

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**06.November 2017**

**2018 HONDA NC750X, Update - Presseinformation**



**Inhalt:**

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

## **1. Einleitung**

Das X-Modell der NC-Baureihe wurde 2012, auf Basis einer genial durchdachten Plattform, aus der Honda gleich drei Modelle entwickelte, präsentiert. Das Crossover-Bike, das zunächst 700 ccm Hubraum aufwies, inzwischen aber auf 750 ccm aufgestockt wurde, überzeugt mit vielseitigen Qualitäten. Nicht umsonst rangiert der zweizylindrige Alleskönner europaweit stets in den Top-Ten der Verkaufscharts.

Die NC750X verbindet Motorradspaß mit Abenteuerlust und Lifestyle. Die Maschine glänzt dank des durchzugstarken Twin-Triebwerks mit der agilen Performance und dem leichten Handling einer für die Straße konzipierten Maschine, kombiniert mit robuster Optik, offroad-inspirierter Sitzposition und reichlich Federungskomfort. Fahrspaß, unkomplizierte Bedienung, geringe Betriebskosten und praxistaugliche Features prädestinieren sie geradezu auch für die tagtägliche Mobilität.

Raffiniert und praktisch zugleich ist die Utility-Box. Die Tanktrappe ist aufklappbar und kann als Stauraum genutzt werden; sogar ein Vollvisierhelm findet dort Platz. Der eigentliche Kraftstofftank wurde schwerpunktartig unter dem Fahrersitzplatz platziert. Auf ganzer Linie überzeugen kann auch das optionale Doppelkupplungsgetriebe, das dem Fahrer automatisiert die Schaltarbeit abnimmt und so gestattet, sich voll und ganz auf den Fahrspaß zu konzentrieren.

Die NC750X ist als patentiertes Multitool ein echter Volltreffer. Sie ist drehmomentstark, komfortabel, zuverlässig sowie genügsam und kostengünstig im Unterhalt. Das Bike dient nicht nur im Alltag als treuer Begleiter, sondern auch bei abenteuerreichen Ausfahrten am Wochenende oder zur Urlaubszeit.

## **2. Modellübersicht**

Die NC750X verknüpft Abenteuerlust und Alltagstauglichkeit, bietet dazu Komfort für Fahrer und Sozius. Schnittige Verkleidung und ein hohes Windschild bieten praxismgerechten Wetterschutz. Eine aufklappbare Utility-Box (anstelle des Tanks, der unter dem Sitz steckt) bietet reichlich Stauraum, auf dem Deckel sind schützende Kunststoffelemente 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 Zweizylindermotor mit 745 cm<sup>3</sup> Hubraum begeistert dank reichlich Drehmoment bereits bei unteren bis mittleren Drehzahlen mit kraftvoller Beschleunigung. Eine zweistufige (bei Bedarf auch abschaltbare) Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) wertet die Serien- Ausstattung des Modelljahrs 2018 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.

### **3. Ausstattungsmerkmale**

#### **3.1 Styling & Ausstattung**

- ***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 spricht die Gefühle an. Die NC750X steht deshalb unter dem Motto „Sensual Performance“, um die Fahrersinne noch intensiver anzusprechen. Moderne Optik, LED-Scheinwerfer und LED-Rücklicht kennzeichnen die qualitativ hochwertige Anmutung der Crossover-Maschine.

Das Windschild bietet optimierten Windschutz. Eine Hinterlüftungs-Öffnung hilft unerwünschte Wirbelbildung zu vermeiden, Belüftungsschlitze tragen zur Reduzierung von Windgeräuschen bei.

Die Gestaltung der Verkleidungs-Seitenteile verhelfen der NC750X zu einem muskulösen optischen Auftritt. Dazu tragen die aufwendig modellierte Sitzbank, das Klarglas-LED-Rücklicht und der kompakte Auspuffdämpfer bei. Die Linienführung mutet harmonisch, aber gleichzeitig auch gefällig dynamisierend an.

Ein besonders praktisches Ausstattungsdetail ist die Utility-Box vor dem Fahrer. Die vermeintliche Tankpartie ist aufklappbar und kann als Stauraum genutzt werden. Der eigentliche Kraftstofftank ist schwerpunktünstig unter dem Fahrersitz platziert. Das Fassungsvermögen der Utility-Box bietet 22 Liter. Ein Vollvisierhelm passt dort problemlos hinein. An vier Halterungen lassen sich Spanngurte anbringen, um Ladegut zu fixieren, wenn der Gepäckraum für den Transport verschiedener Utensilien genutzt werden soll. Kunststoff-Relings auf dem Deckel der Utility-Box erleichtern die Anbringung eines Tankrucksacks.

Die Cockpitanzeige enthält ein LCD-Display. Informationen liefern Tacho, Ganganzeige, Kilometerzähler und Tageskilometerzähler, Kraftstoffverbrauchs-Anzeige (Momentan/Durchschnitt), Tank und Uhr. Auch über die gewählte Stufe des dreistufigen S-Mode des DCT sowie die gewählte Aktivierungsstufe der 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 Fahr-Modi ECO und SHIFT stehen bei einfarbig gewähltem Display weitere Optionen offen. Im ECO-Modus zeigt das Display „blau“ an bei normaler Fahrweise. Bei besonders ökonomischer, spritsparender Gangart wechselt das Display dann auf „grün“. Im SHIFT-Modus kann der Fahrer individuell eine Drehzahlgrenze vorwählen, ab der das Display auf Orange umschaltet.

Der Zündschlüssel der NC750X ist im Wave-Design. Hondas bewährte elektronische HISS-Wegfahrsperrung ist damit gekoppelt. Ohne spezielle Codierung des Zündschlüssels lässt sich die Maschine nicht starten, womit Langfingern jede Chance auf Erfolg genommen wird.

Die NC750X ist in Österreich in folgenden Farben erhältlich:

Matt Pearl Glare White

Candy Chromosphere Red

Matt Gunpowder Black Metallic

Glint Wave Blue Metallic

Optional bietet das Honda Original Zubehör an: einen speziell angepassten Gepäckträger und Schutz-Protektoren, die die Adventure-Optik weiter unterstreichen; ein Topcase mit 35

oder 45 Liter Fassungsvermögen, 29 Liter Seitenkoffersatz samt Innentaschen, Hauptständer, Nebelscheinwerfer und Schutzbügel für die Verkleidung, Heizgriffe mit fünf Heizstufen, ein U-Schloss sowie einen 12 Volt-Sockel.

### **3.2 Motor**

- **55 PS (4,3 kW) Leistung, 68 Nm Drehmoment**
- **Zweistufige Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle), 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 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  $6.250 \text{ U/min}^{-1}$ , das maximale Drehmoment 68 Nm bei  $4.750 \text{ U/min}^{-1}$ . 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.

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.

Die elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung ist auf sparsamen Verbrauch und umweltverträglich saubere Verbrennung ausgelegt. Der Twin der NC750X erfüllt die EURO 4 Abgasbestimmungen. Im WMTC-Messmodus werden mit einem Liter Kraftstoff 28,6 km zurückgelegt, was dank des 14,1 Liter großen Tanks (der unter dem Sitz platziert ist) über 400 km Aktionsradius ermöglicht.

Der Zweizylinder gefällt mit angenehm harmonischer Laufkultur. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwelle 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.

Bohrung und Hub betragen 80 x 77 mm. Generell zeichnet den NC-Twin konstruktive Effizienz aus. So reicht für beide Zylinder ein Drosselklappengehäuse (mit 36 mm Ø) 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 Nockenwelle.

Die Abgasanlage verfügt über einen Schalldämpfer mit kompakten Abmessungen. 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 Umweltverträglichkeit bei.

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

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

Seit mittlerweile acht Jahren bietet Honda als weltweit einziger Motorradhersteller ein Doppelkupplungsgetriebe an, wobei jene Modelle, die mit dieser Technik erhältlich sind, sich steigender Beliebtheit erfreuen. Auch die NC750X ist neben der fußgeschalteten Variante mit DCT 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.

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.

Im S-Modus können drei verschiedene Mappings aufgerufen 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 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.

### **3.4 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***

Der raumsparende, leichte und stabile Stahlrohr-Brückenrahmen erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und trägt zur Zentralisierung der Massen und damit Handling-freundlichem 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 Tank bleibt, der 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 aufrechte Adventure-Bike-Sitzposition verhilft zu bestem Überblick im Verkehrsgeschehen. Perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung, angenehmes Handling und enger Wendekreis unterstützen die leichte Beherrschbarkeit der NC750X, auch bei niedrigem Tempo im Stadtverkehr.

Die Showa-Teleskopgabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser (und silber eloxierten Abschlusskappen) bietet mit 153,5 mm reichlich Federweg. Die „Dual Bending Valve“-Technologie optimiert Fahrkomfort und Dämpfung spürbar. Präzises Ansprechverhalten und optimierte Dämpfung beim Aus- wie beim Einfedern optimieren das Fahrverhalten und steigern das Fahrvergnügen. Weiterer Nutzen: Die straffere Federungsabstimmung unterbindet übermäßiges Eintauchen bei Bremsmanövern.

Die Hinterradaufhängung wird über einen Monostoßdämpfer mitsamt Pro-Link-Hebelsystem bewerkstelligt. Der Federweg beträgt stattliche 150 mm. Feinfühliges Ansprechen zu Beginn des Federwegs und stärkere Feder- und Dämpfungskräfte bei tiefem Einfedern sind die Vorteile der Pro Link-Aufhängungstechnik. Für den Fahrer bedeutet dies verbesserte Kontrolle bei jeder Gangart und gesteigerten Fahrspaß.

Die NC750X ist mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen und Zweikanal-ABS ausgerüstet. Vorder- und Hinterradbremse werden getrennt betätigt. 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 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	Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile, erfüllt EURO 4 Abgasnorm
Hubraum	745 ccm



Bohrung ´ Hub	77 mm x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	40,3 kW (55 PS) / 6.250 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Max. Drehmoment	68 Nm / 4.750 min <sup>-1</sup> (95/1/EC)
Ölvolumen	MT: 3,7 Liter / DCT 4,1 Liter
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	14,1 Liter
Kraftstoffverbrauch	MT: 28,6 km/l (WMTC Meßzyklus) DCT: 28,6 km/l im D-Mode (WMTC)
<b>ELEKTRIK</b>	
Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11,2 AH
Lichtmaschine	420 W / 5.000 min <sup>-1</sup> 450 W / 5.000 min <sup>-1</sup> (DCT)
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad Doppelkupplung (DCT)
Getriebe	Manuell: 6-Gang DCT: 6-Gang
Endantrieb	Kette
<b>RAHMEN</b>	
Typ	Diamond Stahlrohr-Gitterrahmen
<b>FAHRWERK</b>	
Abmessungen (L´B´H)	2.230 mm x 845 mm x 1.350 mm
Radstand	1.535 mm
Lenkkopfwinkel	27°

Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	830 mm
Bodenfreiheit	165 mm
Gewicht vollgetankt	220 kg / 230 kg (DCT)
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
Vorne	41 mm Telegabel, 153,5 mm Federweg
Hinten	Monostoßdämpfer mit Pro Link Hebelumlenkung, Zweiarmschwinge, Federweg 150 mm
<b>RÄDER</b>	
Vorne	Aluminiumgussräder
Hinten	Aluminiumgussräder
Felgengrösse vorne	17 M/C x MT 3.50
Felgengrösse hinten	17 M/C x MT 4.50
Reifengrösse vorne	120/70-ZR17M/C (58W)
Reifengrösse hinten	160/60-ZR17M/C (69W)
<b>BREMSEN</b>	
ABS-System	2 Kanal ABS
Typ vorne	320 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Zweikolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
Typ hinten	240 mm Wave-Einscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Einkolben-Bremszange, organische Bremsbeläge
<b>INSTRUMENTE / ELEKTRIK</b>	
Instrumente	Digitaler Balkendrehzahlmesser und Tachometer, Ganganzeige, Tank- und Kraftstoffverbrauch (momentan/Durchschnitt), Uhrzeit, zwei Tripmeter, Kühlmittel-Warnleuchte

Diebstahlschutz	HISS
Scheinwerfer	LED
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.