

ich habe hier den langen und schlecht verständlich übersetzten Text aus der schon einmal verlinkten 5-seitigen pdf-Datei

überarbeitet und der Lesbarkeit halber auf's Wesentliche zusammengestrichen. Manchmal etwas holprig aber wesentlich

kürzer (unter den max.10.000 Zeichen) und verständlicher. Das Original war schon heftig, aber neu verfassen hätte Stunden

gedauert!

**Der Autor,**

**Kevin Ash interviewte 2012 den NC-Projektleiter Soya Uchida und durfte die Vorserienmodelle sowohl in Japan als auch**

**bei der Pressevorstellung in Portugal testen. Eine Mischung aus dem von Uchida gesagten und Ash's Meinung zur NC sowie**

**der Essenz seiner Probefahrten.**

**Projektleiter Soya Uchida lachte: „Ich habe eine Metallsäge bekommen und einen Jazz-Motor halbiert.....“**

**Honda hat viel Arbeit in die NC, bzw. den NC-Motor gesteckt. Er hat das Potenzial der bedeutendste Motorradmotor der**

**letzten Zeit zu werden.**

Jeder andere neue Motor in den letzten Jahren war nicht mehr als eine Extrapolation dessen was wir bereits kennen. Einige

waren brillant aber keiner hat die Originalität dieses Motors.

**Manche werden die NC belächeln, aber dieses Motorrad ist nicht auf sie ausgerichtet.....**

Die Wurzeln, die Technik und sogar einige Komponenten stammen aus dem Honda Jazz Vierzylinder.

Bohrung und Hub sind identisch, ebenso wie die gesamte grundlegende Motortechnologie. Motordesigner Takanori Osuka

sagt das sie sich während des Designprozesses zwei Jahre lang ein oder zweimal im Monat mit Ingenieuren der Honda

Autoabteilung getroffen haben, das erste Mal das dies bei Honda geschah.

Warum? Weil es der erste moderne Motorradmotor ist, der in erster Linie auf Kraftstoffeffizienz und nicht auf hohe

Leistungsdichte ausgelegt ist. Die NC soll das Motorradäquivalent zum Cub-Scooter sein, einer Nutmaschine mit niedrigen

Betriebskosten und einem außergewöhnlich niedrigen Kraftstoffverbrauch.

Gleichzeitig wollte Honda den Spaß, der mit dem Motorradfahren einhergeht, nicht minimieren. Das war eine wirklich schwierige

Aufgabe.

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.

Um beide Zylinder zu versorgen wird nur ein Drosselklappengehäuse verwendet! Und da eine 270-Grad

# Kurbelwelle verwendet

wird bedeutet dies, dass der Druck im Einlasstrakt unterschiedlich ist wenn sich die Ventile im jeweiligen Zylinder öffnen. Die

Lösung besteht darin, auf einem Zylinder mehr Überlappung als auf dem anderen zu haben. Die Nockensteuerung ist pro Zylinder

unterschiedlich um sicherzustellen, dass am Ende eine gleichmäßige Zylinderfüllung erfolgt.

Die Brennkammerform ist wie bei einem Auto und erzeugt die

effizienteste Verbrennung bei niedrigen Drehzahlen. Parallel dazu

ist auch das Motormapping nur auf effiziente Verbrennung ausgerichtet.

Die Auslassöffnungen sind im Kopf kombiniert wodurch der Katalysator näher am Motor sitzt, was schnelleres Aufwärmen und

eine verbesserte Effizienz gewährleistet und ein kleinerer Kat verwendet werden kann.

Interne Reibungsverluste werden minimiert indem die Kolben mit einer speziellen Beschichtung versehen wurden. Die Kipphebel

laufen auf Rollen statt auf Gleitlagern.

Alles sehr schlau, aber es wäre alles eine reine Verschwendung gewesen wenn die NC unangenehm oder schwierig zu fahren wäre.

Aber das ist sie nicht. Tatsächlich ist Hondas Mission, das auch dieser Motor Spaß macht, gelungen, solange die Vorstellung von

Spaß nicht von kreischend hohen Drehzahlen und einem Tsunami von Pferdestärken abhängt.

Viele Fahrer werden einige Zeit

brauchen um sich an das kurze Drehzahlband und das niedrige Drehzahlniveau zu gewöhnen.

**Tatsächlich gab es bei der Pressepräsentation der NC in Portugal eine klare Polarisierung der Meinungen zwischen den**

**Journalisten die das verstanden haben und diejenigen, die dies nicht taten. Letztere beschwerten sich darüber ständig in den**

**Drehzahlbegrenzer zu laufen, da sie im oberen Drehzahlbereich nach Leistung suchten. Aber mit der NC haben sie die Leistung**

bereits bei viel niedrigeren Drehzahlen. Es ist wie der Wechsel von einem Benziner zu einem Turbodiesel. Vorausgesetzt sie

können sich anpassen, dauert es nicht lange bis sie es gewohnt sind schon bei ca. 3000U/min hochzuschalten...

Er fühlt sich untenrum an wie ein 80-PS Motor bis sie ihn hochdrehen um im hohen Drehzahlbereich nach diesen 80 PS zu suchen,

dann verliert er an Kraft und fühlt sich stattdessen eher wie ein 40-50 PS-Motor an.

**Aber diese Motorcharakteristik stimmt viel besser mit dem Fahren in der realen Welt überein: Hondas eigene Forschung hat**

**gezeigt, dass Fahrer in der Regel 90 % der Zeit mit weniger als 140 km/h und 80 % der Zeit mit weniger als 6000 U/min fahren.**

**Die NC ist so konzipiert, dass sie in diesen Bereichen am besten funktioniert und eben nicht in den Regionen wo wir uns laut**

**Statistik nur zu 20% bewegen. Wenn Ihnen diese 20% wichtig sind wird die NC sie nicht zufriedenstellen.**

**Es gibt eine dynamische**

**Besonderheit:** Wenn man vom Gas geht wirkt die Motorbremse weniger als es die meisten Fahrer

gewohnt sind. Das ist bei diesem Konzept so und auch gewollt, da niedrigere Drehzahlen der wichtigste Faktor bei der

Reduzierung der inneren Reibung eines Motors sind und dieser Motor die meiste Zeit zwischen 2000 und 4000 U/min verbringt.

Es ist halt etwas gewöhnungsbedürftig.

Das Motorrad lässt sich gut handhaben und reagiert schon bei leichtem Druck auf den Lenker. Sie werden vielleicht bemerken

das sie sich bei bestimmten Kurvengeschwindigkeiten gerne weiter neigt als einige andere Motorräder, das ist eine Folge des

niedrigen Schwerpunkts. Bei niedrigen Geschwindigkeiten im Verkehr ist die Balance ausgezeichnet, ideal für unerfahrene Fahrer.

Wer wird dieses Motorrad kaufen?

Einige Fahrer werden von Rollern aufsteigen, und viele von ihnen werden sich für das Doppelkupplungsgetriebe entscheiden.....

Honda sagt, das die NC bis 120 km/h sogar schneller ist als die firmeneigene CBF600 und erstaunliche 56 Prozent sparsamer als diese.....

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 wichtiger Meilenstein in der Motorrad-

geschichte erweisen.

Die NC stellt wirklich einen wichtigen Richtungswechsel dar der endlich einer großen Anzahl von Fahrern ein Motorrad bietet, das

ihren realen Bedürfnissen entspricht, anstatt sich an die von sportorientierten Motorradjournalisten geschmiedeten

Fantasie-Leistungsvorgaben

anzupassen.

Wenn es jemand interessant fand hat sich die Arbeit schon gelohnt.