

Halber Jazz die Honda NC700X

**Ins Deutsche übersetzt vom Orginaltext 2012 von Kevin Ash
der bei einem Motorradunfall im Januar 2013 ums Leben
kam**

Projektleiter Soya Uchida lachte: „Ich habe eine Metallsäge bekommen und einen Jazz-Motor halbiert, aber er lief wirklich nicht sehr gut, also mussten wir etwas mehr Arbeit in den NC700X stecken.“

Honda hat mit Sicherheit Arbeit in den NC700X gesteckt, und er kam aus einem so linken Blickwinkel in das Projekt, dass er das Potenzial hat, der bedeutendste Motorradmotor der letzten Zeit zu werden. Ja, ich weiß alles über Ducatis 1199, aber das und jeder andere neue Motor in den letzten Jahren – oder sogar Jahrzehnten – war nicht mehr als eine Extrapolation dessen, was wir bereits haben. Einige sind extremer und brillanter Techno-Porno, wie die Ducati, aber keine hat die Originalität dieses bescheidenen Mittelgewichts, ein Motorrad, das bis jetzt bestenfalls ein kleiner Fleck auf dem Radar der meisten Motorradfahrer war - in der Tat wird es für viele so bleiben, aber das Motorrad ist nicht auf sie ausgerichtet.

Der NT700X, den ich gefahren bin, ist eine von drei Maschinen, die mit dem Parallel-Twin-Motor debütieren, die anderen beiden sind die konventionellere NC700S im Straßenstil und der Integra-Roller. Sie teilen sich nicht nur die Antriebseinheit, sondern auch das rollende Chassis oder, wie Honda es nennt, die Plattform.

Das ist ein Begriff aus der Autowelt und Scherz beiseite, hier liegt der Hinweis auf die Wurzeln des Motors: Die Technik und sogar einige der Komponenten stammen aus Hondas Jazz-Vierzylinder. Die Bohrung und der etwas längere Hub (73 x 80 mm) sind die gleichen wie beim Auto, ebenso wie die gesamte grundlegende Motortechnologie. Der Hinweis starrt Ihnen ins Gesicht, wenn Sie rittlings auf dem Motorrad sitzen: Die rote Linie des Drehzahlmessers wird bei – für ein Motorrad – niedrigen 6.500 U/min gezogen. Motordesigner Takanori Osuka sagt, dass sie sich während des Designprozesses zwei Jahre lang ein- oder zweimal im Monat mit Ingenieuren der Honda-Autoabteilung getroffen haben, das erste Mal, dass dies bei Honda passiert ist.

Warum? Weil der NC700X der erste moderne Motorradmotor ist, der in erster Linie auf Kraftstoffeffizienz und nicht auf hohe Leistungsdichte ausgelegt ist, ohne sich auf einen direkten Leistungsdruck einzulassen. Das Motorrad soll das Motorradäquivalent des Cub-Scooters sein, einer Nutzmachine mit niedrigen Betriebskosten, was in der Neuzeit einen außergewöhnlich guten Kraftstoffverbrauch bedeutet.

Gleichzeitig wollte Honda den Spaß, der mit dem Fahren der meisten Motorräder einhergeht, nicht auslöschen, und hier kam die wirklich schwierige Aufgabe ins Spiel. Automotoren reagieren viel weniger als Motorradmotoren, während sie Störungen, Überspannungen und andere Anomalien tanken werden bis zu einem gewissen Grad durch das Gewicht des Autos getarnt, was einige Unvollkommenheiten zulässt. Ein Motorrad kann keines davon haben, daher wurde viel Arbeit

darauf verwendet, das erwartete Gefühl eines herkömmlichen Motorradmotors nachzubilden, während der Schwerpunkt auf Kraftstoffeffizienz und der Erzeugung von Drehmoment im am häufigsten verwendeten Drehzahlbereich lag.

Ein einziges Drosselklappengehäuse wird verwendet, um beide Zylinder zu versorgen, und da eine 270-Grad-Kurbel verwendet wird, bedeutet dies, dass der Druck im Einlasstrakt unterschiedlich ist, wenn sich die Ventile in jedem Zylinder öffnen. Die Lösung besteht darin, auf einem Zylinder mehr Überlappung als auf dem anderen zu haben - die Nockensteuerung ist für jeden Zylinder unterschiedlich, um sicherzustellen, dass sie am Ende gleich viel arbeiten.

Die Brennkammerform ist wie bei einem Auto und erzeugt die effizienteste Verbrennung bei niedrigen Drehzahlen, anstatt darauf abzielen, so viel Gas wie möglich durch den Motor zu strömen, und das Motormapping hat natürlich die gleichen Ziele. Die Auslassöffnungen sind im Kopf kombiniert, wodurch der Katalysator viel näher am Motor montiert werden kann, was ein schnelleres Aufwärmen und eine verbesserte Effizienz gewährleistet, was wiederum bedeutet, dass ein kleinerer verwendet werden kann.

Interne Reibungsverluste werden minimiert, indem die Kolben mit einer speziellen Beschichtung versehen werden und die Kipphebel auf Rollen statt auf Gleitlagern laufen, wobei den Pumpverlusten viel Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Im NC700X-Motor wird nur eine Ausgleichswelle verwendet, teils um ihm durch ein gewisses Maß an Vibration einen gewissen Charakter zu verleihen, teils um Gewicht und Reibung zu minimieren, während die Ölpumpe von dieser Welle angetrieben wird. Die Wasserpumpe ist auf einer Nockenwelle montiert, um ihr eine eigene Antriebswelle zu ersparen, und dies hat die nützliche Konsequenz, sie in die Nähe des Kühlers zu bewegen, sodass der Schlauchverlauf ein Drittel dessen beträgt, was er hätte sein können, wodurch das Kühlwasservolumen reduziert wird, das geschnitten wird sowohl beim Gewicht als auch bei der Aufwärmzeit des Motors.

Der Rest der Plattform musste auch vielseitig genug sein, um zwei Motorräder und einen Roller zu produzieren, eine weitere erstaunliche Leistung, die von Honda vollbracht wurde. Der Motor ist also niedrig, mit seinen zwei parallelen Zylindern, die um 62 Grad nach vorne gelegt sind, um oben Platz zu schaffen, der beim NC700X als Stauraum dient, der groß genug ist, um einen Integralhelm hineinzulassen. Der Kraftstofftank befindet sich unter dem Sitz, und dank des hervorragenden Stylings von Teofila Plaza hat das Motorrad immer noch ein zweckmäßiges, schlankes und robustes Aussehen. Es ist eine gut aussehende Maschine, schlank mit einer agilen Miene, die keinen Hinweis auf ihre einzigartige Genese oder Mehrzweckuntermauerung gibt.

Alles sehr schlau und alles eine reine Verschwendung, wenn es unangenehm oder schwierig zu fahren ist. Aber das ist es nicht: Tatsächlich ist Hondas Mission, es Spaß zu machen, auch erfüllt, solange Ihre Vorstellung von Spaß nicht von heulenden Drehzahlen und einem Tsunami von Pferdestärken abhängt. Viele Fahrer werden einige Zeit brauchen, um sich an die kurzen Schaltvorgänge und niedrigen Drehzahlen zu gewöhnen, die erforderlich sind, um das Beste aus der Maschine herauszuholen, und tatsächlich gab es bei der Pressepräsentation des Motorrads in Portugal eine klare Polarisierung der Meinungen zwischen den Journalisten, die das verstanden haben NC700X und diejenigen, die dies nicht taten. Letztere beschwerten sich darüber, ständig den Drehzahlbegrenzer zu treffen, da sie im oberen Drehzahlbereich nach Leistung suchten, aber mit dem NC haben Sie die Leistung bereits und sofort bei viel niedrigeren Drehzahlen - es gibt nichts zu tun, es ist in Ihrem Gesicht. Es ist wie der Wechsel von einem Benziner zu einem Turbodiesel.

Vorausgesetzt, Sie können sich anpassen, dauert es nicht lange, und sobald Sie es gewohnt sind, bei 3.000 U / min hochzuschalten, zieht der NC700X stark genug, um auf einer kurvenreichen Straße ein Lächeln hervorzurufen. Es gibt auch viel Charakter, da die niedrigeren Drehzahlen die einzelnen Zylinderimpulse verstärken und das Kurbellayout zu 90-Grad-V-Twin-Zündintervallen führt, sodass das Motorrad aus Kurven heraus stark bergauf schlägt.

Es gibt Vibrationen, aber keine, die Sie stören würden, und das Drehmoment wird großzügig dort verteilt, wo Sie es am meisten brauchen und verwenden. Es fühlt sich an wie ein 80-PS-Motor, bis Sie anfangen, ihn auf Touren zu bringen und nach diesen 80 PS suchen, dann wird es platt und fühlt sich stattdessen wie ein 40-PS-Motor an. Aber dies stimmt viel besser mit dem Fahren in der realen Welt überein: Hondas eigene Forschung hat gezeigt, dass Fahrer in der Regel 90 Prozent der Zeit mit weniger als 140 km/h fahren und 80 Prozent der Zeit weniger als 6.000 Umdrehungen verwenden. Der NC700X (und der S wird derselbe sein) ist so konzipiert, dass er in diesen Bereichen am besten funktioniert und nicht in den kleinen Prozentsätzen, auf die wir selten zugreifen.

Wenn Ihnen diese letzten kleinen Prozentzahlen wichtig sind, wird die NC700X nicht zufrieden stellen, aber für viele mehr lässt Sie dieses Motorrad die Kompromisse verstehen, die Sie bei anderen Maschinen im täglichen Fahren eingegangen sind, um diese Hochdrehzahlschübe zu genießen, hohe Energie.

Das ist der Grund, warum es effizient sein kann, warum Honda sagt, dass es 80 MPG auf dem Standard-Motorrad erreicht, und warum bei meinem eigenen Test, der einige Vollgasfahrten (angegebene Höchstgeschwindigkeit beträgt 185 km/h), Hin- und Her-Fotoshootings, schnelles Cruisen und eine allgemeine Mischung ohne Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, schaffte es immer noch 64 mpg (4,41 l / 100 km). Ich würde erwarten, dass die meisten Fahrer mit wenig Anstrengung mit bis zu 70 mpg (4,04 l/100 km) belohnt werden, was bedeutet, dass der 3,1 Gallonen (14,1 Liter) Tank gut für typische 350 km. Honda behauptet 78,8 mpg (3,58 l/100 km) im standardisierten World Motorcycle Test Cycle (WMTC), und dies wäre sicherlich mit ein wenig Anstrengung des Fahrers erreichbar.

Der Untersitztank ist übrigens aus Stahl, da die Crashesicherheit der von einigen Konkurrenten in dieser Position verwendeten Kunststofftanks laut Honda nicht den eigenen Ansprüchen genügt.

Abgesehen von niedrigen Drehzahlen und einer anders geformten Leistungskurve gibt es nicht viel zu sagen, dass dies ein Unterschied zu einem herkömmlichen Motorradmotor ist, der genau so ist, wie er sein sollte. Die Gasannahme ist gehorsam, vorhersehbar und knackig genug, der Auspuff ist gedämpft, aber angenehm sprudelnd, wenn Sie darauf hören, und Sie können einfach weitermachen, um die Straße zu genießen. Das Getriebe ist jedoch schwer und klobig, insbesondere beim Hochschalten durch die niedrigeren Übersetzungsverhältnisse.

Es gibt nur eine dynamische Besonderheit: Wenn Sie vom Gas gehen, ist die Motorbremsung wesentlich geringer, als die meisten Fahrer es gewohnt sind. Es ist sinnvoll, dass dies der Fall sein sollte, da niedrigere Drehzahlen der wichtigste Faktor bei der Reduzierung der inneren Reibung eines Motors sind und dieser Motor die meiste Zeit zwischen 2.000 und 4.000 U / min verbringt, aber es ist etwas gewöhnungsbedürftig. Wenn Sie Zeit mit Zweitakten verbracht haben, wird das helfen, aber nicht mit viel anderem über die NC700X-

Der Komfort wäre für Voll-Leer-Strecken in Ordnung, wenn der Sitz besser wäre. Es ist etwas zu steil nach vorne geneigt und hat auch eine zu rutschige Abdeckung, sodass Sie besonders beim Bremsen dazu neigen, nach vorne gegen den Nicht-den-Tank zu rutschen. Ansonsten ist die aufrechte Sitzposition großzügig und das kleine Windschild hält den Winddruck gut und ohne unnötige Verwirbelungen ab. Ich fühlte mich nach mehreren Stunden an Bord sowieso wohl genug, aber wenn Fahrer einen größeren Bildschirm bevorzugen, ist einer als optionales Extra erhältlich, zusammen mit einem kompletten Gepäckset, das schmale Päcktaschen für den Verkehr, schlanke beheizte Griffe und eine gute Liste von anderen enthält Zubehör.

Es ist etwas hoch für kleinere Fahrer, aber das NC700S ist niedriger und in den meisten Punkten identisch, also sollte es eine gute Alternative sein. Der NC700X ist jedoch kein großer Offroadler und beansprucht auch keine Fähigkeiten abseits des Asphalts.

Die Federung verrät vor allem die Preisklasse des Motorrads, da diese etwas unruhig und zu wenig gedämpft ist, sodass das Motorrad in Hochgeschwindigkeitskurven federnd werden kann und die Fahrqualität besonders auf rauen Oberflächen wählerisch ist - dies ist ein Erbe des Preises und kein Deal Breaker, aber erwähnenswert. Ebenso sind die Bremsen nicht besonders kommunikativ, obwohl sich die C-ABS-Front-Heck-Verbindung stark und sicher anfühlt und das ABS-System eher Teil des Standardpakets als ein Aufpreis ist.

Trotz der Sprungkraft lässt sich das Motorrad immer noch gut handhaben und reagiert auf eine leichte Berührung des Lenkers mit schnellen und einfachen Drehungen. Sie werden vielleicht bemerken, dass es sich bei bestimmten Kurvengeschwindigkeiten gerne weiter neigt als einige andere Motorräder, eine Folge des niedrigen Schwerpunkts, aber bei niedrigen Geschwindigkeiten und im Rinnsal durch den Verkehr ist die Balance ausgezeichnet, ideal für unerfahrene Fahrer.

Trotz der Budgetabsichten des NC700X wird das Motorrad in Japan und nicht in einem Land mit niedrigen Arbeitskosten wie Indien oder Thailand gebaut, ich vermute wegen der Bedeutung des Projekts, aber das zeigt sich in der Passform und Verarbeitung, die wirklich hervorragend sind. Unsere Testmotorräder waren Vorserienmodelle, aber die Showroom-Versionen sollten ähnlich sein, und in Japan hergestellte Hondas setzen immer noch die Standards, die andere anstreben.

Es ist eine Schande, dass Sie für einen Hauptständer extra bezahlen müssen (ca einige andere Marken würden nicht hineingehen). Das Armaturenbrett wäre besser für die immer häufigeren Umgebungstemperatur-, Gangpositions- und Sparwerte (insbesondere letztere) gewesen, obwohl es leicht genug zu lesen ist.

Wer wird dieses Motorrad kaufen? Einige Fahrer werden von Rollern aufsteigen, und viele von ihnen werden sich für das Doppelkupplungsgetriebe entscheiden, das in Großbritannien wahrscheinlich weitere 700 £ kosten wird. Andere werden die NC700X zu Recht als Rivale der F650GS von BMW (dem 800-ccm-Zwilling) sehen. Der NC700X hat nicht ganz die Leistung des BMW, aber er ist nicht weit davon entfernt, während Honda sagt, dass er bis zu 120 km/h schneller ist als der firmeneigene CBF600. Der Honda wird auch sparsamer sein als das berühmte sparsame deutsche Motorrad, und Honda sagt, dass er um erstaunliche 56 Prozent sparsamer ist als der CBF600.

BMW hat noch Arbeit zu tun, um uns davon zu überzeugen, dass seine Zuverlässigkeit in der Nähe der Japaner liegt, aber Sie wissen, dass ein in Japan gebauter Honda so wichtig ist wie dieser, absolut zuverlässig und langlebig sein wird. Die Wartungsintervalle des NC700X sind mit 8.000

Meilen (12.000 km) ebenfalls lang, und dann ist da noch der Kaufpreis von 5.850 £ einschließlich C-ABS.

Als funktionierendes, preisgünstiges Alltagsmotorrad hat die NC700X eine enorme Anziehungskraft. Kuriere und Pendler werden (oder sollten) jetzt bei Honda-Händlern Schlange stehen, während in Ländern wie Italien, wo Gebrauchszweiräder ein fester Bestandteil der nationalen Psyche sind, diese Motorräder durch die Containerladung verschoben werden. Aber der Kraftstoffverbrauch wird sicherlich auch in anderen Ländern vielen auffallen, zumal es keine wirklichen Nachteile in Bezug auf die Leistung gibt und weil dies ein so gut aussehendes Motorrad ist. Dieser Stauraum wird auch nicht schaden.

Was nicht unterschätzt werden kann, ist die Originalität und Bedeutung dieses neuen Ansatzes für das Motorendesign. Angenommen, dieses Motorrad wird ein Erfolg (und das bin ich...), dann wird es sich als ein ebenso wichtiger Meilenstein in der Motorradgeschichte erweisen wie das Motorrad, das der Presse bei derselben Veranstaltung vorgestellt wurde, nicht weniger als die Fireblade. Das NC700X stellt wirklich einen ebenso wichtigen Richtungswechsel dar wie das erste Blade, das endlich einer großen Anzahl von Fahrern ein Motorrad bietet, das ihren realen Bedürfnissen entspricht, anstatt sich an die von sportorientierten Motorradjournalisten geschmiedeten Fantasie-Leistungsvorlagen anzupassen.

Es wird schwierig sein, die Zustimmung vieler von ihnen zu finden, aber hoffentlich wird es sich trotzdem gut genug verkaufen, um eine neue Generation von Motorrädern mit niedriger Drehzahl und Drehmoment hervorzubringen, die schneller, einfacher und unterhaltsamer sind, als ihre Spitzenleistung oder Drehzahlwerte vermuten lassen. und unterstützt gleichzeitig die Idee, dass Motorräder sparsamer als Autos sind.