

Presseinformation

Honda NC750X für 2016

16. November 2015

Ein Design-Facelift wertet das Mittelklasse-Adventure-Bike auf. Weitere Modellpflege-Maßnahmen umfassen: LED-Lichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht, überarbeitete Vorderraddämpfung, vergrößerte Utility-Box, einstellbare Farben für das LCD-Cockpit-Display, einen dreistufigen Sport-Modus für das Doppelkupplungsgetriebe, einen neuen Schalldämpfer. Auch die neue EURO4-Abgasnorm wird erfüllt.

Das X-Modell der NC-Baureihe wurde 2012, auf Basis einer genial durchdachten Plattform, aus der Honda gleich drei Modelle entwickelte, präsentiert. Das Crossover-Bike, das zunächst 700 ccm Hubraum aufwies, inzwischen aber auf 750 ccm aufgestockt wurde, überzeugt mit vielseitigen Qualitäten. Nicht umsonst rangiert der zweizylindrige Alleskönner europaweit stets in den Top-Ten der Verkaufscharts.

Die NC750X verbindet Motorradspaß mit Abenteuerlust und Lifestyle. Die Maschine glänzt dank des durchzugstarken Twin-Triebwerks mit der agilen Performance und dem leichten Handling einer für die Straße konzipierten Maschine, kombiniert mit robuster Optik, offroad-inspirierter Sitzposition und reichlich Federungskomfort. Fahrspaß, unkomplizierte Bedienung, geringe Betriebskosten und praxistaugliche Features prädestinieren sie geradezu auch für die tagtägliche Mobilität.

Raffiniert und praktisch zugleich ist die Utility-Box. Die Tanktrappe ist aufklappbar und kann als Stauraum genutzt werden; sogar ein Vollvisierhelm findet dort Platz. Der eigentliche Kraftstofftank wurde schwerpunktgünstig unter dem Fahrersitzplatz platziert. Auf ganzer Linie überzeugen kann auch das optionale Doppelkupplungsgetriebe, das dem Fahrer automatisiert die Schaltarbeit abnimmt und so gestattet, sich voll und ganz auf den Fahrspaß zu konzentrieren.

1/12

Presseinformation

Die NC750X ist als patentiertes Multitool ein echter Volltreffer. Sie ist drehmomentstark, komfortabel, zuverlässig sowie genügsam und kostengünstig im Unterhalt. Das Bike dient nicht nur im Alltag als treuer Begleiter, sondern auch bei abenteuerreichen Ausfahrten am Wochenende oder zur Urlaubszeit. Eine optische Überarbeitung und gezielte technische Modellpflege werten die Maschine für 2016 weiter auf, um die Attraktivität und Zufriedenheit für potentielle Käufer auch in Zukunft zu garantieren.

Modellvorstellung

Dank des gefühlvollen Design-Facelifts mutet der 2016er Jahrgang des beliebten Crossover-Bikes sichtlich dynamischer und attraktiver an. Auch in funktioneller Hinsicht kann die NC750X mit gezielter Modellpflege glänzen.

Mit LED-Lichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht, höherem Windschirm (plus 70 mm), vergrößertem Helmloch, DCT-Doppelkupplungsgetriebe jetzt mit dreistufigem Sport-Modus, Showa-Vorderradgabel mit „Dual-Bending“-Technologie (verbessertes Dämpfungsverhalten beim Ein- und Ausfedern) sowie neuem Schalldämpfer für die 2-in-1-Abgasanlage.

Bei der fußgeschalteten Variante konnte die Getriebe-Schaltbarkeit verbessert und die Kupplungsbetätigung erleichtert werden. Dazu unterstreichen neue Farben den gefälligen Adventure-Look der Maschine.

Design & Ausstattung

Motorradfahren spricht die Gefühle an. Die Modellpflege der NC750X stand deshalb unter dem Motto „Sensual Performance“, um die Fahrersinne noch intensiver anzusprechen. Die Optik wurde moderner und gefälliger gestaltet, dazu runden LED-Scheinwerfer und LED-Rücklicht die qualitativ hochwertige Anmutung der Crossover-Maschine weiter ab.

Presseinformation

Der Windschirm präsentiert sich um 70 mm erhöht und bietet optimierten Windschutz. Eine Hinterlüftungs-Öffnung hilft unerwünschte Wirbelbildung zu vermeiden, Belüftungsschlitze tragen zur Reduzierung von Windgeräuschen bei.

Die überarbeitete Gestaltung der Verkleidungs-Seitenteile verhelfen der NC750X zu einem muskulöseren optischen Auftritt. Dazu tragen die aufwendig modellierte Sitzbank, das neue Klarglas-LED-Rücklicht und der neue, kompaktere Auspuffdämpfer bei. Die überarbeitete Linienführung mutet harmonisch, aber gleichzeitig auch gefällig dynamisierend an.

Ein besonders praktisches Ausstattungsdetail ist die Utility-Box vor dem Fahrer. Die vermeintliche Tankpartie ist aufklappbar und kann als Stauraum genutzt werden. Der eigentliche Kraftstofftank wurde schwerpunktünstig unter dem Fahrersitz platziert. Das Fassungsvermögen der Utility-Box wurde um einen Liter auf jetzt 21 Liter vergrößert. Ein Vollvisierhelm passt dort problemlos hinein. An vier Halterungen lassen sich Spanngurte anbringen, um Ladegut zu fixieren, wenn der Gepäckraum für den Transport verschiedener Utensilien genutzt werden soll. Neue Kunststoff-Relings auf dem Deckel der Utility-Box erleichtern die Anbringung eines Tankrucksacks.

Vollkommen neu ist die Cockpitanzeige mit speziellem LCD-Display. Informationen liefern Tachometer, Ganganzeige, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Kraftstoffverbrauchs-Anzeige (Momentan/Durchschnitt), Tank 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).

Presseinformation

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

Der Zündschlüssel der NC750X ist im neuen Wave-Design gestaltet. Hondas bewährte elektronische HISS-Wegfahrsperre ist damit gekoppelt. Ohne spezielle Codierung des Zündschlüssels lässt sich die Maschine nicht starten, womit Langfingern jede Chance auf Erfolg genommen wird.

Die neue NC750X ist in Österreich in vier Farben erhältlich:

Matt Pearl Glare White

Candy Arcadian Red

Sword Silver Metallic

Matt Gunpowder Metallic

Zubehör

Optional bietet das Honda Original Zubehör an: einen speziell angepassten Gepäckträger und Schutz-Protektoren, die die Adventure-Optik weiter unterstreichen; eine Topbox mit 35 oder 45 Liter Fassungsvermögen, 29 Liter Seitenkoffersatz samt Innentaschen, Hauptständer, Nebelscheinwerfer und Schutzbügel für die Verkleidung, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Schloss sowie einen 12 Volt-Sockel.

DCT (Doppelkupplungsgetriebe)

Seit mittlerweile sechs Jahren bietet Honda als weltweit einziger Motorradhersteller ein Doppelkupplungsgetriebe an, wobei jene Modelle, die mit dieser Technik erhältlich sind, sich steigender Beliebtheit erfreuen. Auch die NC750X neben der fußgeschalteten Variante mit DCT erhältlich.

Presseinformation

Das Doppelkupplungsgetriebe steuert die Schaltarbeit 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 Betätigung der Kupplung, beim Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt ebenfalls elektronisch geregelt. Deshalb entfällt 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 blitzartigen Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt. Durch das abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen die Gangwechsel ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft, die Beschleunigung fällt entsprechend kontinuierlich aus.

Drei Betriebsarten stehen zur Auswahl. 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 jeweils früher oder später 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 NC750X des Modelljahrgangs 2016 können neu im S-Modus drei verschiedene Mappings aufgerufen werden; so kann der Fahrer jene Abstimmung wählen, die perfekt auf seinen Fahrstil und die Fahrsituation passt. Ein Software-Update ermöglicht weiter, dass Gefälle und Steigungen erkannt werden und die Gangwahl optimiert angepasst

Presseinformation

wird. 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 DCT 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 für bewusst niedertourige Fahrt.

Fahrwerk

Der raumsparende, leichte und stabile Stahlrohr-Brückenrahmen erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und trägt zur Zentralisierung der Massen und damit handlingfreundlichem Kurvenverhalten bei. Eine lange Stahlrohr-Kastenschwinge wirkt sich positiv auf die Traktion aus. Die platzsparende Pro Link-Konstruktion trägt dazu bei, dass Raum für den Tank bleibt, der im Sitzdreieck platziert ist. Fahrfertig vollgetankt wiegt die NC750X lediglich 220 kg, mit DCT 230 kg. Die Sitzhöhe beträgt 830 mm.

Die aufrechte Adventure-Bike-Sitzposition verhilft zu bestem Überblick im Verkehrsgeschehen. Perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung, angenehmes Handling und enger Wendekreis unterstützen die leichte Beherrschbarkeit der NC750X, auch bei niedrigem Tempo im Stadtverkehr.

Die Showa-Teleskopgabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser (und silber eloxierten Abschlusskappen) bietet mit 153,5 mm reichlich Federweg. Dank der für 2016 neuen Ausstattung mit „Dual Bending Valve“-Technologie konnten Fahrkomfort und Dämpfung spürbar optimiert werden. Präzises Ansprechverhalten und optimierte Dämpfung beim Aus- wie beim Einfedern optimieren das Fahrverhalten und steigern das Fahrvergnügen. Weiterer Nutzen: Die straffere Federungsabstimmung unterbindet übermäßiges Eintauchen bei Bremsmanövern.

Presseinformation

Die Hinterradaufhängung wird über einen Monostoßdämpfer mitsamt Pro-Link-Hebelsystem bewerkstelligt. Der Federweg beträgt stattliche 150 mm. Feinfühliges Ansprechen zu Beginn des Federwegs und stärkere Feder- und Dämpfungskräfte bei tiefem Einfedern sind die Vorteile der Pro Link-Aufhängungstechnik. Für den Fahrer bedeutet dies verbesserte Kontrolle bei jeder Gangart und gesteigerten Fahrspaß.

Die NC750X ist mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen und Zweikanal-ABS ausgerüstet. Vorder- und Hinterradbremse werden getrennt betätigt. Damit kommt die NC750X bei Bedarf vehement und sicher zum Stehen. Der Antiblockierschutz erhöht die Sicherheit beim Verzögern im Grenzbereich, auf nasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen.

Die 17 Zoll-Gussfelgen sind 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.

Motor

Die Motorkonstruktion der NC750X ist gezielt auf druckvolle Leistung bereits bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ausgelegt. Langhubige Auslegung, spezielle Brennräume und Ansaugwege sowie eine Kurbelwelle mit reichlich Schwungmasse tragen zu müheloser Drehmoment-Entfaltung bereits ab niedrigen Drehzahlen bei. Die Spitzenleistung beträgt 40,3 kW (55 PS) bei 6.250 U/min⁻¹, das maximale Drehmoment 68 Nm bei 4.750 U/min⁻¹.

Die elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung ist auf sparsamen Verbrauch und umweltverträglich saubere Verbrennung ausgelegt. Der Twin der NC750X erfüllt die EURO 4-Abgasbestimmungen. Im WMTC-Messmodus werden mit einem Liter Kraftstoff 28,6 km zurückgelegt, was dank des 14,1 Liter großen Tanks (der unter dem Sitz platziert ist) über 400 km Aktionsradius ermöglicht.

Presseinformation

Der Zweizylinder gefällt mit angenehm harmonischer Laufkultur. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwelle 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. Für 2016 wurde am NC-Triebwerk ebenfalls das fußgeschaltete 6-Ganggetriebe überarbeitet. Ein geändertes Hebelverhältnis am Kupplungsausrückhebel und optimierte Schaltklauen erlauben mühelosere und geschmeidigere Schaltmanöver.

Generell zeichnet den NC-Twin konstruktive Effizienz aus. So reicht für beide Zylinder ein Drosselklappengehäuse (mit 36 mm Ø) 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.

Die Abgasanlage verfügt nun über einen neuen Schalldämpfer mit kompakteren Abmessungen. 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 Umweltverträglichkeit bei.

Presseinformation

Technische Daten

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile, erfüllt EURO4-Abgasnorm
Hubraum	745 ccm
Bohrung × Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	40,3 kW (55 PS) / 6.250 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	68 Nm / 4.750 min ⁻¹ (95/1/EC)
Ölvolumen	MT: 3,7 Liter / DCT 4,1 Liter
CO ₂ Emissionen	81 g / km

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Kraftstoffverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC Meßzyklus) DCT: 28,6 km/l im 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)

9/12

Presseinformation

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
	Doppelkupplung (DCT)
Getriebe	Manuell: 6-Gang
	DCT: 6-Gang

Endantrieb	Kette
------------	-------

RAHMEN

Typ	Diamond Stahlrohr-Gitterrahmen
-----	--------------------------------

FAHRWERK

Abmessungen (LxBxH)	2.230 mm x 845 mm x 1.350 mm
---------------------	------------------------------

Radstand	1.535 mm
----------	----------

Lenkkopfwinkel	27°
----------------	-----

Nachlauf	110 mm
----------	--------

Sitzhöhe	830 mm
----------	--------

Bodenfreiheit	165 mm
---------------	--------

Gewicht vollgetankt	220 kg / 230 kg (DCT)
---------------------	-----------------------

RADAUFHÄNGUNG

Vorne	41 mm Telegabel, 153,5 mm Federweg
-------	------------------------------------

Hinten	Monostoßdämpfer mit Pro Link
	Hebelumlenkung, Zweiarmschwinge,
	Federweg 150 mm

RÄDER

Presseinformation

Vorne	Aluminiumgussräder
Hinten	Aluminiumgussräder
Felgengrösse vorne	17 M/C x MT 3.50
Felgengrösse hinten	17 M/C x MT 4.50
Reifengrösse vorne	120/70-ZR17M/C (58W)
Reifengrösse hinten	160/60-ZR17M/C (69W)
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 Kraftstoffverbrauch (momentan/Durchschnitt), Uhrzeit, zwei Tripmeter, Kühlmittel- Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

Presseinformation

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