

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

06.November 2017

Honda NC750X (Modelljahr 2018)





Inhalt:

- 1 Einleitung
- 2 Modellübersicht
- 3 Ausstattungsmerkmale
- 4 Technische Daten

1. Einleitung

Seit der Markteinführung im Jahr 2012* erfreut sich das Mittelklasse-Adventure-Bike NC750X überall konstanter Beliebtheit und gehört zu den zehn meistverkauften Motorrädern Europas. Die Gründe für den Erfolg sind vielfältig: drehmomentstarker Zweizylinder-Motor, der bereits im unteren bis mittleren Drehzahlbereich überaus kraftvoll zu Werke geht, sparsamer Benzinverbrauch, entspannte Sitzposition, lange Federwege für besten Komfort, viel Platz für zwei Personen, breiter Lenker, bequeme Sitzbank sowie ansehnliches Adventure-Bike-Styling. Die gelungene Gesamtkomposition plus die günstige Preisgestaltung verleihen der NC750X überaus hohe Attraktivität.

Der praktische Stauraum in der Tankatruppe (der eigentliche Tank befindet sich bei diesem Modell unter der Sitzbank) und die Option auf das einzigartige Doppelkupplungsgetriebe (DCT) von Honda tragen mit dazu bei, dass sich diese Maschine in ihrer Hubraumklasse dauerhaft so erfolgreich behaupten kann. Über ein Drittel aller Käufer entscheiden sich inzwischen für die DCT-Variante der NC750X. In Deutschland sind es bereits sogar über die Hälfte.

Die Qualitäten des NC750X bündeln sich zu einem alltagstauglichen Adventure-Motorrad, das überall Freude bereitet und überzeugend funktioniert, auf dem täglichen Arbeitsweg

ebenso wie auf schönen Touren oder einfach vergnüglichen Ausfahrten.

*als NC700X

2. Modellübersicht

Die NC750X verknüpft Abenteuerlust und Alltagstauglichkeit, bietet dazu Komfort für Fahrer und Sozius. Schnittige Verkleidung und hohe Windscheibe bieten praxisgerechten Wetterschutz. Eine aufklappbare Utility-Box (anstelle des Tanks, der unter dem Sitz steckt) bietet reichlich Stauraum, auf dem Deckel sind schützende Kunststoffeilemente montiert. Scheinwerfer und Rücklicht sind mit LED-Lichttechnik ausgestattet. Für Premium-Anmutung sorgt auch das LCD-Instrument im Cockpit, dessen farbige Anzeige individuell eingestellt werden kann.

Der Stoßdämpfer der Pro-Link-Aufhängung am Hinterrad verfügt über ein System zur Einstellung der Federvorspannung, während das Vorderrad über eine Showa Dual Bending Valve-Telegabel (SDBV) geführt wird.

Der Zweizylinderomotor mit 745 cm³ Hubraum begeistert dank reichlich Drehmoment bereits bei unteren bis mittleren Drehzahlen mit kraftvoller Beschleunigung. Eine zweistufige (bei Bedarf auch abschaltbare) HSTC-Traktionskontrolle wertet die Serien-Ausstattung des 2018er Jahrgangs auf. Ein Liter Kraftstoff erlaubt eine Fahrtstrecke von 28,6 km (im WMTC-Messzyklus), was einem Aktionsradius von 400 km mit einer Tankfüllung ermöglicht.

Das optionale DCT-Doppelkupplungsgetriebe der NC750X erledigt die Betätigung der Kupplung und das Schalten der sechs Gänge automatisiert. Neben dem D-Modus stehen für sportliches Fahren im S-Modus drei abgestufte Programme zur Auswahl.

Ebenfalls verfügbar für 2018 ist eine 48 PS-Version. Damit können auch Inhaber des A2-Führerscheins die NC750X fahren. Diese Version kann beim Honda-Händler zu gegebenem Zeitpunkt auf offene Leistung zurückgerüstet werden.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Equipment

- **Komfortabler Adventure-Stil für Fahrer und Sozius.**
- **22 Liter-Staufach, in das auch ein Integralhelm passt.**
- **Farblich einstellbares LCD-Cockpit.**
- **LED Scheinwerfer und Rücklicht.**
- **Wave-Zündschlüssel und HISS-Diebstahlsicherung (Honda Ignition Security System).**

Motorradfahren ist Feeling pur, deshalb ließ sich Honda auch beim Design der NC750X von dem Motto "Sensual Performance" leiten. So glänzt die Maschine von vorne betrachtet mit einzigartiger, gleichwohl typischer Adventure-Bike-Identität, die zur Abrundung mit LED-Scheinwerfer und Tagfahrlicht ausgestattet ist.

Die Windscheibe leitet den Luftstrom um den Oberkörper des Fahrers, eine zentrale Luftöffnung und Belüftungsschlitze gleichen den Unterdruck dahinter aus und vermeiden Windgeräusche. Auch das seitliche Bodywork verhilft zu robuster ADV-Linienführung. Schlanke Sitzbank, formschöner Auspuffdämpfer und das Rauchglas-LED-Rücklicht unterstreichen zur Abrundung den markanten Design-Auftritt.

Das Utility-Box-Staufach vor dem Fahrer bietet 22 Liter Fassungsvermögen (der eigentliche Benzintank findet sich schwerpunktünstig unter dem Sitz), auf dem Deckel sind dekorative Leisten angebracht, die sich beim Anbringen eines Tankrucksacks als nützlich erweisen. Das Innere des Deckels bietet vier Haken, um Gummiriemen zu befestigen, die behilflich sind, Ordnung zu halten und den Stauraum optimal zu nutzen.

Das Cockpit verfügt über ein multifunktionales LCD-Display. Infos liefern Tachometer, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Ganganzeige, Benzinverbrauchs-Anzeige (Momentan und Durchschnitt), Tankanzeige und Zeituhr. Dazu gehört eine Anzeige zur gewählten Aktivierungsstufe der (optionalen) Heizgriffe und (bei der DCT-Version) die dreistufige S-Mode-Anzeige. Die Farbe des Drehzahlmesser-Balkens im Cockpit lässt sich individuell bestimmen, insgesamt 9 Farben stehen dafür zur Auswahl. Die Farben können zusätzlich modifiziert eingestellt werden – ausgerichtet nach Gangstufe, Drehzahlbereich oder (bei der DCT-Version) gewähltem Modus.

Unter den Modi ECO und SHIFT stehen bei einfarbig gewähltem Display oder (bei der Version mit DCT) weitere Optionen offen. Unter ECO zeigt das Display Blau an bei normaler Fahrweise. Bei benzinsparender Gangart wechselt das Display dann auf Grün über. Im SHIFT-Fahrmodus kann der Fahrer eine Drehzahlgrenze vorwählen, ab der das Display auf Orange umschaltet.

Der Zündschlüssel der NC750X im Wave-Design ist mit dem Diebstahlschutzsystem HISS (Honda Ignition Security System) verbunden. Erkennt das ECU-Steuergerät den integrierte ID-Chip im Schlüssel nicht, kann der Motor nicht gestartet werden.

Die NC750X ist 2018 in folgenden Farbvarianten erhältlich:

Matt Pearl Glare White

Candy Chromosphere Red

Matt Gunpowder Black Metallic

Glint Wave Blue Metallic

Optional bietet Honda für die NC750X Original-Zubehör wie eigens zugeschnittenen Gepäckträger und Handprotektoren an, die zu perfekter Funktion den Adventure-Style unterstreichen: Topboxen mit 45 oder 35 Liter Fassungsvermögen, 29 Liter Packtaschen sowie passende Innentaschen, Nebelleuchten und Schutzbügel, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Bügelschloss sowie eine Bordsteckdose.

3.2 Motor

- **55 PS (4,3 kW) Leistung, 68 Nm Drehmoment.**
- **Auch als 48 PS-Version für A2-Führerscheininhaber verfügbar.**
- **Zweistufige HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control)**
- **HSTC-Traktionskontrolle wahlweise auch abschaltbar.**
- **Drehzahlbegrenzer um 900/min angehoben auf 7.500/min.**
- **14,1 Liter-Tank und 400 km Reichweite dank sparsamem Verbrauch.**

Die Motorkonstruktion der NC750X ist auf druckvolle Leistung bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ausgelegt. Langhubige Auslegung, spezielle Brennräume und Ansaugwege sowie eine Pleuellwelle mit reichlich Schwungmasse tragen zu müheloser Drehmoment-Entfaltung bereits ab niedrigen Drehzahlen bei. Die vorgeneigten Zylinder des Motors senken den Schwerpunkt weiter ab und begünstigen ein leichtfüßiges Handling. Die Spitzenleistung beträgt 55 PS (40,3 kW) bei 6.250 Touren, das maximale Drehmoment 68 Nm bei 4.750/min. Für den Jahrgang 2018 wurde das Einsetzen des Drehzahlbegrenzers um 900/min auf 7.500 Umdrehungen pro Minute angehoben, um die Leistung bei höheren Drehzahlen besser ausnutzen zu können.

Für Inhaber des A2-Führerscheins ist eine 48 PS/35 kW-Version der NC750X verfügbar, die beim Honda-Händler bei Bedarf später in die Vollversion umgewandelt werden kann. Genauso ist es möglich, die Vollversion nachträglich auf 48 PS/35 kW zu beschränken, indem ein Honda-Händler die Drosselklappe ersetzt und ein neues Mapping auf die ECU aufspielt. In den meisten Fahrsituationen ist die Begrenzung der Spitzenleistung kaum merkbar und die Beschleunigung von 0-100 km/h beinahe identisch mit der Version mit voller Leistung.

Zur Ausstattung der NC750X für 2018 (herkömmlich geschaltet sowie auch als DCT) gehört neu eine zweistufige HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control). Stufe 1 ermöglicht ein durchdrehendes Hinterrad bei Enduro- oder Offroad-Einsatz, während Stufe 2 auf rutschigen Asphaltstraßen für sichere Traktion sorgt. Stufe 2 ist die Standardeinstellung, wenn die Zündung eingeschaltet wird. Durch Drücken einer Taste am Lenker links wird die Einstellung auf Stufe 1 geändert. Durch Drücken und Halten der Taste lässt sich HSTC komplett deaktivieren.

Der Motor bietet eine pulsierende Laufkultur, dank der Pleuellwelle mit trickreicher 270 Grad-Kröpfung, der versetzten Zündfolge sowie dem Einsatz von zwei Pleuellwellen. Damit legt der Parallel-Twin die gewünschte Charakteristik eines V-Motors an den Tag. Bohrung und Hub betragen 80 x 77 mm. Die Zahl der bewegten Teile ist so gering wie möglich gehalten. So wird etwa die Ölpumpe über eine Pleuellwelle mit angetrieben und der Antrieb der Wasserpumpe erfolgt über die Pleuellwelle.

Ein fünfeckiger Schalldämpfer ziert die Abgasanlage. Das Zweikammersystem nutzt Resonanzschwingungen für ein unaufdringliches, aber angenehmes Fahrgeräusch. Der integrierte, aus zwei Elementen aufgebaute Katalysator trägt zu maximaler Umweltfreundlichkeit bei.

Die NC750X erfüllt die EURO4-Emissionsnorm. Ein Liter Kraftstoff erlaubt eine Fahrtstrecke von 28,6 km (im MWTC-Messzyklus), was einem Aktionsradius von 400 km gleichkommt, mit einer Füllung des 14,1 Liter großen Underseat-Tanks.

3.3 Doppelkupplungsgetriebe (DCT)

- **Sanftes Ein- und Auskuppeln bei allen nur denkbaren Fahrmanövern.**
- **Sportlicher S-Modus mit drei Vorwahlstufen.**

Seit acht Jahren bietet nur Honda bei Motorrädern ein Doppelkupplungsgetriebe an, wobei die Modelle, die optional mit dieser Technik ausgestattet werden, sich steigender Beliebtheit erfreuen. Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die wechselnd den Kraftschluss zwischen Zahnrad-Gangpaaren und Ausgangswelle herstellen. Eine Kupplung ist für die Gangstufen 1, 3 und 5 zuständig, die andere für die Gangstufen 2, 4 und 6. Die Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt. Durch das wechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen Gangwechsel ohne spürbare Zugkraftunterbrechung, die Beschleunigung fällt kontinuierlich aus.

Im manuellen Modus (MT) erfolgt die Gangwahl mit der linken Hand über Drucktasten. 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 so früher oder später geschaltet, mit Auswirkung auf Beschleunigung, Motorbremse, Drehzahlniveau und Verbrauch.

Weil manche Fahrer höhere oder tiefere Schaltpunkte bevorzugen, können im S-Modus drei verschiedene Mappings aufgerufen werden; so kann der Fahrer jene Abstimmung wählen, die auf seinen Fahrstil am besten passt. Das Setting wird jeweils gespeichert, beim Neustart automatisch wieder aufgerufen und am Display angezeigt

Das DCT der NC750X dosiert dank eines adaptiven Kupplungs-Kontrollsystems den Kraftschluss bei Schiebebetrieb oder Stop-and-Go-Verkehr noch effizienter. Weitere Verfeinerungen umfassen eine schnelle Betätigung des N-D-Schalters beim Einschalten der Zündung. Die intelligente Software ermöglicht dazu, dass Gefälle und Steigungen erkannt werden und die Gangwahl jeweils optimiert angepasst wird.

3.4 Chassis

-

- **Stabiler Diamond-Stahlrahmen.**
- **Langhubige 41mm Dual Bending Valve-Telegabel von Showa.**
- **Pro-Link-Aufhängung, Stoßdämpfer mit einstellbarer Federvorspannung.**
- **320 mm Scheibenbremse und Zweikolbenzange vorne, 240 mm Scheibe und Einkolbenzange hinten.**

Ein stabiler Stahlrohr-Brückenrahmen sorgt für Fahrstabilität und handling freundliches Kurvenverhalten in allen nur erdenklichen Situationen. Die platzsparende Pro-Link-Konstruktion im Schwingenbereich trägt mit dazu bei, dass Raum für den Benzintank bleibt, der bei der NC750X im Sitzdreieck platziert ist.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 27°, der Nachlauf 110 mm und der Radstand 1.535 mm. Die Vorderrad/Hinterrad-Gewichtsverteilung liegt bei 48 zu 52 %. Fahrfertig vollgetankt wiegt die NC750X lediglich 220 kg, mit DCT 230 kg. Die Sitzhöhe beträgt 830 mm. Die Sitzposition ist aufrecht und neutral und trägt im Fahrbetrieb mit zu bestem Überblick bei, was kritische Situationen vermeiden hilft.

Ein weiterer Vorteil der aufrechten Adventure-Fahrposition ist die exzellente Beherrschbarkeit der Maschine bei geringen Geschwindigkeiten und in Offroad-Passagen. Die Kombination aus tiefer Schwerpunktlage und großzügigem Lenkeinschlag unterstützt das ausgewogene und agile Handling.

Die 41 mm Dual Bending Valve Telegabel von Showa ist sowohl für die Druck- als auch die Zugstufendämpfung optimiert und verfügt über einen Federweg von 153,5 mm. Die SDBV-Technik ermöglicht präzise Dämpfungskräfte und verbessert so die Fahrqualität und den Komfort bei umsichtiger wie dynamischer Fahrweise. Auch unerwünscht tiefes Eintauchen der Fahrzeugfront bei Bremsmanövern wird reduziert. Graue Alumite-Kappen runden das optische Gesamtbild der Telegabel ab.

Das Hinterrad wird über einen Monostoßdämpfer und ein Pro-Link-Hebelsystem abgefedert. Dieses bewirkt ein gefühlvolles und progressives Ansprechverhalten über leichten Boden-Unebenheiten, federt jedoch auch grobe Stöße effizient ab. Auch am Fahrzeugheck sorgen 150 mm Federweg für Komfort.

Die NC750X ist mit Wave-Scheibenbremsen (vorne 320 mm Ø und 2-Kolben-Bremszange; hinten 240 mm Ø und Einkolben-Bremszange) und Zweikanal-ABS ausgerüstet. 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 Reifen der Dimension 120/70-17 (vorne) und 160/60-17 (hinten) bestückt. Praxisgerechtes Detail: L-förmig abgewinkelte Ventile erleichtern die Kontrolle des Luftdrucks und etwaiges Nachfüllen.

4. Technische Daten

-

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile, EURO4
Hubraum	745 cm ³
Bohrung x Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10.7 : 1
	55 PS (40,3 kW) bei 6.250/min

Max. Leistung	(95/1/EC)
Max. Drehmoment	68 Nm bei 4.750/min (95/1/EC)
Ölinhalt	MT: 3,7 Liter / DCT: 4,1 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Benzineinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Benzinverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC-Messzyklus) DCT: 28,6 km/l (WMTC) in D-Modus
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batterie	12 V / 11.2 AH
Lichtmaschine	MT: 420 W / 5000/min DCT: 450 W / 5000min
Kraftübertragung	
Kupplung	MT: Mehrscheiben, nass DCT: Mehrscheiben, Doppelkupplung, hydraul.
Getriebe	MT: 6-Gang DCT: 6-Gang Doppelkupplung
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Diamond-Gitterrahmen aus Stahlrohr
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	2.230 mm x 845 mm x 1.150 mm
Radstand	1.535 mm
Lenkkopfwinkel	27°

Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	830 mm
Bodenfreiheit	165 mm
Gewicht vollgetankt	MT: 220 kg DCT: 230 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Federung vorne	41 mm Telegabel, 153,5 mm Federweg
Federung hinten	Mono-Federbein, Pro-Link Schwinge, 150 mm Federweg
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussfelgen
Hinten	Aluminiumgussfelgen
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 (69W)
BREMSEN	
ABS Bauart	2 Kanal ABS
Vorne	320 mm Wave-Scheibe, hydraulisch betätigt, Zweikolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
Hinten	240 mm Wave-Scheibe, hydraulisch betätigt, Einkolben-Bremszange, organische Beläge
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
	Digital-Tachometer, digitaler-Balken- Drehzahlmesser, Zeituhr, Balken- Tankanzeige, zwei Tripmeter,

Instrumente	Ganganzeige, Momentan- und Durchschnittsverbrauch-Anzeige, Kühlmitteltemperatur-Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

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