

Presseinformation

Honda NC750S für 2016

16. November 2015

Die NC750S-Modellpflege umfasst: LED-Lichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht, neue Special-Edition Lackierungen, einen dreistufigen Sport-Modus für das Doppelkupplungsgetriebe, einstellbare Farben für das LCD-Cockpit-Display und einen neuen Schalldämpfer. Auch die neuen EURO4-Abgasbestimmungen werden erfüllt.

Zu den bekannten Qualitäten der NC750S zählen: Der durchzugsstarker Zweizylinder, ein fein ausgewogenes Fahrverhalten sowie geringer Treibstoffverbrauch. Die NC750S gilt dazu als einfach zu beherrschendes Motorrad, das reichlich Fahrspaß ermöglicht und dazu bei Anschaffung wie Unterhalt überaus günstig abschneidet. Die für einen breiten Kundenkreis konzipierte Maschine bereitet einer weitschichtigen Kundengruppe pures Fahrvergnügen. Sie eignet sich für alle Kunden, die eine kompakte, leicht zu fahrende, jedoch ausgewachsen anmutende Allround-Mittelklassemaschine wünschen.

Der laufruhige Zweizylinder-Antrieb und das leichte Handling überzeugen auf ganzer Linie. Als enorm praktisch erweisen sich im Alltag der üppige Stauraum unter der Tankabdeckung und das optionale DCT (Doppelkupplungsgetriebe). Wer diese Features einmal nutzen und schätzen gelernt hat, möchte nicht mehr ohne auskommen. Kein Wunder, dass NC750S-Fahrer überaus zufrieden und glücklich mit ihrer Maschine sind.

2012 kam die NC-Modellreihe mit 700 ccm Hubraum auf den Markt, 2013 wurde auf 750 ccm aufgestockt. Die NC750S bietet ein LCD Display mit neun personalisieren Farboptionen, sowie eine im ECO-Modus dem Spritverbrauch angepasste Farbe. Das DCT wartet durch ein Setup mit einem dreistufigen Sport-Modus auf. Die Erfüllung der

1/11

Presseinformation

neuen Euro4-Abgasnorm, der kompaktere Schalldämpfer und die neue Special Edition-Lackierung runden das gelungene Modellupdate für 2016 ab.

Die Modellpflege-Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass die NC750S auch weiterhin für überdurchschnittlich hohe Kundenzufriedenheit sorgen kann.

Modellvorstellung

Etliche Detailverbesserungen werten den Modelljahrgang 2016 der NC750S auf. LED-Scheinwerfer und LED-Rücklicht runden den High-Quality-Touch der Maschine ab. Weiteres Premium-Feature ist die neunfach verstellbare Farbwahl des LCD-Displays im Cockpit.

Ein Software-Update optimiert den Kraftschluss der Doppelkupplung im Schiebepetrieb sowie bei Stop- und Go-Verkehr. Dazu weist das DCT einen neuen dreistufigen Sport-Modus auf, der eine bessere Anpassung an den jeweiligen Fahrstil erlaubt.

Überarbeitet wurde die Bremszange der Vorderrad-Scheibenbremse. Ein neuer Schalldämpfer für die Abgasanlage (kompakter und leichter) optimiert den Sound des NC-Paralleltwins. Beim fußgeschalteten Sechsganggetriebe lassen sich die Gänge nach einer Überarbeitung nun einfacher und geschmeidiger wechseln.

Ein neuer Schalldämpfer mit kompakteren Abmessungen zielt die Abgasanlage. Das aufwändige Zweikammersystem nutzt Resonanzschwingungen für ein angenehmes Fahrgeräusch. Der integrierte, aus zwei Elementen aufgebaute Katalysator reduziert die Emissionen und trägt zu maximaler Umweltverträglichkeit bei. Die NC750S erfüllt so die EURO4-Abgasbestimmungen.

Design und Ausstattung

Die Modellpflege der NC750S stand unter dem Motto „Sensual Performance“, um die Fahrersinne noch intensiver anzusprechen. Der helle, weit voraus reichende Lichtkegel des LED-Scheinwerfers erhöht die Sicht bei Nachtfahrten wesentlich. Das integrierte

2/11

Presseinformation

Tagfahrlicht ist nicht nur ein optisches Highlight, es dient auch einer besseren Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer und optimiert die passive Verkehrssicherheit.

Eine besonders praktische Neuerung ist die auf 21 Liter vergrößerte Utility-Box. Sie bietet extrem viel Platz und sorgt für praktischen Stauraum. Ein Vollvisierhelm passt dort problemlos hinein. Der eigentliche Kraftstofftank der NC750S wurde schwerpunktartig unter dem Fahrersitz platziert.

Der Zündschlüssel der NC750S ist im neuen Wave-Design gestaltet. Hondas bewährte elektronische HISS-Wegfahrsperre ist damit gekoppelt.

Brandneu ist die Cockpitanzeige mit sehr speziellem LCD-Display. Hilfreiche Informationen liefern Tachometer, Ganganzeige, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Tank- und Kraftstoffverbrauchsanzeige (Momentan/Durchschnitt), und Uhr. Auch über die gewählte Stufe des dreistufigen S-Mode des DCT sowie die gewählte Aktivierungsstufe der Heizgriffe informiert das Display.

Ein besonderer Clou ist die einstellbare Illuminierung des Drehzahlmessers. Insgesamt neun Farben stehen dafür zur Auswahl. Der Individualisierung sind kaum Grenzen gesetzt, denn die Farben können zusätzlich modifiziert eingestellt werden – ausgerichtet je nach Gangstufe, Drehzahlbereich oder gewähltem DCT- Modus (D oder S).

Unter den angebotenen Modi, ECO- bzw. SHIFT-Modus, stehen bei einfarbigem gewähltem Display weitere Optionen offen. Im ECO-Modus zeigt das Display „blau“ bei normaler und „grün“ bei besonders ökonomischer, spritsparender Fahrweise an. Im SHIFT-Modus kann der Fahrer individuell eine Drehzahlgrenze vorwählen, ab der das Display auf Orange umschaltet.

Presseinformation

Farben

In Österreich werden folgende Farben angeboten:

Special Edition Graphite Black/Red

Special Edition Gunpowder Black Metallic/Gray

Zubehör

Optional bietet das Honda Original Zubehörprogramm an: Gepäckträger (und Topcase-Halter), ein 35 Liter Topcase, einen 29 Liter Koffersatz sowie dazu passende Innentaschen, Hauptständer, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Schloss sowie einen 12 Volt-Sockel.

DCT (Doppelkupplungsgetriebe)

Seit mittlerweile sechs Jahren bietet Honda als einziger Motorradhersteller ein Doppelkupplungsgetriebe an. Das Doppelkupplungsgetriebe steuert die Gangwahl elektronisch und ermöglicht weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss. DCT ist keine Automatik, sondern ein elektronisch gesteuertes Schaltgetriebe. Die Gangwahl kann manuell oder elektronisch geregelt erfolgen. Die Kupplung wird ebenfalls automatisch elektronisch betätigt. Deshalb entfällt auch der Kupplungshebel.

Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd den Kraftschluss zwischen den Zahnrad-Gangpaaren und der Ausgangswelle herstellen. Eine Kupplung ist für die Gangstufen 1, 3 und 5 zuständig, die andere für die Gangstufen 2, 4 und 6. Die blitzschnellen Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt. Durch das abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen die Gangwechsel ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft und die Beschleunigung fällt entsprechend kontinuierlich aus.

Im manuellen Modus (MT) erfolgt die Gangwahl mit der linken Hand über Drucktasten am Lenker. Im AT-Modus schaltet das Doppelkupplungsgetriebe selbsttätig die Gänge. Dafür kann die Abstimmung per Knopfdruck vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart. Die Gänge werden dann früher oder später

4/11

Presseinformation

geschaltet, mit Auswirkungen auf Beschleunigung, Motorbremse, Drehzahlniveau und Verbrauch.

Der von der Schaltarbeit befreite Fahrer kann sich in vollem Umfang auf die Straße, den Verkehr und natürlich den Fahrspaß konzentrieren. Jeweils gewählter DCT-Modus und eingelegte Gangstufe werden im Cockpit angezeigt.

Bei der für 2016 modifizierten NC750S können im S-Modus drei verschiedene Stufen eingestellt werden, so kann der Fahrer jene Abstimmung wählen, die perfekt auf seinen Fahrstil und die Fahrsituation passt. Das Software-Update ermöglicht weiterhin, dass Gefälle und Steigungen erkannt werden und die Gangwahl dementsprechend optimiert und daran angepasst werden kann. Ein adaptives Kupplungs-Kontrollsystem dosiert den Kraftschluss in Schiebetrieb und Stop- und Go-Verkehr noch effizienter.

Sowohl im S- als auch im D-Modus erlaubt das Doppelkupplungsgetriebe stets auch manuellen Eingriff. Der Fahrer kann bei Bedarf jederzeit über die Tasten am Lenker manuell den Befehl zum Herunter- oder Hochschalten geben, etwa vor Überholmanövern oder bei bewusst niedertourigen Fahrten. Nach einer angemessenen Zeitspanne schaltet das DCT abhängig von der Fahrweise wieder in den AT-Modus zurück.

Motor

Die Motorkonstruktion der NC750S ist weiter gezielt auf druckvolle Leistung bereits bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ausgelegt. Langhubige Auslegung, spezielle Ausformung von Brennraum und Ansaugwegen sowie eine Kurbelwelle mit reichlich Schwungmasse tragen zu angenehm müheloser Drehmomententfaltung bereits ab niedrigen Drehzahlen bei. Die Spitzenleistung beträgt 40,3 kW (55 PS) bei 6.250 min⁻¹, das maximale Drehmoment 68 Nm bei 4.750 min⁻¹.

Die elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung ist auf sparsamen Verbrauch und umweltfreundlich besonders saubere Verbrennung ausgelegt. Der Twin der NC750S

5/11

Presseinformation

erfüllt die EURO 4-Abgasnorm. Im WMTC-Messmodus können mit einem Liter Kraftstoff 28,6 km zurückgelegt werden, was dank des 14,1 Liter großen Tanks über 400 km Aktionsradius ermöglicht.

Der Zweizylinder beeindruckt mit seiner angenehm harmonischen Laufkultur. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwellen mit konstruktiv intelligenter 270 Grad-Kröpfung, eine versetzte Zündfolge sowie der Einsatz von zwei Ausgleichswellen. Damit legt der kompakte Parallel-Twin die gewünschte Charakteristik eines V-Motors an den Tag.

Konstruktive Effizienz zeichnet den Motor aus. So reicht für beide Zylinder ein Drosselklappengehäuse mit einem 36 mm Durchmesser aus. Dazu wurde die Zahl der bewegten Teile so gering wie möglich gehalten. So wird etwa die Ölpumpe mit über eine Balancerwelle angetrieben und der Antrieb der Wasserpumpe erfolgt über die Nockenwelle.

Überarbeitet für 2016 wurde am NC-Triebwerk ebenfalls das fußgeschaltete 6-Ganggetriebe. Ein geändertes Hebelverhältnis am Kupplungsausrückhebel und optimierte Schaltklauen erlauben nochmals einfache und weiche Schaltmanöver.

Ein neuer Schalldämpfer mit kompakteren Abmessungen ziert die Abgasanlage. Das aufwändig konstruierte Zweikammersystem nutzt Resonanzschwingungen für ein akustisch unaufdringliches, aber angenehmes Fahrgeräusch. Der integrierte, aus zwei Elementen aufgebaute Katalysator reinigt die Emissionen und trägt zu maximaler Umweltfreundlichkeit bei.

Fahrwerk

Der raumsparende, leichte und stabile Gitterbrücken-Stahlrohrrahmen erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und trägt mit zur Zentralisierung der Massen und damit zu einfach zu handelten Kurvenverhalten bei. Eine lange Stahlrohr-Kastenschwinge wirkt sich positiv auf die Traktion aus. Die platzsparende Pro Link-Konstruktion trägt

6/11

Presseinformation

dazu bei, dass Raum für den Kraftstofftank bleibt, der im Sitzdreieck platziert ist. Fahrfertig vollgetankt wiegt die NC750S lediglich 217 kg, mit DCT 227 kg.

Perfekte Geometrie und Dämpfungs-Abstimmung verhelfen der NC750S zu ausgewogenem Fahrverhalten und leichter Lenkbarkeit. Aufrechte Sitzposition, niedrige Sitzhöhe von 790 mm und enger Lenkeinschlag harmonisieren mit dem Naked-Bike-Konzept und sorgen für leichte Beherrschbarkeit auch im Stadtverkehr. Solide Haltegriffe für den Beifahrer gehören zur Serienausstattung dazu.

Eine Teleskopgabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser führt das Vorderrad. Die Hinterradaufhängung wird über einen Monostoßdämpfer und Pro-Link-Hebelsystem bewerkstelligt, das beim Einfedern ein progressives Ansprechverhalten bewirkt. Vorne und hinten sorgen 120 mm Federweg für Komfort.

Die NC750S ist mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen und Zweikanal-ABS ausgerüstet. Vorder- und Hinterradbremse werden getrennt betätigt. Damit kommt die NC750S bei Bedarf rasch und sicher zum Stehen. Das ABS erhöht die Sicherheit beim Verzögern im Grenzbereich, auf nasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen. Der Handbremshebel der NC750S ist mehrfach verstellbar.

Die 17 Zoll-Gussfelgen sind werkseitig mit Radialreifen bestückt, vorne in der Dimension 120/70-17, hinten in der Größe 160/60-17. Die Antriebskraft wird über eine 520er O-Ring-Rollenkette übertragen. Praxisgerechtes Detail: L-förmig abgewinkelte Ventile erleichtern die Kontrolle des Reifen-Luftdrucks und etwaiges Nachfüllen.

Presseinformation

Technische Daten

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder (Parallel-Twin), 8 Ventile, SOHC
Hubraum	745 ccm
Bohrung × Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	40,3 kW (55 PS) / 6.250min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	68 Nm / 4.750min ⁻¹ (95/1/EC)
Ölvolumen	3,7 Liter / DCT 4,1 Liter
CO ₂ Emissionen	81g/km

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Kraftstoffverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC) DCT: 28,6 km/l in D-Mode (WMCT)

ELEKTRIK

Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11,2 AH
Lichtmaschine	420 W / 5.000 min ⁻¹ , 450 W / 5.000 min ⁻¹ (DCT)

Presseinformation

Kupplung Mehrscheiben im Ölbad
Mehrscheiben im Ölbad, zwei
Kupplungspakete (DCT)

Getriebe 6-Gang,
6-Gang (DCT)

Endantrieb Kette

RAHMEN

Typ Diamond Gitterbrücken-Stahlrohrrahmen

FAHRWERK

Abmessungen (LxBxH) 2.195 mm x 780 mm x 1.130 mm

Radstand 1.525 mm

Lenkkopfwinkel 27°

Nachlauf 110 mm

Sitzhöhe 790 mm

Bodenfreiheit 140 mm

Gewicht vollgetankt 217 kg

227 kg (DCT)

RADAUFHÄNGUNG

Vorne 41 mm Teleskopgabel, 120 mm Federweg

Hinten Monostoßdämpfer mit ProLink Hebelumlenkung,
Zweiarmschwinge, Federweg 120 mm

Presseinformation

RÄDER

Vorne	Aluminiumgussräder
Hinten	Aluminiumgussräder
Felgenreöße vorne	17 M/C x MT 3.50
Felgenreöße hinten	17 M/C x MT 4.50
Reifengröße vorne	120/70-ZR17M/C (58W)
Reifengröße hinten	160/60-ZR17M/C (58W)

BREMSEN

ABS-System	2 Kanal ABS
Typ vorne	320 mm Wave-Einscheibenbremse, Zweikolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
Typ hinten	240 mm Wave-Einscheibenbremse, Einkolben-Bremszange, organische Bremsbeläge

INSTRUMENTE /

ELEKTRIK

Instrumente	Digitaler Balkendrehzahlmesser und Tachometer, Ganganzeige, Tank- und Kraftstoffverbrauchsanzeige (aktuell/durchschnittlich), Uhrzeit, zwei Tripmeter, Kühlmittel-Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer und Rücklicht	LED

Presseinformation

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten. Weitere Informationen im Internet unter www.honda.at sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.