetben ideális legyen a működés, összesen 5 menetüzemmód áll a pilóta rendelkezésére, ezek közül a bal oldali kapcsolókonzollal választhat.

ÁLTALÁNOS állásban középszintre áll be a teljesítményleadás, a motorfék és a HSTC, az ABS ellenben a legmagasabb fokozatban működik.

SPORT programra kapcsolva agresszív a teljesítményleadás és a motorfék, alacsony szinten avatkozik be a HSTC, az ABS pedig legmagasabb fokozatban teszi a dolgát.

ESŐ üzemmódnál óvatos teljesítményleadás és motorfék jellemzi a motorkarakterisztikát, míg a HSTC és az ABS természetesen a legmagasabb fokozatra vált.

MURVA, azaz Gravel programra kapcsolva nagy teljesítmény és erős motorfék jellemzi a működést, a HSTC és az ABS pedig alacsony szinten avatkozik be

FELHASZNÁLÓ beállításánál a pilóta maga határozhatja meg, hogy alacsony, közepes vagy magas szintű legyen a teljesítményleadás, a motorfék és a HSTC.

A rendszer sokkal finomabban kalibrálható, ugyanis elektronikus gázmarkolatot kapott a modell, és immáron kettő helyett három HSTC-üzemmód közül választhat a pilóta.

1. szint: minimális kipörgést enged a hátsó keréknek (pl. murván vagy sárban), még hozzá kevesebbet, mint az elődmodellnél.

2. szint: ez az alapbeállítás. Fokozza a tapadást, ezáltal magabiztossá teszi a pilótát átlagos időjárású és útviszonyok közepette.

3. szint: maximális tapadást garantál csúszós útfelületen.

A HSTC természetesen ki is kapcsolható.

3.3 Duplakuplungos Automatikus Váltó (DCT)

- **A fokozatkapcsolások időzítése a kiválasztott menetüzemmóddhoz igazodik**
- **A FELHASZNÁLÓ üzemmód 4 beállítást kínál fel a lágytól az agresszívig**

A Honda által fejlesztett DCT váltót idestova 13 éve gyártják, népszerűségét jól mutatja, hogy azóta 200.000 DCT-vel felszerelt Hondát értékesítettek az európai piacon. Mivel a DCT egy szempillantás alatt, rángatás nélkül kapcsolja a fokozatokat, nem meglepő, hogy pár perc alatt megszokják a tulajdonosok. A DCT két tengelykapcsolóra épül, az egyik az 1., 3. és 5. fokozatokért felel, a másik pedig a 2., a 4. és a 6. fokozatért. Azért, hogy a rendszer ne foglaljon nagy helyet, az egyik fogaskerékcsoporthoz a másikén belül kapott helyet.

A szerkezet másik érdekessége, hogy a kuplungokat külön elektrohidraulikus körök vezérlik, így a lehető legprecízebben szabályozható a működés. A rendszer azért gyors, mert a következő fokozatot mindig „előkészíti” a váltó és azonnal kapcsolja, ha a pilóta vagy a vezérlőelektronika kiadja az utasítást. Ilyenkor az elsődleges kuplung oldásával egy időben kapcsolódik a másodlagos tengelykapcsoló, ennek köszönhetőek a szélesebb, rángatás nélküli váltások.

A DCT egyik legnagyobb előnye, hogy tulajdonképpen a teljesítményleadás megszakítása nélkül kapcsol, alig befolyásolja tehát a hátsó kerék forgását, a motor pedig éppoly közvetlennek és kifinomultnak érződhet, mint a hagyományos váltóval felszerelt gépek. Mindemellett tartósabb is a klasszikus, lábbal kapcsolható szerkezeteknél, hiszen a felhasználó nem tud félreváltani és a kuplungtárcsák „megégetésére” sincs lehetősége. Ráadásul a DCT-vel sokkal kevésbé fárasztó a városi motorozás, túrázás közben pedig több idő jut a tájra.

A rendszer automatikus és kézi kapcsolású üzemmódban egyaránt használható. Előbbinél az aktuális sebesség, váltófokozat és fordulatszám függvényében határozza meg a vezérlőegység, hogy mikor történjenek a kapcsolások, utóbbinál pedig a - kormányon elhelyezett gombokkal - maga a pilóta válthat.

Az elektronikus gázmarkolatra épülő rendszer 5 automatikus üzemmódot kínál fel:

1. szint: Kifinomult, pihentető gurulásokhoz. A váltások viszonylag alacsony fordulatszámon történnek, és az **ESŐ** menetüzemmód aktív.

2. szint: A vezérlőelektronika középértékeket vesz alapul és az **ÁLTALÁNOS** menetüzemmódra kapcsol.
3. szint: Félúton az **ÁLTALÁNOS** és a **SPORT** között.
4. szint: Tempós, sportos motorozáshoz. A váltó magas fordulatszámra kapcsol fel és le (az erősebb motorfék érdekében), a **SPORT** menetüzemmód aktív.

MURVA, azaz terepre szánt menetüzemmódban speciális program vezérli a DCT elektronikáját. Ilyenkor jobb a tapadás és könnyebben kezelhető modell, ugyanis a rendszer rövidebben csúsztatja a kuplungot a hirtelen, nagy gázadásokkor, azaz közvetlenebbé válik a tengelykapcsoló működése és biztosabbá a hátsó kerék tapadása. Korábban ezt a beállítást a G-gomb megnyomásával aktiválhatták a felhasználók, most már a DCT-vezérlés része.

A **FELHASZNÁLÓ**, azaz USER program lehetőséget biztosít a pilóta számára, hogy a DCT váltásainak időzítését, a teljesítményleadást, a motorfék intenzitását és a kipörgésgátló (HSTC) működési szintjét is maga állítsa be.

3.4 Stílus és felszereltség

- **Változó keresztmetszetű, elvékonyodó kormány és agresszívebb üléspozíció**
- **A Honda Smartphone Voice Control rendszer révén okostelefon is csatlakoztatható az 5"-os, folyadékkristályos műszeregységhez**
- **Új, fénydiódás (LED) ikerfényezés integrált nappali menetfényel**
- **Nagy, 22 literes, kesztyűtartóval kiegészített tárolórekesz USB C-aljzattal**

Az X-ADV ámulatba ejtő formavilágát, illetve konstrukcióját a Honda római kutatási és fejlesztési központja tervezte és bizony minden egyes tollvonáson érződik az utazás és a kaland iránti rajongás. Maga a sziluett nem változott, az idomzat maga azonban igen, s bizony még feltűnőbbé és egyedibbé vált. Ha egymás mellé állítjuk a korábbi és az új modellváltozatot, utóbbi frissebbnek, modernebbnek és vagányabbnak hat, mondhatni, még inkább illik az X-ADV küldetéséhez.

Az átrajzolt, LED ikerfényezés immáron a nappali menetfényt (ti. Daytime Running Lights, DRL) sem nélkülözi, sőt a DRL automatikusan szabályozza fényerejét attól függően, hogy mennyire világos a környezet. Természetesen minden lámpaegység LED.

A maximális ergonómia jegyében az ülés 820 mm, a kormány 910 mm-re esik a talajtól, és a szemmagasság is nagy, hogy messze belátható legyen a forgalom és az ösvény. Emellett átformált, lekerekített szélű nyereg fokozza a komfortot és 5 lépcsőben állítható, új szélvédő gondoskodik a hatékony időjárás-védelemről. Ennek magassága 136 mm-es tartományban változtatható, dőlésszögét vizsgálva pedig 11°-os eltérést mérhetünk az alsó és a felső végállás között.

Az X-ADV pilótáját segíti az 5"-os képátlójú, folyadékkristályos kijelző, valamint a hozzárendelt Honda Smartphone Voice Control (HSVCs) rendszert. Ezzel a rendszerrel játszi könnyedséggel csatlakoztatható az okostelefon a modell műszeregységéhez, így a pilóta hangutasításokkal kezelheti a hívásokat, az e-maileket, a zenelejátszást és a navigációt is. Ehhez csak egy mikrofonnal kiegészített sisak és egy Bluetooth-kapcsolatra alkalmas mobilkészülék szükséges, s magát a HSVCs rendszert is pofonegyszerűen kezelheti a tulajdonos, hiszen külön gombot kapott a bal oldali kapcsolókonzolon.

Feltétlenül említést érdemel, hogy masszív védőelemek oltalmazzák a pilóta kézfejeit a menetszéltől, a belógó ágaktól és a felverődő kövektől, s nem maradt pőrén az erőforrás sem, tudniillik 2,5 mm vastag, alumíniumból készülő haspáncél óvja a motor alját.

A hagyományos robogókkal szemben óriási előnyt jelent az egy literrel megnövelt térfogatú, 22

literes, kesztyűtartóval ellátott ülés alatti tárolórekesz, ebbe ugyanis könnyedén elfér egy zárt bukósisak. Hogy a használati érték a lehető legmagasabb legyen, integrált USB-aljzat váltotta a csomagtartóban elhelyezett, szivargyújtós, 12V-os csatlakozót és csillogásmentes, igényes LED-világítás borítja fénybe a rekeszt.

A rögzítőfék a jobb oldali idomról a jobb oldali kapcsolókonzolra költözött, így felszabadult annyi hely, hogy egy kesztyűtartót is kialakíthattak a Honda szakemberei. A – természetesen motortiltással kiegészített – középtámasz szériafelszereltségként jár a modellhez, s minden helyzetben könnyedén, biztonságosan leparkolhatóvá teszi az X-ADV-t, nem kell attól tartania a tulajdonosnak, hogy elgurul.

Legalább ennyire praktikus a speciális, rádióhullámokat kibocsátó okoskulcs - *Smart Key*, melynek lényege, hogy jelet küld az X-ADV elektromos rendszerének a tulajdonostól, például, ha a zsebében van a kulcs. Ha hatótávolságon belül van, a motorra szerelt gyújtáskapcsoló elfordíthatóvá válik, melynek megnyomásával ráadható a gyújtás, oldható a kormányzár, illetve nyitható az üzemanyagbetöltő-nyílás és az ülés alatti tárolórekesz. A *Smart Key* nyitja-zárja az extraként rendelhető *Smart Top Box* névre keresztelt túradobozt is, és úgynevezett válaszfunkcióra is képes, azaz felvillantja az irányjelzőket, ha a motorját kereső tulajdonos megnyomja a távirányító gombját. A kormányzárát ugyancsak kezeli az elektronika, így illetéktelenek nem tudják elvinni a Honda új túrarobogóját.

A maximális biztonság érdekében az X-ADV hátsó irányjelzői automatikus vészvillogásra (Emergency Stop Signal, ESS) is képesek. A funkció 53 km/óra felett aktiválódik és akkor kezdi fel-le kapcsolgatni szabályos időközönként az izzókat – a többi közlekedő figyelmeztetése végett –, ha legalább 6,0 m/s²-es lassulást érzékel. Bekapcsolt ABS, valamint nedves útburkolat esetén a határérték jóval alacsonyabb, mindössze 2,5 m/s².

Az automatikus vészvillogás mellett immáron automatikus kikapcsolásra is képesek az irányjelzők. Nem egyszerű „időkapcsoló” vezérli a rendszert, hanem összetett elektronika, ami az első és a hátsó kerék fordulatszám alapján kalkulálja ki, hogy mikor fejezze be a villogást.

3.5 Váz és futómű

- ***Az acélcsövekből összeállított gerincváznak***
- ***41 mm-es csúszószár-átmérőjű, fordított első teleszkópok és Pro-Link himbarendszer hátul***
- ***Radiálisan rögzített, négydugattyús nyergek 296 mm-es tárcsákkal és blokkolásgátlóval***
- ***120/70 R17 és 160/60 R15 első-hátsó abroncsok***

Az X-ADV acélcsöves gyémánt alakú kerete könnyű és erős, és bőséges helyet biztosít az ülés alatti rekesznek.

A villaszög 27°, az utánfutás 104 mm, a tengelytáv 1590 mm, a kormány pedig 39°-os tartományban forgatható, így a fordulókör sugara csupán 2,8 méter. Folytatva az érdekes adatok sorát, a 153,5 mm-es első és 150 mm-es hátsó rugóutat, valamint a 165 mm-es szabad hasmagasságot érdemes papírra vetnünk és természetesen a 3 kg-mal kisebb, 236 kg-os menetkész tömeg is az X-ADV kiválóságáról árulkodik.

A 41 mm-es csúszószár-átmérőjű, állítható rugó-előfeszítésű és húzócsillapítású, patronos USD teleszkópok terepen, illetve rossz minőségű burkolaton is remek menetkomfortot szavatolnak, akár csak az állítható rugó-előfeszítésű, belsőtartályos központi hátsó rugóstag, ami Pro-Link himbarendszer közbeiktatásával kapcsolódik – az üreges keresztmerezítővel és U-szelvényekkel

erősebbé tett – alumínium lengővilla-hoz.

Az elől 17", hátul 15"-os felnik ráfjait rozsdamentes küllők kötik össze a kerékaggyal, igazodva az X-ADV terepes küldetéséhez és kényelemorientált koncepciójához. Az erdei barangolásokat jócskán megkönnyíti, hogy a tervezők bütykös gumikkal álmodták meg a modellt, s hogy a nyomásállítás se okozzon gondot, L-alakú levegőszelepeket alkalmaztak. Az abroncsok mérete 120/70 R17, illetve 160/60 R15, a hatékony lassításról pedig radiálisan rögzített, négydugattyús első nyergek és 296 mm-es első tárcsák gondoskodnak, még hozzá blokkolásgátlóval kiegészítve.

4. Tartozékok

Az X-ADV-hez gyári kiegészítők széles választékát kínálja a Honda, például 50 és 38 literes hátsó dobozokat, valamint az alábbi csomagokat:

Adventure csomag:

- LED ködfényszóró-szett beszerelő készlettel
- Első oldalsó bukócsövek
- Kézvédő hosszabbítások (fekete) meghosszabbításai
- Légterelő-szett (láb)
- Lábtartó-szett (vezető)

Style csomag:

- Fellépőpanelek
- Rögzítőfék
- Kormányoszár-tartó/alumínium
- Rögzítőfék burkolat
- Oldalsó burkolatok

Travel csomag:

- 50 literes hátsó doboz elektromos zárnyitással és belső táskával
- Alumínium panel a hátsó dobozhoz
- Háttámla a hátsó dobozhoz
- Oldaldoboz-szett egykulcsos rendszerrel
- Alumínium panelek az oldaldobozokhoz
- Hátsó csomagtartó
- Oldaldoboztartó
- Középkonzoltáska
- Oldaldobozokhoz belső táskák
- Markolatfűtés

5. Műszaki adatok*

ERŐFORRÁS

Konstrukció	Folyadékhűtésű, négyütemű, 8 szelepes, SOHC-vezérlésű, soros kéthengeres. Megfelel az Euro 5-ös előírásoknak.
Összlökettérfogat	745 cm ³
Furat x löket	77 mm x 80 mm
Sűrítési viszony	10,7:1
Csúcsteljesítmény	43,1 kW (58,62 LE)/6750 f./perc

Legnagyobb forgatónyomaték	69 Nm/4750 f./perc
Olajmennyiség	4,0 liter
Zajsztint	L-wot (teljes gázon): 77 dBL-urban (városi környezetben): 72 dB

ÜZEMANYAG-BEFECSKENDEZŐ RENDSZER

Porlasztás	PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező
Üzemanyagtartály befogadóképessége	13,2 liter
Üzemanyag-fogyasztás	3,6 l/100 km**

ELEKTRONIKAI RENDSZER

Indítás	Önindító
Akkumulátor típusa és kapacitása	12V/11 Ah

ERŐÁTVITEL

Tengelykapcsoló felépítése	Olajfürdős, dupla kuplungos
Váltó felépítése	Hatfokozatú, dupla kuplungos váltó (DCT)
Végáttétel	Lánc

VÁZ

Konstrukció	Acélcsövekből készülő gerincváz
-------------	---------------------------------

VÁZ ÉS FUTÓMŰ

Méreték (hosszúság x szélesség x magasság)	2215 mm x 940 mm x 1370 mm
Tengelytáv	1590 mm
Villaszög	27°
Utánfutás	104 mm
Ülésmagasság	820 mm
Szabad hasmagasság	165 mm (minimum)
Menetkész tömeg	236 kg

FELFÜGGESZTÉS

Elöl	41 mm-es csúszószár-átmérőjű, fordított teleszkópok, 120 mm-es mozgástománny
Hátul	Központi rugóstag, Pro-Link himbarendszer, 120 mm-es kerékmozgási tartomány

KEREKEK

Elöl	Küllős kerekek
Hátul	Küllős kerekek
Kerékméret elöl	17M/C x MT3,50
Kerékméret hátul	15M/C x MT4,50
Abroncs elöl	120/70 R17M/C
Abroncs hátul	160/60 R15M/C

FÉKRENDSZER

ABS típusa	Kétcsatornás
Elöl	296 mm átmérőjű tárcsák, négydugattyús féknyergek
Hátul	240 mm átmérőjű tárcsa, egydugattyús féknyereg

MŰSZEREK ÉS ELEKTRONIKA

Műszeregység	5"-os, színes kijelző
Lopásvédelem	Smart Key (okoskulcs)

Fényszóró
Hátsó lámpa

LED-fényszórók nappali menetfényvel
LED

*A műszaki információk tájékoztató jellegűek, a változás jogát fenntartjuk.

**Kérjük, vegye figyelembe, hogy az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatokat a Honda rögzítette a WMTC-szabványnak megfelelően. A teszteket görgőpadon, a jármű szériaváltozatával, csak vezetővel, utas és kiegészítő felszerelések nélkül végeztük. A jármű tényleges üzemanyag-fogyasztása a vezetési stílustól, a karbantartástól, az időjárástól, az útviszonyoktól, a gumiabroncs nyomásától, a felszerelt tartozékoktól, a rakománytól, a vezető és az utas súlyától, valamint más tényezőktől függ.

Sajtókapcsolat:

- Szabó Ildikó
- ildiko.szabo@honda-eu.com

© Honda Motor Europe Ltd.
24YM X-ADV



© Honda Motor Europe Ltd.
24YM X-ADV



© Honda Motor Europe Ltd.
24YM X-ADV



Eredeti tartalom: Honda Motor Europe Ltd.

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:
<https://hellosajto.hu/4517/honda-x-adv-modellev-2024/>