

**HONDA**

# Press Information

**PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA**

04 novembre 2025

**HONDA XL750 TRANSALP 2026**



Aggiornamento modello 2026: la leggendaria tuttofare di Honda riceve un **importante aggiornamento tecnico**. Per il **2026**, la **XL750 Transalp** vede l'introduzione dell'**innovativa frizione a controllo elettronico E-Clutch**. Questa tecnologia, condivisa con la CB750 Hornet, debutta ufficialmente sui modelli Honda con il **bicilindrico 'corsa corta' di 755 cc dotati di Throttle By Wire**, rendendo la guida **su strada e in off-road** della Transalp ancora più **facile ed efficace**. Inoltre, il **nuovo paracoppa** riprogettato nelle forme e nella struttura è ora **di serie**, mentre **forcella e monoammortizzatore** diventano **completamente regolabili**.

Sul mercato italiano, la **XL750 Transalp** è **disponibile esclusivamente con E-Clutch** e in 3 rinnovate colorazioni (paragrafo 2).

Caratteristiche modello 2025: il look del faro anteriore è stato aggiornato, risultando più

*aggressivo e distintivo, mentre il parabrezza è realizzato in Durabio™. Il Throttle By Wire offre 6 Riding Mode di cui due completamente personalizzabili, 5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) integrato con il controllo dell'impennata, 3 livelli di erogazione potenza e 3 livelli di freno motore. Inoltre, è stato rivisto lo smorzamento idraulico sia della forcella che del monoammortizzatore. Il cruscotto TFT a colori da 5" è connesso con Honda RoadSync, il blocchetto sinistro dei comandi è retroilluminato, i fari sono full LED e gli indicatori di direzione sono provvisti di disattivazione automatica e segnalazione frenata di emergenza (Emergency Stop Signal). La nuova Transalp è omologata Euro5+.*

*Il suo motore bicilindrico parallelo a 8 valvole sviluppa 92 CV (67,5 kW) e 75 Nm, valori al top della categoria. Il solidissimo telaio in acciaio ospita sospensioni Showa di alta qualità ed efficacia. La grande sicurezza di guida è garantita anche dai freni, con grandi dischi da 310 mm di diametro con pinze a due pistoncini. Con le ruote a raggi da 21 pollici all'anteriore e 18 pollici al posteriore non c'è percorso che non si possa affrontare. Per i possessori di patente A2, è disponibile la versione a 35 kW.*

## **Indice:**

1. Introduzione
2. Panoramica modello
3. Caratteristiche principali
4. Honda E-Clutch con Throttle By Wire
5. Accessori
6. Caratteristiche tecniche

## **1. Introduzione**

La prima Transalp, presentata nel 1986 con un motore bicilindrico a V di 583 cc, è divenuta a dir poco leggendaria. La sua qualità costruttiva e il suo design intramontabile sono testimoniati dai molti esemplari che circolano ancora oggi sulle strade europee.

All'epoca, la sua ambizione era quella di essere una crossover "tuttofare", maneggevole e comoda, in grado di affrontare i terreni più accidentati grazie alle sospensioni a lunga escursione e a un dinamismo e una leggerezza ideali anche per l'off-road.

Nel 2000 arrivò la prima importante evoluzione del motore, che raggiunse i 647 cc (XL650V Transalp), e nel 2008 l'ultima versione che toccò i 680 cc (XL700V Transalp), passando all'iniezione elettronica, per un peso complessivo con il pieno di benzina pari a 214 kg nella versione con ABS.

Il segmento Adventure si è evoluto in modo sostanziale da quando la Transalp ha cominciato a solcare le strade oltre trent'anni fa. Honda ha in gamma la superba NX500, adatta anche ai possessori di patente A2, e l'ammiraglia delle maxienduro, la straordinaria CRF1100L Africa Twin, anche in versione Adventure Sports. La Transalp si inserisce proprio tra queste due cilindrata, per la gioia dei tanti appassionati di quello che oggi si chiama *Adventouring*.

La XL750 Transalp si ispira all'originale formula vincente ed è quindi, come tutte le sue progenitrici, perfetta sia per viaggiare sulle lunghe distanze, sia per i tragitti urbani e per tutti gli altri tipi di percorso. È a suo agio sia nell'affrontare i passi alpini sia nell'alzare la polvere su percorsi fuoristrada. A questa formula si aggiunge un motore ad alte prestazioni, un evocativo design e tutto il moderno equipaggiamento di alto livello richiesto dai motociclisti di oggi, anche i più giovani.

Un concetto che si può riassumere in poche parole: una moto brillante e versatile che affronta senza problemi qualsiasi distanza e ogni tipo di percorso. Resta una sola domanda senza risposta: "quanto lontano vuoi andare?"

Nel 2025 – dopo un'approfondita acquisizione ed elaborazione delle informazioni raccolte dai tecnici di Honda Motor Co. e Honda Motor Europe – la Transalp è stata rinnovata nel *look*, nella strumentazione e nelle nuove impostazioni di smorzamento delle sospensioni. Riceve l'omologazione Euro5+.

Per il **2026** la XL750 riceve ulteriori aggiornamenti al comparto **sospensioni** con forcella e monoammortizzatore adesso **completamente regolabili**, oltre a un importante vantaggio tecnico per l'uso su strada e in fuoristrada: l'**innovativa frizione a controllo elettronico E-Clutch con Throttle By Wire**. In Italia, la Transalp è **disponibile solamente** con l'innovativa **frizione a controllo elettronico** di Honda, ora applicata anche sui modelli con il bicilindrico 'corsa corta' di 755 cc dotati di **comando del gas TBW**. Una vera e propria evoluzione tecnologica del cambio manuale che porta direttamente al **'Next Level Riding'**.

## **2. Panoramica del modello**

Il design della Transalp trasmette un'inconfondibile sensazione di avventura, in connubio perfetto con eccellenti capacità di affrontare qualsiasi percorso. L'assetto rialzato rivela il suo spirito avventuroso, mentre la carenatura e il parabrezza offrono protezione dal vento pur essendo compatti nei volumi. Dal 2025 la Transalp si contraddistingue per un nuovo look più aggressivo e distintivo donatogli dal faro anteriore a LED sdoppiato, che aggiunge un senso stilistico maggiormente orientato all'avventura, oltre ad essere anche più potente e visibile. Anche la parte superiore della carena è nuova, e sfrutta una presa centrale sul parabrezza (ora realizzato con l'ecosostenibile Durabio<sup>TM</sup>) per deviare le turbolenze attorno al casco del pilota e spostare il flusso d'aria attorno al busto. Sono state apportate modifiche anche all'aerodinamica della carena per migliorare l'agilità.

Leggero e perfettamente dimensionato, il motore racchiude le migliori competenze ingegneristiche di Honda per rispondere brillantemente a tutti i regimi: proprio quello che serve per il mototurismo, in solitaria o con passeggero. Si tratta di un bicilindrico parallelo di 755 cc (condiviso con la CB750 Hornet) che eroga una potenza massima di 92 CV (67,5 kW) e una coppia elevata a tutti i regimi, con un picco di 75 Nm. Le raffinate impostazioni del sistema Throttle By Wire (TBW), messe a punto specificatamente per la Transalp, orientano il carattere dell'erogazione verso il turismo e il comfort.

La distribuzione compatta Unicam a otto valvole, resa celebre dai modelli della gamma CRF, sfrutta condotti di aspirazione discendenti e canali di aspirazione a vortice (Vortex

Flow Duct) per assicurare una combustione ottimale. L'albero motore a 270° regala ottime sensazioni e carattere alla guida. Gli ausili elettronici alla guida si avvalgono della tecnologia Throttle By Wire (TBW) che comprende **6 Riding Mode**, 4 dei quali prevedono combinazioni preimpostate di potenza e freno motore, ABS e controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) integrato con l'anti impennata. Il quinto e sesto Riding Mode, consentono al pilota di definire la propria combinazione preferita.

Per il **2026**, la XL750 è disponibile in Italia **unicamente** con la **frizione a controllo elettronico Honda E-Clutch** che lavora in sinergia con il comando del gas **Throttle By Wire** rendendo ancora più **facile ed efficace** la guida **sia su strada che in fuoristrada**. Adesso partire e fermarsi in città diventa meno faticoso, grazie alla possibilità di non usare la leva della frizione. Non si tratta però solo di una questione pratica, infatti l'E-Clutch esalta anche il **piacere di guida**, funzionando molto più rapidamente e fluidamente rispetto al Quickshifter, sia in innesto che in scalata. Inoltre, la **nuova XL750 Transalp E-Clutch** monta **di serie** il nuovo **paracoppa** riprogettato, che si integra perfettamente con le linee e l'utilizzo in off-road.

La moto è maneggevole, agile e ispira fiducia. Il telaio in acciaio con struttura a diamante è leggero grazie all'ottimizzazione dello spessore e della rigidità delle pareti e dei tubi. Per il massimo comfort su strada e assorbimento degli urti in fuoristrada sono state scelte le migliori sospensioni sul mercato: forcella rovesciata SFF-CA con steli da 43 mm di diametro e ammortizzatore posteriore Showa con leveraggio Pro-Link. Nel 2025 le impostazioni di smorzamento idraulico di entrambe le unità sono state riviste per affrontare con disinvoltura anche i fondi più dissestati, mantenendo comunque un comportamento ideale su strada. Le doppie pinze a due pistoncini su dischi di 310 mm assicurano una frenata efficiente mentre gli pneumatici – da 90/90-21 all'anteriore e 150/70-18 al posteriore – sono ideali per offrire versatilità su strada ed eccellenti doti di manovrabilità in fuoristrada.

Per il **2026** la **XL750 Transalp** è disponibile sul mercato italiano nella **sola versione con E-Clutch** nelle seguenti colorazioni. Il bellissimo Tricolour che rende omaggio alla XL600V originale e due nuove colorazioni, tutte con **grafiche** accattivanti che si fregiano del **logo Honda** sulla carena:

- 'Ross White' (Tricolour) con cerchi color oro – **\*AGGIORNATO\***
- 'Mat Ballistic Black Metallic' – **\*NUOVO\***
- 'Pearl Deep Mud Gray' – **\*AGGIORNATO\***

### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Stile ed equipaggiamento**

- ***La carenatura e le sovrastrutture creano un bilanciamento perfetto tra protezione aerodinamica, comfort su strada e capacità off-road***
- ***Presa d'aria centrale sul parabrezza in Durabio<sup>TM</sup> e carene che migliorano la gestione del flusso d'aria e l'agilità***
- ***Doppio faro anteriore potente e compatto***

- **Altezza sella di 850 mm, presa USB-C e portapacchi posteriore di serie**
- **Display TFT a colori da 5" con connettività Honda RoadSync e blocchetto comandi di sinistra con cursore a 4 direzioni**
- **Luci full LED, indicatori di direzione a disattivazione automatica**
- **Segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal)**

Nell'immaginare le linee perfette per la carrozzeria della nuova Transalp, l'obiettivo dei designer del centro R&D di Roma è stato quello di trovare un equilibrio tra aerodinamicità e protezione dal vento in velocità, abbinate a un senso di leggerezza e libertà alle basse velocità. Il design della Transalp è riassunto nel concetto di *'semplicità e robustezza'*. Nel 2025 la parte anteriore è stata ridisegnata facendo del nuovo faro a LED sdoppiato il fulcro del *design* che unisce i proiettori abbaglianti e anabbaglianti.

Novità per il **2026** è il **nuovo paracoppa**, ora **equipaggiato di serie**, che presenta un design completamente rivisitato, frutto dei suggerimenti raccolti dai clienti. Più compatto e meglio integrato con le forme della Transalp, il paracoppa è realizzato in **alluminio** ad alta resistenza dallo **spessore di 2,5 mm**, offrendo una protezione efficace al motore contro detriti e urti.

Il risultato è una linea elegante, semplice e pulita, una moto con un *"look and feel"* grintoso, senza eccessi e dall'aspetto solido. Per la massima visibilità e un'eccellente protezione dal vento, il parabrezza è stato accuratamente rivisto ed è realizzato in Durabio™ ed è parte della carena superiore ridisegnata che, grazie all'introduzione di una presa centrale, riduce la pressione della colonna d'aria deviandola attorno al casco. La sua larghezza riduce inoltre al minimo le turbolenze. Anche la sezione centrale della carena è stata modificata nelle forme interne per rallentare i flussi d'aria e permettere una maggiore agilità in città come sulle strade tortuose. Come accessori sono disponibili un parabrezza alto e deflettori superiori/inferiori.

Questa moto è stata costruita per andare lontano, quindi è importante che offra grande comfort, anche con il passeggero a bordo. L'altezza della sella è bassa per la categoria, 850 mm (è disponibile anche una sella bassa da 820 mm come opzione) e la posizione di guida è eretta per un controllo e una presa sul manubrio naturali. L'ergonomia è comoda anche per guidare stando in piedi. Il portapacchi posteriore è di serie e c'è una presa USB sotto la sella.

La strumentazione prevede un display TFT a colori da 5 pollici che utilizza la tecnica dell'incollaggio ottico per migliorare la visibilità. Questo metodo costruttivo prevede di aggiungere della resina trasparente tra la maschera esterna e lo schermo stesso riducendo il riflesso sotto la luce diretta e aumentando la retroilluminazione. Il quadro strumenti mostra i valori di tachimetro e contagiri in tre modalità diverse (a barra, circolare e semplificato), due tipologie di sfondo (chiaro o scuro) in base alle preferenze del pilota, l'indicatore del livello carburante e i consumi, i parametri di selezione dei Riding Mode e del motore, la marcia innestata e il punto di cambiata personalizzabile sul contagiri.

Nell'interfaccia – che è interamente gestibile tramite il blocchetto comandi di sinistra con cursore a quattro direzioni – è inoltre incorporato il sistema Honda RoadSync che permette di collegare via Bluetooth lo smartphone al cruscotto e, tramite interfono nel casco e comandi al manubrio, consente al pilota di gestire le chiamate vocali, i messaggi,

la musica e il navigatore con funzione passo-passo. Il sistema funziona sia con sistemi operativi Android che iOS, basta semplicemente scaricare l'applicazione dal App Store o Play Store, connettere la XL750 Transalp al dispositivo e partire.

Per semplificare e miniaturizzare l'intero sistema elettrico la Transalp usa un cablaggio CAN (Controller Area Network) in parallelo a una centralina BCU (Body Control Unit). La BCU è situata sul longherone sinistro del telaio, sotto il serbatoio del carburante e processa tutti i segnali di controllo provenienti dal modulatore ABS, dallo schermo TFT e dagli interruttori.

Tutti le luci sono a LED. Gli indicatori di direzione sono provvisti di segnalazione della frenata di emergenza ESS (Emergency Stop Signal). A partire dai 56 km/h, in caso di decelerazione minima di  $6,0 \text{ m/s}^2$ , le frecce lampeggiano velocemente per segnalare agli altri utenti della strada una frenata brusca. Il sistema è in grado di riconoscere i fondi a bassa aderenza (bagnati o sterrati) in quanto a parità di velocità, la soglia minima di intervento si riduce a una decelerazione di  $2,5 \text{ m/s}^2$  se l'ABS è in funzione.

Gli indicatori di direzione sono inoltre a disattivazione automatica: al posto di utilizzare un semplice timer, il sistema calcola la differenza di velocità delle ruote e stabilisce quando interrompere la segnalazione in base alle circostanze.

### **3.2 Motore**

- ***Motore bicilindrico parallelo di 755 cc, distribuzione Unicam a 8 valvole con manovellismo a 270°***
- ***Potenza massima di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min, coppia massima di 75 Nm a 7.250 giri/min e versione da 35 kW per patente A2***
- ***Mappature del comando gas Throttle By Wire orientate al touring, specifiche per Transalp***
- ***Canali di aspirazione a vortice (Vortex Air Flow) brevettati e sound di scarico ottimizzato***
- ***Frizione assistita con antisaltellamento***

Partendo da un foglio bianco, gli ingegneri Honda hanno progettato il motore bicilindrico parallelo con la consapevolezza che sarebbe andato ad equipaggiare sia la CB750 Hornet che la XL750 Transalp.

Il risultato è un propulsore di 755 cc con distribuzione Unicam a 8 valvole, misure di alesaggio e corsa pari a 87 x 63,5 mm, con un rapporto di compressione di 11:1. La potenza massima è di 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min, accompagnata da un'eccezionale coppia ai bassi e medi regimi, che raggiunge un picco di 75 Nm a 7.250 giri/min. Un motore che rende la moto divertente da guidare in viaggi di ogni tipo e su ogni distanza.

L'estrema compattezza e leggerezza del motore si deve soprattutto alla testata Unicam (adottata anche dalla CRF450R e dall'Africa Twin) che aziona le valvole di aspirazione da 35,5 mm (con alzata di 9,3 mm) tramite le camme e quelle di scarico da 29 mm (con alzata di 8,2 mm) tramite bilancieri.

Per rendere il motore super compatto, è stato eliminato l'ingranaggio di equilibratura e la trasmissione primaria viene utilizzata anche per muovere il contralbero di equilibratura. La

pompa dell'acqua è stata posizionata nel carter sinistro del motore e l'efficienza del sistema di raffreddamento è tale che non vi è necessità di radiatore dell'olio. Al modello 2025 è stata apportata una modifica estetica, è stato rimosso il manicotto che sporgeva al lato del motore ed è stato riposizionato, "pulendo" così la linea e la vista di lato.

Per una ripresa e un'accelerazione fulminee, la tecnologia brevettata dei canali di aspirazione "Vortex Flow Ducts" crea un flusso a vortice uniforme dalle prese laterali verso l'airbox che poi alimenta il sistema di aspirazione con cornetti ad andamento verticale. I corpi farfallati hanno diametro di 46 mm. I cilindri sono realizzati con un rivestimento in Ni-SiC (nichel con carburo di silicio), già adottato con successo su modelli come CRF450R e CBR1000RR-R Fireblade, per aumentare l'efficienza del motore.

L'albero motore con manovellismo a 270° e l'accensione a scoppi irregolari conferiscono al propulsore l'inconfondibile sound zoppicante da bicilindrico ad alte prestazioni. Il sound allo scarico è ottimizzato per risultare molto piacevole ai bassi regimi e roco e possente agli alti regimi.

Le impostazioni del comando gas TBW (Throttle By Wire) della Transalp sono state regolate in modo da ottenere un carattere del motore in linea con l'uso turistico e su lunghe distanze per cui la Transalp è stata concepita.

La frizione assistita e con antisaltellamento, dotata di dischi F.C.C. Leaning Segment (FLS), riduce la coppia di trascinamento del 30%, per un minor sforzo alla leva e cambiate più fluide. Inoltre, impedisce le perdite di aderenza della ruota posteriore nelle scalate più repentine.

Il consumo è di 23,2 km/l nel ciclo medio WMTC, per un'autonomia di 390 km con il pieno di 16,9 litri. È disponibile anche una versione da 35 kW per patente A2.

### **3.3 Elettronica del motore**

- ***4 Riding Mode predefiniti: SPORT, STANDARD, RAIN, GRAVEL***
- ***2 modalità USER completamente personalizzabili***
- ***4 livelli di erogazione potenza (P) e 3 di freno motore (EB)***
- ***5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) con controllo anti impennata integrato***
- ***L'impostazione ABS off-road consente di disattivarlo al posteriore nelle sole modalità USER***

L'acceleratore con tecnologia Throttle By Wire (TBW) offre di serie 6 Riding Mode: SPORT, STANDARD, RAIN, GRAVEL e ora 2 modalità USER, che consentono di regolare tutti i parametri dell'elettronica in base alle preferenze del pilota. Tutte le impostazioni si effettuano tramite il nuovo blocchetto elettrico sinistro. Le modalità USER consentono al pilota di selezionare liberamente tutti i parametri in modo personalizzato.

Sono previsti 4 livelli di erogazione della potenza del motore (P), 3 livelli di freno motore (EB), 2 livelli di ABS e 5 livelli del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control); HSTC e ABS posteriore si possono anche disattivare. Nei diversi Riding Mode i parametri si combinano in configurazioni differenti proprio per assecondare lo stile e il contesto di guida. Il controllo anti impennata è integrato nell'HSTC.

La modalità **SPORT** offre il massimo delle performance e utilizza il livello 4 di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 1 di freno motore (EB) e il livello 1 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **STANDARD** è un'impostazione intermedia per la guida urbana che utilizza il livello 3 di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 2 di freno motore (EB) e il livello 3 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **RAIN** è progettata per condizioni stradali a bassa aderenza e utilizza il livello 1 di erogazione di potenza (P), il livello 2 dell'ABS (on road), il livello 2 di freno motore e il livello 5 del controllo di trazione HSTC.

La modalità **GRAVEL** è destinata alla guida fuoristrada e utilizza il livello 2 di potenza (P), il livello 1 dell'ABS (off road), il livello 3 di freno motore (EB) e il livello 4 del controllo di trazione HSTC.

Le modalità **USER 1 e 2** consentono al pilota di selezionare liberamente tutti i parametri ed è l'unica nella quale si può disattivare completamente l'ABS al posteriore.

### **3.4 Telaio e ciclistica**

- ***Leggero telaio in acciaio con struttura a diamante e telaio reggisella integrato dal peso complessivo di 18,3 kg***
- ***Forcella rovesciata Showa SFF-CA con steli da 43 mm e ammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-link***
- ***Ora le sospensioni sono completamente regolabili***
- ***Pinze anteriori a due pistoncini con dischi a margherita da 310 mm; pinza posteriore a pistoncino singolo con disco da 256 mm***
- ***Combinazione di ruote da 21/18" con pneumatici 90/90-21 e 150/70-18***

Il telaio in acciaio con struttura a diamante è resistente e leggero; pesa appena 18,3 kg (il 10% in meno rispetto al telaio della NX500, anch'esso con struttura a diamante). I progettisti Honda hanno ottimizzato il numero delle parti di rinforzo, ridotto lo spessore dei tubi principali e obliqui e modificato sia l'attacco superiore dell'ammortizzatore che della forma del perno del forcellone, realizzando così una piattaforma estremamente solida, con un bilanciamento ideale della rigidità per offrire al pilota una grande sensazione di controllo in tutte le condizioni di guida e una geometria della ciclistica improntata all'agilità e alla sicurezza. Essendo una moto da turismo e destinata anche al fuoristrada, il telaio reggisella è pensato per impieghi gravosi e utilizza tubi in acciaio ad alta resistenza per garantire solidità e robustezza.

L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 27° e proietta un'avancorsa contenuta in 111 mm, con interasse di 1.560 mm. Il peso con il pieno di benzina, comprensivo di E-Clutch e paracoppa, è di appena 216 kg. Le inversioni a U a bassa velocità sono facili grazie all'angolo di sterzo di 42° e al raggio di sterzo di 2,6 metri.

Le specifiche delle sospensioni sono state scelte tenendo ben presente il concetto di moto "tuttofare", con una lunga escursione e un eccellente assorbimento degli urti per offrire prestazioni fluide e comfort su strada e un controllo rassicurante in fuoristrada. Per il modello 2025, dopo un'approfondita acquisizione ed elaborazione di informazioni raccolte dai tecnici di provenienza da Giappone ed Europa, i settaggi di base delle sospensioni sono



stati modificati per restituire massimo comfort su strada, ma migliorando sensibilmente la risposta e lo smorzamento delle asperità quando si affrontano percorsi in *off-road*.

La forcella rovesciata Showa SFF-CA™ (Separate Function Fork Cartridge) con steli da 43 mm di diametro offre una corsa di 200 mm ed è completamente regolabile. La piastra inferiore di sterzo è in alluminio forgiato e quella superiore in alluminio fuso, per un perfetto equilibrio tra resistenza e rigidità nelle situazioni di guida più disparate. A confronto con il setup del precedente modello, adesso la forcella offre meno resistenza idraulica in compressione ed estensione per avere un comportamento complementare al monoammortizzatore, anch'esso rivisto.

Con un'escursione ruota di 190 mm, l'ammortizzatore Showa con serbatoio separato è completamente regolabile e lavora con leveraggio progressivo Pro-Link e forcellone in alluminio che, pur impiegando gli stessi componenti della CRF1100L Africa Twin, è costruito con un tipo di lega d'alluminio esclusiva per la Transalp. Nel modello 2025 lo smorzamento del mono vede un incremento del freno idraulico sia compressione che in estensione così da garantire un miglior controllo su fondi irregolari e dare il massimo supporto quando si viaggia in due e a pieno carico. La luce a terra rimane a 210 mm.

Per il 2026 la **forcella** e il **monoammortizzatore** sono **completamente regolabili** sia in **estensione** che **compressione**, ampliando il range di prestazioni che può offrire il comparto sospensioni e dando la possibilità di adattare il setting della Transalp a seconda dell'utilizzo.

Le pinze a due pistoncini lavorano su dischi "a margherita" da 310 mm. Il disco posteriore "a margherita" da 256 mm è azionato da una pinza a pistoncino singolo. Le ruote a raggi da 21" ant. e 18" post. montano pneumatici 90/90-21 e 150/70-18 Metzeler Karoo Street o Dunlop Mixtour.

#### **4. Honda E-Clutch**

- ***Tecnologia innovativa Honda per prestazioni di guida "next level"***
- ***Permette al pilota di partire, fermarsi, cambiare marcia e scalare senza azionare la leva al manubrio della frizione ma solo il pedale del cambio***
- ***La versione dell'E-Clutch in combinazione con TBW fa il suo debutto sui bicilindrici paralleli di 755 cc***
- ***Le scalate con 'doppietta' automatica sono ancora più fluide grazie al Throttle By Wire***
- ***Gestione del corpo farfallato basata sul Riding Mode selezionato***
- ***Leva al manubrio della frizione sempre disponibile, a discrezione del pilota***
- ***Dispositivo di fabbrica, non installabile come accessorio***

La frizione a gestione elettronica Honda E-Clutch ha aperto un intero nuovo capitolo dell'esperienza di guida per ogni tipo di motociclista, dal principiante all'esperto, debuttando nel 2024 sulle CB650R e CBR650R. Essa combina elementi della frizione manuale tradizionale con la tecnologia e la facilità di utilizzo del Quickshifter, superandolo in termini di fluidità e prestazioni.

Nell'operatività, la frizione elettronica Honda E-Clutch è di una semplicità disarmante, eliminando la necessità di utilizzare la leva della frizione sia per partire che per fermarsi, ed anche per effettuare una cambiata o una scalata. Il pilota deve semplicemente azionare la leva del cambio per cambiare marcia.

Per partire, una volta inserita la marcia con il pedale del cambio, basta dare gas – tanto o poco, a seconda dello spunto che si desidera – e l'E-Clutch esegue un rilascio perfetto della frizione, eliminando al 100% la possibilità di far spegnere il motore per errore. Idem in marcia: il pilota deve semplicemente azionare il pedale del cambio per ottenere cambiate e scalate ultra-rapide e precisissime, più di quanto non faccia un Quickshifter. Lo stesso avviene al momento di fermarsi: si scalano le marce e ci si ferma, pensa l'E-Clutch a “tirare” la frizione scongiurando qualsiasi possibilità che il motore si spenga.

Il suo funzionamento è fluido e a prova di errore in quanto la gestione elettronica sfrutta una combinazione armonizzata di operazioni azionando la frizione, tagliando l'iniezione del carburante, controllando l'accensione, valutando dati di velocità, apertura del gas, giri motore e pressione sul pedale del cambio per eliminare qualsiasi sussulto e garantire una guida super efficace. La frizione è gestita attraverso un'unità attuatrice con due motorini elettrici alloggiata all'interno del coperchio destro del carter motore. Il peso totale del sistema è di soli 3 kg.

E, grazie all'acceleratore con Throttle By Wire (TBW) della XL750 Transalp, l'azione dell'Honda E-Clutch è più performante e fluida, soprattutto in scalata. Al momento del cambio marcia, il TBW effettua una 'doppietta' dando automaticamente un leggero colpo di gas, sincronizzando i giri motore con la velocità della ruota posteriore.

L'Honda E-Clutch regola anche l'apertura della farfalla in base al Riding Mode selezionato. Ad esempio, la modalità RAIN è pensata per condizioni di scarsa aderenza sul fondo, mentre SPORT esalta l'esperienza di guida per il massimo divertimento. Inoltre, il sistema rileva eventuali bloccaggi e saltellamenti della ruota posteriore durante scalate rapide, intervenendo con un controllo e rilascio parziale della frizione per stabilizzare l'assetto della moto. In fuoristrada, un ulteriore miglioramento delle prestazioni è rappresentato dalle cambiate durante lo slittamento della ruota posteriore, infatti, l'E-Clutch monitora anche il delta di velocità tra le due ruote, innestando le marce in maniera adeguata al contesto dinamico.

Si può perfino regolare la forza di contrasto sul pedale del cambio, a seconda della forza che si desidera applicare per effettuare i cambi marcia e le scalate. I livelli disponibili sono tre, HARD, MEDIUM e SOFT, tutti selezionabili in maniera indipendente per inserimento marce o scalate. Il sistema avverte anche il pilota di scalare marcia – tramite un simbolo sul pannello strumenti – se rileva che la marcia inserita è troppo alta rispetto alla velocità.

La leva della frizione, con comando a cavo, è regolarmente al suo posto e sempre disponibile, in quanto il pilota può azionarla in qualsiasi momento a suo piacimento. L'azionamento manuale ha sempre priorità rispetto all'azionamento elettronico, proprio per lasciare al pilota la massima libertà. Dopo l'utilizzo manuale della frizione, l'E-Clutch si riattiva in meno di un secondo sopra un determinato regime motore, e dopo 5 secondi a regimi più bassi. Se il pilota lo desidera, può disattivare completamente l'E-Clutch tramite

l'apposita funzione, ma solo dopo essersi fermato e aver inserito la folle. Lo stato di operatività è sempre indicato sul display TFT che segnala con la lettera 'M' la modalità manuale.

Per offrire ulteriori 40 mm di spazio per le gambe, la struttura esterna dell'Honda E-Clutch è stata modificata dividendo l'asta di rinvio della frizione e allungando la cascata di ingranaggi. Inoltre, durante i test, si è scoperto che la gomma antivibrazione e i supporti della precedente cover non erano necessari quindi, grazie all'ottimizzazione del carter motore, sono stati risparmiati 300 g.

## **5. Accessori**

Una vasta gamma di Accessori Originali Honda è disponibile per la XL750 Transalp, sia singolarmente che in cinque pacchetti che si adattano a tutte le destinazioni d'uso. Le novità per il **2026** includono una nuova colorazione nera per i seguenti accessori: tubolari motore, tubolari carena, attacco per il Top Box e per la borsa semirigida. Sono state aggiornate anche le valigie laterali (destra 26L, sinistra 33L) e il Top Box da 50L con adesivi, oltre a un nuovo design per gli adesivi paraserbatoio.

### **Urban Pack**

Migliora la praticità della tua XL750 con accessori pensati per aumentare la comodità, rendendola ideale sia per gli spostamenti quotidiani che per i viaggi più lunghi: Top Box da 50L con adesivi, pannello in alluminio, attacco, schienalino passeggero, borsa interna, parabrezza alto e cavalletto centrale.

### **Touring Pack**

Progettato per aumentare il comfort e la funzionalità nei lunghi viaggi, rendendo la moto perfetta per i lunghi viaggi su strada: pedane passeggero comfort, valigie laterali con adesivi (destra 26L, sinistra 33L), con staffe dedicate, borse interne e presa di ricarica da 12 V.

### **Adventure Pack**

Pensato per aumentare la resistenza, la visibilità e la preparazione su ogni tipo di terreno: tubolari paracarena, fendinebbia a LED, griglia radiatore.

### **Rally Pack**

Ottimizza la capacità della moto di affrontare il fuoristrada impegnativo con velocità e precisione, mantenendo il comfort in condizioni avventurose o competitive: tubolare motore nero, paramani estesi, adesivi cerchi (disponibili in nero e bianco).

### **Comfort Pack**

Pensato per ridurre la fatica e offrire un'esperienza di guida più fluida e piacevole: deflettori carena e deflettori cupolino per una maggiore protezione da vento e intemperie, sella comfort, manopole riscaldabili, borsa da serbatoio.

Come accessori aggiuntivi sono disponibili anche le borse laterali semirigide con la possibilità di montare la sinistra come borsa al posto del bauletto tramite attacco dedicato.

Tutti gli accessori sono acquistabili anche singolarmente.

## **6. Caratteristiche tecniche Honda XL750 Transalp E-Clutch 2026**

<b>MOTORE</b>	
Tipo	Bicilindrico parallelo di 755 cc, Unicam a 8 valvole, con manovellismo a 270°, Euro5+
Cilindrata	755 cc
Alesaggio x Corsa	87 mm x 63,5 mm
Rapporto di compressione	11:1
Potenza massima	92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min
Coppia massima	75 Nm a 7.250 giri/min
Emissioni acustiche	95 dB
Velocità massima	195 km/h
Capacità olio motore	3,9 L
Avviamento	Elettrico
<b>SISTEMA DI ALIMENTAZIONE</b>	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	16,9 L
Emissioni di CO <sub>2</sub> ciclo medio WMTC	102 g/km
Consumi	23,2 km/l
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Tipo batteria	AGM
Capacità batteria	12 V 9,1 Ah
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	Manuale a 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring
<b>TELAIO</b>	

Tipo	In acciaio con struttura a diamante
<b>CICLISTICA</b>	
Dimensioni (LxLxA)	2.325 mm x 838 mm x 1.455 mm
Interasse	1.560 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	111 mm
Altezza sella	850 mm
Luce a terra	210 mm
Peso con il pieno	216 kg
Raggio di sterzata	2,6 m
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Showa SFF-CA a steli rovesciati, da 43 mm, corsa 200 mm, completamente regolabile
Posteriore	Monoammortizzatore con leveraggio Pro-Link, forcellone in alluminio, escursione ruota 190 mm, completamente regolabile
<b>RUOTE</b>	
Cerchi	A raggi tangenziali in alluminio con camera d'aria
Tyres Front	90/90 R21 M/C 54H
Tyres Rear	150/70 R18 M/C 70H
<b>FRENI</b>	
ABS	A 2 canali (disattivabile al posteriore)
Anteriore	Doppio disco flottante da 310 mm, pinze ad attacco assiali a doppio pistoncino
Posteriore	Disco singolo da 256 mm, pinza monopistoncino
<b>STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA</b>	
Cruscotto	Schermo multifunzione TFT a colori da 5"
Faro	LED
Illuminazione posteriore	LED

Connettività	RoadSync
Presa di ricarica	USB-C
Indicatori di direzione	A disattivazione automatica
Sistema di sicurezza	HISS
Riding Mode	Sport, Standard, Rain, Gravel, User 1 e 2
HSTC	Tre livelli + Spento
Ulteriori caratteristiche	ESS

**Tutte le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.**

*# Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.*