

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

16. November 2015

Honda NC750S Für 2016



1. Einleitung

Weithin bekannt sind die Qualitäten der NC750S: Durchzugsstarker Zweizylinder, fein ausgewogenes Fahrverhalten sowie sparsamer Verbrauch. Die NC750S gilt dazu als freundliches Motorrad, das reichlich Fahrspaß ermöglicht und dazu bei Anschaffung wie Unterhalt überaus günstig abschneidet. Die für einen breiten Kundenkreis konzipierte Maschine stellt deshalb junge wie auch erfahrene Motorradfahrer/innen zufrieden, die von kleineren Hubraumklassen aufsteigen oder sich einfach eine patente, leicht zu fahrende, jedoch ausgewachsen anmutende Allround-Mittelklassemaschine wünschen.

Angenehm pulsierender Zweizylinder-Antrieb und leichtes Handling überzeugen auf ganzer

Linie. Als enorm praktisch erweisen sich im Alltag der üppige Stauraum unter der Tankabdeckung (der eigentliche Tank ist unter der Sitzbank) und das optionale Doppelkupplungsgetriebe. Wer diese Features einmal nutzen und schätzen gelernt hat, möchte nicht mehr ohne auskommen. Kein Wunder, dass NC750S-Eigner in höchstem Maße zufrieden und glücklich mit ihrer Maschine sind.

Der 2012 vorgestellte Mittelklasse-Allrounder (mit zunächst 700 Kubik) wurde für 2013 auf 750 Kubikzentimeter Hubraum aufgestockt. Die Modellpflegemaßnahmen für 2016 umfassen LED-Scheinwerfer und Rücklicht, ein farblich einstellbares Cockpit-Instrument, beim Doppelkupplungsgetriebe zusätzlich einen dreistufigen Sport-Modus, Euro4-Abgas-Spezifikation sowie einen kompakteren Schalldämpfer und zwei neue Special Edition-Lackierungen. Bei der fußgeschalteten Version konnte die Schaltbarkeit des Getriebes optimiert werden.

Die getätigte Modellpflege bei Form und Funktion soll dazu beitragen, dass die NC750S auch künftig für überdurchschnittlich hohe Zufriedenheit in Kundenhand sorgen kann.

2. Modellübersicht

Etlliche Detailverbesserungen werten den Modelljahrgang 2016 der NC750S auf. LED-Scheinwerfer und LED-Rücklicht runden den High-Quality-Touch der Maschine ab. Weiteres Premium-Feature: Die Illuminierung des LCD-Displays im Cockpit lässt sich nunmehr in 9 Farben einstellen.

Ein Software-Update optimiert den Kraftschluss der Doppelkupplung im Schiebebetrieb sowie bei Stop- und Go-Verkehr. Dazu weist das DCT-Doppelkupplungsgetriebe neu einen 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 müheloser und geschmeidiger wechseln.

Ein neuer Schalldämpfer mit kompakteren Abmessungen ziert die Abgasanlage. Das aufwändige 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. Die NC750S erfüllt so die EURO4-Abgasbestimmungen.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Ausstattung

Die Modellpflege der NC750S stand unter dem Motto „Sensual Performance“, um die Fahrersinne noch intensiver anzusprechen. Den hellen, weit voraus reichenden Lichtkegel des LED-Scheinwerfers hat man als User bei Nachtfahrten vor Augen, der Benefit ist unübersehbar. Das integrierte Tagfahrlicht ist dazu nicht nur optisch markant, es bewirkt eine bessere Wahrnehmung bei anderen Verkehrsteilnehmern und optimiert die passive Verkehrssicherheit.

Ein besonders praktisches Ausstattungsdetail ist die auf jetzt 21 Liter vergrößerte Utility-

Box vor dem Fahrer. Die vermeintliche Tankpartie ist aufklappbar und kann als Stauraum genutzt werden. Ein Vollvisierhelm passt dort problemlos hinein. Der eigentliche Benzintank findet sich schwerpunktünstig unter dem Fahrersitz platziert.

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

Brandneu ist die Cockpitanzeige mit sehr speziellem LCD-Display. Informationen liefern Tachometer, Ganganzeige, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Benzinverbrauchs-Anzeige (Momentan/Durchschnitt), Tank und Zeituhr. Auch über die gewählte Stufe im S-Mode des DCT (drei Stufen stehen zur Auswahl) wird im Display informiert, ebenso über die eingestellte Aktivierungsstufe der Heizgriffe.

Ein besonderer Clou ist die einstellbare Illuminierung des Drehzahlmessers. Insgesamt 9 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-Riding-Mode (D oder S).

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

Beim Honda-Vertragshändler ist die NC750S in zwei Lackfarben erhältlich:

Special Edition Graphite Black – (mit LED Scheinwerfer, rot-schwarzer Sitzbank, roten Felgen und zusätzlichen roten Partien)

Special Edition Matt Gunpowder Metallic – (mit LED Scheinwerfer, silbernem Rahmen, zweifarbiger Sitzbank und zusätzlichen Dekor-Streifen)

Optional bietet das Honda Original Zubehörprogramm an: Gepäckträger (und Topbox-Halter), eine Topbox mit 35 Fassungsvermögen, 29 Liter Packtaschen sowie dazu passende Innentaschen, Hauptständer, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Bügelschloss sowie eine 12 Volt-Bordsteckdose.

3.2 DCT-Doppelkupplungsgetriebe

Seit inzwischen sechs Jahren bietet Honda als einziger Motorradhersteller ein Doppelkupplungsgetriebe an, wobei jene Modelle, die mit dieser Technik erhältlich sind, sich steigender Beliebtheit erfreuen. Auch die NC750S ist zur fußgeschalteten Variante mit DCT (das Kürzel steht für **D**ouble **C**lutch **T**ransmission) erhältlich.

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 an der linken Amatur.

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 2016er NC750S 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 weiterhin, dass Gefälle und Steigungen erkannt werden und die Gangwahl optimiert angepasst wird. Ein adaptives Kupplungs-Kontrollsystem dosiert den Kraftschluss in Schiebebetrieb 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.

3.3 Motor

Die Motorkonstruktion der NC750S 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 Touren, das maximale Drehmoment 68 Nm bei 4.750/min.

Die elektronische PGM-FI Benzineinspritzung ist auf sparsamen Verbrauch und umweltfreundlich besonders saubere Verbrennung ausgelegt. Der Twin der NC750S erfüllt die EURO 4-Abgasbestimmungen. Im WMT-C-Messmodus können mit einem Liter Kraftstoff 28,6 km zurückgelegt werden, was dank des 14,1 Liter großen Tanks (der unter dem Sitz angeordnet ist) über 400 km Aktionsradius ermöglicht.

Der Zweizylinder gefällt mit angenehm pulsierender Laufkultur. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwelle mit konstruktiv trickreicher 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.

Auch zeichnet den 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 mit über die Nockenwelle.

Überarbeitet für 2016 wurde am NC-Triebwerk ebenfalls das fußgeschaltete 6-Ganggetriebe. Ein geändertes Hebelverhältnis am Kupplungsaustrückhebel und optimierte Schaltklauen erlauben nochmals mühelosere und geschmeidigere 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.

3.4 Chassis

Der raumsparende, leichte und stabile Stahlrohr-Brückenrahmen erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und trägt mit 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 Benzintank 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 (790 mm) und enger Lenkeinschlag harmonisieren mit dem Naked-Bike-Konzept und unterstützen 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, dass 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 vehement und sicher zum Stehen. Der Antiblockierschutz 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 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.

4. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile

Hubraum	745 cm ³
Bohrung ´ Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	40,3 kW (55 PS) bei 6.250min (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 Benzineinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Benzinverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC Meßzyklus) DCT: 28,6 km/l in D-Mode (WMCT)
ELEKTRIK	
Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11,2 AH
Lichtmaschine	420 W DCT: 450 W
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad DCT: Doppelkupplungsgetriebe
Getriebe	Manuell: 6-Gang, DCT: 6-Gang
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Diamond Gitterrahmen aus Stahlrohr
CHASSIS	
Abmessungen (L´B´H)	2.195 x 780 x 1.130 mm
Radstand	1.525 mm

Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	790 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Gewicht vollgetankt	217 kg / DCT 227 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	41 mm Teleskopgabel, 120 mm Federweg
Hinten	Monostoßdämpfer mit ProLink Hebelumlenkung, Zweiarmschwinge, Federweg 120 mm
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 Balken-Drehzahlmesser, Digital-Tachometer, Ganganzeige, Anzeigen für, Benzinverbrauch (aktuell/durchschnittlich),

	Uhrzeit, zwei Tripmeter, Benzinanzeige, Kühlmittel-Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	12 Volt; 60 W x 1 (aufgeblendet)/ 55 W x 1 (abgeblendet) Modell mit LED: LED
Rücklicht	LED

-

Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfangs vorbehalten.