

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**06.November 2017**

**2018 HONDA NC750S, Update - Presseinformation**



**Inhalt:**

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

## 1. Einleitung

Zu den bekannten Qualitäten der NC750S zählen: Der durchzugsstarke Zweizylinder, ein fein ausgewogenes Fahrverhalten sowie geringer Treibstoffverbrauch. Die NC750S gilt dazu als einfach zu beherrschendes Motorrad, das reichlich Fahrspaß ermöglicht und dazu bei Anschaffung wie Unterhalt überaus günstig abschneidet. Die für einen breiten Kundenkreis konzipierte Maschine bereitet einer weitschichtigen Kundengruppe pures Fahrvergnügen. Sie eignet sich für alle Kunden, die eine kompakte, leicht zu fahrende, jedoch ausgewachsen anmutende Allround-Mittelklassemaschine wünschen.

Der laufruhige Zweizylinder-Antrieb und das leichte Handling überzeugen auf ganzer Linie. Als enorm praktisch erweisen sich im Alltag der üppige Stauraum unter der Tankabdeckung und das optionale DCT (Doppelkupplungsgetriebe). Wer diese Features einmal nutzen und schätzen gelernt hat, möchte nicht mehr ohne auskommen. Kein Wunder, dass NC750S-Fahrer überaus zufrieden und glücklich mit ihrer Maschine sind.

## 2. Modellübersicht

Wie die Modelle NC750X und Integra verfügt die NC750S über einen Zweizylinder mit 745 cm<sup>3</sup> Hubraum, der mit beeindruckendem Drehmoment bereits in unteren und mittleren Bereichen entsprechend kraftvolle Beschleunigung bietet und dazu mit niedrigem Verbrauch erfreut (28,6 km pro Liter im WMTC-Messmodus). Die nach vorne geneigte Zylinderposition des Motors senkt den Schwerpunkt ab für ein leichtfüßiges Handling und schafft auch Platz für das Mobility-Box-Staufach im Bereich vor dem Fahrer, in dem normalerweise der Tank positioniert ist. Die raumsparende Chassis-Konstruktion bietet eine Sitzhöhe von 790 mm.

Das optionale DCT-Doppelkupplungsgetriebe der NC750S erledigt die Betätigung der Kupplung und das Schalten der Gänge automatisiert. Neben dem D-Modus stehen für sportliches Fahren im S-Modus drei abgestufte Programme zur Auswahl.

## 3. Ausstattungsmerkmale

### 3.1 Styling & Ausstattung

- **21 Liter Staufach, in das auch ein Integralhelm passt**
- **Farblich einstellbares LCD-Cockpit**
- **Honda Ignition Security System (HISS) Diebstahlsicherung**

Die Modellpflege der NC750S stand unter dem Motto „Sensual Performance“, um die Fahrersinne noch intensiver anzusprechen. Der helle, weit voraus reichende Lichtkegel des LED-Scheinwerfers erhöht die Sicht bei Nachtfahrten wesentlich. Das integrierte Tagfahrlicht ist nicht nur ein optisches Highlight, es dient auch einer besseren Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer und optimiert die passive Verkehrssicherheit.

Besonders praktisch ist die 21 Liter Utility-Box. Sie bietet extrem viel Platz und sorgt für praktischen Stauraum. Ein Vollvisierhelm passt dort problemlos hinein. Der eigentliche Kraftstofftank der NC750S ist schwerpunkt günstig unter dem Fahrersitz platziert.

Der Zündschlüssel der NC750S im Wave-Design ist mit Hondas bewährter elektronischer HISS-Wegfahrsperrung gekoppelt.

Die Cockpitanzeige mit speziellem LCD-Display liefert hilfreiche Informationen: Tacho, Ganganzeige, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Tank- und Kraftstoffverbrauchsanzeige (Momentan/Durchschnitt) und Uhrzeit. Auch über die gewählte Stufe des dreistufigen S-Mode des DCT sowie die gewählte Aktivierungsstufe der optionalen 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).

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

In Österreich ist die NC750S in Candy Chromosphere Red erhältlich.

Optional bietet das Honda Original Zubehörprogramm an: Gepäckträger (und Topcase-Halter), ein 35 Liter Topcase, einen 29 Liter Koffersatz sowie dazu passende Innentaschen, Hauptständer, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Schloss sowie einen 12 Volt-Sockel.

## 3.2 Motor

- **55 PS (4,3 kW) Leistung, 68 Nm Drehmoment**
- **14,1 Liter Tank und 400 km Reichweite dank sparsamem Verbrauch**
- **Drehzahlbegrenzer um 900/min angehoben auf 7.500/min**
- **6-Gang-Getriebe und leichtgängige Kupplung, optional mit DCT**

Die Motorkonstruktion der NC750S ist gezielt auf druckvolle Leistung bereits bei niedrigen und mittleren Drehzahlen ausgelegt. Langhubige Auslegung, spezielle Ausformung von Brennraum und Ansaugwegen sowie eine Pleuellwelle mit reichlich Pleuellmasse tragen zu angenehm müheloser Drehmomententfaltung bereits ab niedrigen Drehzahlen bei. Die Spitzenleistung beträgt 40,3 kW (55 PS) bei  $6.250 \text{ min}^{-1}$ , das maximale Drehmoment 68 Nm bei  $4.750 \text{ min}^{-1}$ . Für das Modelljahr 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.

Es ist 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.

Die elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung ist auf sparsamen Verbrauch und umweltfreundlich besonders saubere Verbrennung ausgelegt. Der Twin der NC750S erfüllt seit 2016 die EURO 4 Abgasnorm. Im WMTC-Messmodus können mit einem Liter Kraftstoff 28,6 km zurückgelegt werden, was dank des 14,1 Liter großen Tanks über 400 km Aktionsradius ermöglicht.

Der Zweizylinder beeindruckt mit seiner angenehm harmonischen Laufkultur. Verantwortlich dafür sind die Pleuellwellen 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.

Konstruktive Effizienz zeichnet den Motor aus. So reicht für beide Zylinder ein Drosselklappengehäuse mit einem 36 mm Durchmesser aus. Dazu wird 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 Pleuellwelle.

Der 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.

### **3.3 DCT (Doppelkupplungsgetriebe)**

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

Seit mittlerweile acht Jahren bietet Honda als einziger Motorradhersteller ein Doppelkupplungsgetriebe an. Das Doppelkupplungsgetriebe steuert die Gangwahl 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 Kupplung wird ebenfalls automatisch elektronisch betätigt. Deshalb entfällt auch 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 blitzschnellen Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt. Durch das abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen die Gangwechsel ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft und die Beschleunigung fällt entsprechend kontinuierlich aus.

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 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.

Im S-Modus des DCT drei verschiedene Stufen eingestellt werden, so kann der Fahrer jene Abstimmung wählen, die perfekt auf seinen Fahrstil und die Fahrsituation passt. Das Setting wird jeweils gespeichert, beim Neustart automatisch wieder aufgerufen und am

Display angezeigt. Die Software ermöglicht, dass Gefälle und Steigungen erkannt werden und die Gangwahl dementsprechend optimiert und daran angepasst werden kann. Ein adaptives Kupplungs-Kontrollsystem dosiert den Kraftschluss in Schiebebetrieb und Stop- und Go-Verkehr noch effizienter. Weitere Verfeinerungen umfassen eine schnelle Betätigung des N-D-Schalters beim Einschalten der Zündung.

Sowohl im S- als auch im D-Modus erlaubt das Doppelkupplungsgetriebe 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 bei bewusst niedertourigen Fahrten. Nach einer angemessenen Zeitspanne schaltet das DCT abhängig von der Fahrweise wieder in den AT-Modus zurück.

### **3.4 Chassis**

- ***Stabiler Diamond-Stahlrahmen***
- ***Tiefe Schwerpunktage, kurvenfreundliches Handling***
- ***41 mm Telegabel und Pro-Link-Hinterradaufhängung***
- ***320 mm Scheibenbremse und Zweikolbenzange vorne, 240 mm Scheibe und Einkolbenzange hinten***

Der raumsparende, leichte und stabile Gitterbrücken-Stahlrohrrahmen erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktage und trägt mit zur Zentralisierung der Massen und damit zu einfachem 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 Kraftstofftank bleibt, der im Sitzdreieck platziert ist. Der Lenkkopfwinkel beträgt 27°, der Nachlauf 110 mm und der Radstand 1.525 mm. Die Vorderrad/Hinterrad-Gewichtsverteilung liegt bei 48 zu 52 %. 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 von 790 mm und enger Lenkeinschlag harmonisieren mit dem Naked Bike Konzept und sorgen für 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, das 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 rasch und sicher zum Stehen. Das ABS erhöht die Sicherheit beim Verzögern im Grenzbereich, auf nasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen.

Die 17 Zoll-Gussfelgen sind werkseitig mit Radialreifen bestückt, vorne in der Dimension 120/70-17, hinten in der Größe 160/60-17. Praxisgerechtes Detail: L-förmig abgewinkelte Ventile erleichtern die Kontrolle des Reifen-Luftdrucks und etwaiges Nachfüllen.

#### **4. Technische Daten**

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder (Parallel-Twin), 8 Ventile, SOHC, EURO 4
Hubraum	745 ccm
Bohrung ´ Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	40,3 kW (55 PS) / 6.250min-1 (95/1/EC)
Max. Drehmoment	68 Nm / 4.750min-1 (95/1/EC)
Ölvolumen	3,7 Liter / DCT 4,1 Liter
CO2 Emissionen	81g/km
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Kraftstoffverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC) DCT: 28,6 km/l in 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)
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad Mehrscheiben im Ölbad, zwei Kupplungspakete (DCT)
Getriebe	6-Gang, 6-Gang (DCT)
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Diamond Gitterbrücken-Stahlrohrrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (L`B`H)	2.215 mm x 775 mm x 1.130 mm
Radstand	1.520 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	790 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Gewicht vollgetankt	217 kg 227 kg (DCT)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	41 mm Teleskopgabel, 120 mm Federweg
Hinten	Monostoßdämpfer mit ProLink Hebelumlenkung, Zweiarmschwinge, Federweg 120 mm
RÄDER	
Vorne	Aluminiumgussräder
Hinten	Aluminiumgussräder
Felgenreiße 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)
BREMSSEN	
ABS-System	2 Kanal ABS
Typ vorne	320 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulische betätigt, Zweikolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
Typ hinten	240 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Einkolben-Bremszange, organische Bremsbeläge
INSTRUMENTE / ELEKTRIK	
Instrumente	Digitaler Balkendrehzahlmesser und Tachometer, Ganganzeige, Tank- und Kraftstoffverbrauchsanzeige (aktuell/durchschnittlich), Uhrzeit, zwei Tripmeter, Kühlmittel-Warnleuchte
Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	12V/60W x 1 (Fernlicht), 55W x 1 (Abblendlicht)
Rücklicht	LED

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

\*\* Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.