
Presseinformation

7. November 2011

Hondas neues Crossover-Bike: NC700X – der Fun-Newcomer



Extrem handlich: die neue NC700X

1. Überblick

Die NC700X ist ein Crossover-Bike, das mehr bietet als Lifestyle und Abenteuerlust. Die neue Honda glänzt dank ihrer modernen Antriebseinheit mit der agilen Performance und dem leichten Handling einer straßentauglichen Maschine, kombiniert mit robuster Optik, Offroad-inspirierter Sitzposition und reichlich Federungskomfort. Fahrvergnügen, Praxistauglichkeit, unkomplizierte Bedienung sowie geringe Betriebskosten prädestinieren sie geradezu auch für die tägliche Mobilität.

Herzstück der NC700X ist eine Triebwerk-Neuentwicklung. Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder mit 670 Kubikzentimeter Hubraum ermöglicht dank kompakter Abmessungen und günstiger Schwerpunktage vorbildlich

sicheres Fahrverhalten und leichtes Handling. Das Viertakterz überzeugt mit schöner Charakteristik, viel Drehmoment bereits bei niedrigen und mittleren Drehzahlen sowie sehr sparsamem Benzinverbrauch. Auch die konstruktionsbedingte angenehm pulsierende Laufkultur des Parallel-Twins ist etwas Besonderes. Neben 6-Gang-Schaltgetriebe ist die NC700X optional mit Hondas Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Diese im Motorradsektor einzigartige Technik erlaubt zu kupplungslosem Anfahren wahlweise manuelles wie vollautomatisiertes Schalten – eine fortschrittliche Lösung, die mit dem innovativen Fahrzeugkonzept harmoniert.

Die NC700X wurde so designed, dass sich - anstelle der üblichen Position des Benzintanks - eine praktische Aufbewahrungs-Box befindet. Der aufklappbare Stauraum fasst sogar einen Vollvisierhelm. Der eigentliche Benzintank wurde schwerpunktgünstig unter dem Fahrersitz platziert. Ein bedienungsfreundliches Combined ABS-Bremssystem gehört zur Serienausstattung der NC700X, die lustvolles Fahrvergnügen und leichtes Handling mit praktischen Ansprüchen sowie individuellem Crossover-Auftreten vereint.



Entwicklung eines modernen Triebwerks für drei Modell-Varianten

Im Rahmen der Entwicklung der NC700X führte Honda eine intensive Markforschungsstudie bei den anvisierten Mittelklasse-Zielgruppen durch. Dabei zeigte sich, dass 90 Prozent der Gesamtfahrleistung in der Regel bei mittleren Geschwindigkeiten und auf entsprechendem Motor-Drehzahlniveau stattfinden. Weiter kristallisierte sich heraus, dass Kunden allgemein großen Wert auf harmonische und praxisfreundliche Drehmomententfaltung legen, ebenso auf problemlose Bedienung sowie Wartungsarmut und möglichst geringen Treibstoffverbrauch. So beschloss Honda die Entwicklung eines neuen, modernen und zukunftssträchtigen Zweizylinder-Triebwerks, um sämtlichen Anforderungen und Kundenwünschen gerecht zu werden.

Das vielversprechende Potential ließ von Beginn an eine mehrfache Verwendung sinnvoll erscheinen. So wurde ein geniales Baukasten-Konzept umgesetzt, das für den neuen Motor sowie einen dazu entwickelten Rohrrahmen unterschiedliche Designlösungen beinhaltet. Ergebnis sind gleich drei neue, charakterstarke Mittelklasse-Modelle, die individuelle Präferenzen optimal abdecken. Die neue Honda NC700X soll Crossover-Liebhaber mit einem Faible für Lifestyle und Abenteuer ansprechen. Das Modell NC700S ist für Asphalt-Enthusiasten gedacht, die traditionelle Formensprache bevorzugen. Und der Honda Integra schließlich rollt als neuartiger Motorrad-Scooter an, um eher praktisch denkende Klientel zu überzeugen.

2. Hauptmerkmale

2.1 Neu entwickeltes Zweizylinder-Triebwerk

Ein neu entwickelter Parallel-Twin mit 670 ccm Hubraum überzeugt mit kraftvoller Performance bereits bei mittleren und unteren Drehzahlen. Der ökonomische Benzinverbrauch von durchschnittlich nur 3,7 Liter auf 100 Kilometer sorgt in dieser Hubraumkategorie für neue Maßstäbe, wobei Fahrspaß und Alltagstauglichkeit nicht zu kurz kommen.

2.2 Vielfältig und praktisch

Dank markantem Crossover-Design, aufrecht bequemer Sitzposition und großzügigem Stauraum eignet sich die ebenso vielfältige wie praktische NC700X für jede Art von Motorrad Einsatz – für tägliche Arbeitswege, Citytrips sowie auch für längere Touren.

2.3 Mühelos beherrschbar, leichtes Handling

Geringes Gewicht, breiter Lenker und perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung unterstützen das flinke, leichte Handling. Die NC700X lässt sich mühelos beherrschen und durch Kurven lenken. Der Stahlrohr-Brückenrahmen ist identisch mit jenem von NC700S und Integra. Jedoch wurde für die längeren Federwege der NC700X eine gesonderte Abstimmung vorgenommen, die dem Einsatzzweck gerecht wird.

2.4 Crossover Styling

Der moderne, robuste Crossover-Look unterstreicht die vielfältigen Qualitäten und Einsatzmöglichkeiten des Newcomers.

2.5 Optional mit Doppelkupplungsgetriebe

Serienmäßig ist die NC700X mit einem konventionellen 6-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet. Die optional erhältliche "Double Clutch Transmission", kurz DCT genannt, ist eine im Motorradbereich innovative Getriebetechnik, die zu kupplungslosem Anfahren wahlweise manuelles wie vollautomatisiertes Schalten erlaubt. Die Gangwechsel erfolgen besonders weich, denn die zwei Kupplungspakete, deren abwechselnder Eingriff gezielt gesteuert wird, erlauben Schaltmanöver ohne Unterbrechung der Zugkraft.

2.6 Combined ABS-Bremssystem

Das bedienungsfreundliche Combined ABS-System, das auch in schwierigen Fahrsituationen bestmögliche Bremssicherheit gewährleistet, gehört zur Serienausstattung der NC700X.

3. Modelldetails

3.1 Motor

Triebwerk-Neuentwicklung

Der Zweizylinder mit 670 ccm Hubraum präsentiert sich als moderne und zukunftssträchtige Antriebsquelle. Dank sorgsam gewähltem Bohrungs-Hub-Verhältnis (73 zu 80 mm), SOHC-Zylinderkopf, reibungsarmer Konstruktion und sorgfältig optimiertem Verbrennungsprozess wird eine drehmomentstarke, im Alltag angenehme Leistungscharakteristik erzeugt. Mit Anteil daran hat eine Pleuellagerung mit vergleichsweise hoher Schwungmasse.

Das Gehäuse ist außerordentlich kompakt konstruiert und die Zylinder des Parallel-Twins sind stark nach vorne geneigt (um 62 Grad). Dies ermöglicht eine niedrige Einbauhöhe und damit auch vorteilhafte Schwerpunktlage.

Der langhubig ausgelegte Twin mit leicht beherrschbarer Kraftentfaltung entwickelt in Verbindung mit 6-Gang-Schaltgetriebe seine Höchstleistung von 35 kW (48 PS) bereits bei 6.250 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment beträgt 60 Nm bei 4.750 Touren.

Die NC700X mit optionalem Doppelkupplungsgetriebe wird mit 38,1 kW (52 PS) Motorleistung bei 6.250 Umdrehungen pro Minute ausgeliefert. Das maximale Drehmoment beträgt damit 62 Nm bei 4.750 Touren. Das Leistungsplus trägt dazu bei, den mit der Doppelkupplungstechnologie verbundenen Gewichtszuwachs zu kompensieren.

Parallel-Twin mit pulsierender Laufcharakteristik

Der Zweizylinder sorgt dank seiner pulsierenden Laufkultur für besonderes Fahrvergnügen. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwelle mit 270 Grad-Kröpfung sowie eine versetzte Zündfolge. Diese bewirken, dass der Parallel-Twin mit nebeneinander platzierten Zylindern die Charakteristik eines V-Twins an den Tag legt.

Für die 270 Grad-Kurbelwelle greift Honda auf eine spezielle Produktionstechnik zurück, die bereits bei V6-Automotoren erfolgreich angewendet wurde. Die Welle, die wie eine herkömmliche 180°-Welle produziert wird, erhält auf einer Seite in einem finalen Bearbeitungsschritt schließlich eine weitere Drehung um 90 Grad.

Um die primären Vibrationen eines Motors mit 270°-Kurbelwelle auszugleichen, ist theoretisch ein Ausgleichssystem mit zwei Balancer-Achsen ideal. Dennoch statteten die Honda-Ingenieure den Twin mit nur einer Ausgleichswelle aus, um gezielt eine pulsierende Laufkultur zu erzielen. Die angenehmen Schwingungen werden durch einen gemeinsamen Ansaugtrakt nochmals optimiert. Die Gasschwingungen zwischen den Einlasskanälen beider Zylinder, zusammen

mit den gesetzten Zündzeitpunkten, unterstützen die gewünschte Charakteristik in positiver Weise.

Die NC700X verfügt über ein silberfarbenes Motorgehäuse (NC700S in Gun-Metal), um die Crossover-Ausstrahlung anmutig leicht erscheinen zu lassen.

Die Abgasanlage mündet auf der rechten Fahrzeugseite ein, der leicht nach oben gezogene Schalldämpfer ist aus Edelstahl gefertigt.

Genügsamer Kraftstoffverbrauch

Bei der Motorentwicklung wurde auf Kenntnisse der Stöchiometrie (Chemisches Rechnen) zurückgegriffen, der Lehre von der mengenmäßigen Zusammensetzung chemischer Verbindungen sowie der Mengenverhältnisse der beteiligten Stoffe bei chemischen Reaktionen. Mit der Analyse der Verbrennungsabläufe konnten exakt jene Luft- und Benzinanteile bestimmt werden, die für maximal effiziente Verbrennung bei niedrigen wie hohen Drehzahlen sowie unter allen Witterungs- und Umweltbedingungen notwendig sind. Schließlich konnten die Honda-Entwickler die gesetzten Ziele sogar noch übertreffen. Der Benzinverbrauch von durchschnittlich 3,7 Liter auf 100 Kilometer setzt neue Maßstäbe – vergleichbare Modelle konsumieren bis zu 40 Prozent mehr.

Das Twin-Triebwerk wurde gezielt auf reibungsarme Funktion optimiert und die Zahl der bewegten Teile so gering wie möglich gehalten. So wird zum Beispiel die Ölpumpe nicht über eine separate Nebenwelle angetrieben, sondern mit über die Balancerwelle. Der Antrieb der Wasserpumpe erfolgt mit über die Nockenwelle. Die Kolben sind mit einer reibungsmindernden Beschichtung versehen. Im Übrigen zeichnet konsequenter Leichtbau die Aluminium-Konstruktion aus. Auch die Ventilkipphebel sind auf der Kontaktfläche zur Nockenwelle reibungsreduzierend rollengelagert.

Niedrige Emissionen

Der geringe Benzinverbrauch wirkt sich auch bei der Abgasreduzierung aus. In Verbindung mit der elektronischen PGM-FI-Kraftstoff-Einspritzung werden die Emissionen ungefähr auf die Hälfte der Euro 3-Abgasnorm reduziert. Höchste Umweltfreundlichkeit sowie extrem sparsamer Benzinverbrauch stellen das NC700X-Triebwerk an die Spitze des Machbaren – ohne Kompromisse hinsichtlich kraftvoller Leistungsentfaltung oder angenehmer Laufkultur. Der Katalysator ist im Abgassystem nahe am Auslass positioniert, um schnelle Erwärmung zu gewährleisten, was die effiziente Abgasreinigung zusätzlich unterstützt.

3.2 Vielfältig in der Praxis

Begeisternd vielfältig

Die NC700X überzeugt in der Praxis Honda-typisch mit zuverlässiger Funktion und Vielfältigkeit. Die Kombination gelungener Eigenschaften – begeisternd zu fahrendes, sparsames Viertakt-Herz, leichtes Handling und entspannt aufrechte Sitzposition – verlockt bei jeder sich bietenden Gelegenheit zum Aufsteigen und Losfahren. Täglich zur Arbeit, am Abend eine Spritztour, ein Wochenend-Abenteuer – diese Maschine kann alles und macht alles mit.

Stauraum an Stelle des Tanks

Der Tank der NC700X befindet sich unter der Sitzbank im Rahmendreieck. Die günstige Schwerpunktlage des Treibstoffbehälters trägt zu optimiertem Handling bei. 14,1 Liter beträgt das Fassungsvermögen. Damit sind, dank des besonders sparsamen Verbrauchs, große Reichweiten möglich – 350 bis 400 Kilometer mit nur einer Tankfüllung.

Das aufklappbare Bodywork vor dem Fahrer bietet dafür praktischen Stauraum, 21 Litern Fassungsvermögen ermöglichen sogar die Aufnahme eines

Vollvisierhelms. Die Klappe ist versperrbar. Mit dem dazugehörigen Schloss lässt sich auch die Sitzbank entriegeln. Ein Dreh nach rechts öffnet den Stauraumdeckel, ein Dreh nach links die Sitzbank.

Leichte Bedienbarkeit, aufrechter Sitzkomfort

Unbeschwerter Fahrspaß und sorgenfreie Bedienung waren für das Konzept des Crossover-Bikes gefordert. Mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe, das die Gangwahl automatisiert oder per Hand über eine Schaltwippe ermöglicht und dazu das Betätigen der Kupplung erübrigt, erreicht die Bedienungsfreundlichkeit neue Dimensionen. Zudem bietet die ergonomisch zugeschnittene Stufensitzbank der NC700X reichlich Komfort für Fahrer und Sozius. Beste Verarbeitungsqualität und High-Quality-Finish gehören selbstverständlich dazu.

Das Styling wird durch den hohen, breiten Lenker optisch mitbestimmt. Der Fahrer sitzt offroad-inspiriert leicht erhöht und aufrecht in bequemer Sitzposition, was zu entspanntem Fahrkomfort sowie bester Übersicht über das Verkehrsgeschehen beiträgt. Die Federwege fallen mit 153,50 mm vorne und 150 mm hinten deutlich länger aus als beim NC700S oder Integra. Gleichzeitig tragen die perfekt austarierte, niedrige Schwerpunktlage sowie ein enger Wendekreis mit zu bester Beherrschbarkeit bei, speziell bei verhaltener Fahrt sowie im Stopp-and-Go-Verkehr.

Das Design des Bodyworks vor dem Fahrer zeigt Parallelen zum Honda Crossrunner. Der V-förmig in die Verkleidung eingepasste Multirefektor-Scheinwerfer ist am oberen Rand mit einem Positionslicht ausgestattet. Der Windschirm hält den Fahrtwind von Oberkörper und Helm ab und steigert den Fahrkomfort merklich. Dank eines Verstellmechanismus lässt sich der Schirm in der Höhe verstellen. Für den Beifahrer sind stabile Haltegriffe beidseitig am Heck vorgesehen.

Digitales Cockpit-Display

Das auf einem Aluminiumträger leicht erhöht angebrachte LCD-Display im Cockpit bietet alle Infos informativ und gut ablesbar. Zu digitalem Tacho und Balken-Drehzahlmesser finden sich Zeituhr, Tankanzeige, Kilometeranzeige, zwei Tageskilometerzähler sowie mehrere Kontroll-Leuchten.

3.3 Erfreulich leichtes, intuitives Handling

Konsequentes Baukastensystem

Dank des durchdachten Baukasten-Systems sind NC700X, NC700S und Integra mit identischen Chassiskomponenten ausgerüstet. Bei allen drei Modellen konnten Rahmen, Gabel, Bremse und Räder baugleich ausgeführt werden. Die perfekte Abstimmung aller Bauteile erlaubt jeweils vorbildlich sicheres Fahrverhalten sowie leichtes Handling. Beim X-Modell ist lediglich der Radstand mit 1540 mm länger (um 15 mm), dazu die Sitzhöhe mit 830 mm höher (um 40 mm). Auch die Federwege sind vorne und hinten länger bemessen (rund 30 mm). Alles zusammen trägt zum moderat erhabenen Feeling eines Crossover-Bikes bei.

Stahlrohr-Brückenrahmen, Zentralisierung der Massen

Passend zu den kompakten Gehäusemaßen des Viertakt-Twins hat Honda einen Rahmen aus Stahlrundrohren entwickelt. Der sorgfältig aufgebaute Gitterverbund hängt wie eine Brücke über dem Motor. Motorunterzüge sind dank gezielt positionierter Triebwerksbefestigungspunkte nicht notwendig. Das raumsparende, leichte, stabile und vergleichsweise tief reichende Konstrukt erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und trägt mit zur Zentralisierung der Massen und damit bestem Handling bei.

Der Heckrahmen ist aus dünneren Rohren gefertigt, um genügend Platz für den Tank im Sitzdreieck zu schaffen. Die 570 mm lange Stahlrohr-Hinterradschwinge in stabiler Kastenbauweise wirkt sich vorteilhaft auf die Traktion aus. Auch die platzsparende Pro-Link-Konstruktion trägt dazu bei, dass genügend Raum unter der Sitzbank für das Tankvolumen bleibt.

Stabiles Fahrverhalten

Eine Teleskopgabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser führt das Vorderrad der NC700X. Der Federweg beträgt 153,5 mm. Die Hinterradaufhängung wird über einen Monostoßdämpfer und Pro-Link-Hebelsystem geführt, die beim Einfedern ein progressives Ansprechverhalten bewirken. Dank 150 mm Federweg ist auch am Hinterrad für mehr als ausreichend Komfort gesorgt. Das Fahrverhalten bleibt dank gelungener Dämpfungs-Abstimmung stabil und sicher.

Räder mit Aluminiumgussfelgen

Die 17 Zoll großen Aluminiumfelgen mit Y-förmig gestylten Speichen werden mit einem neuen, fortschrittlichen Gussverfahren hergestellt und sind mit modernen Radialreifen bestückt, vorne in der Dimension 120/70-17, hinten in der Größe 160/60-17. Die Antriebskraft wird über eine verschleißarme 520er O-Ring-Rollenkette übertragen.

3.4 Markantes Crossover-Design

Robuster optischer Auftritt

Design und Linienführung des Bodyworks im Bereich vor dem Fahrer zeigen Parallelen zum Honda Crossrunner. Ein Windschirm hält den anströmenden Fahrtwind von Oberkörper und Helm ab und steigert den Fahrkomfort merklich.

Die NC700X präsentiert sich als besonders leicht zu steuernde Maschine für jeden Lifestyle, die sich vielfältig einsetzen lässt, im Stadtverkehr ebenso wie auf kurvenreichem Terrain im Gebirge. Das markante Design sorgt für einen gelungenen optischen Auftritt und signalisiert die Bereitschaft zu Abenteuern, wohin der Weg auch führt.

3.5 Optionale Dual Clutch Transmission

Auf Wunsch mit Doppelkupplungsgetriebe

Das Doppelkupplungsgetriebe ist eine im Motorradbereich innovative Technik, die weltweit nur Honda anbietet. Damit steht dem Fahrer offen, die Gangwahl manuell über Tasten am Lenker zu bestimmen oder gänzlich automatisiert schalten zu lassen. In beiden Betriebsarten entfällt das Bedienen eines Kupplungshebels. Einkuppeln beim Losfahren und das Auskuppeln beim Anhalten erledigt die Doppelkupplung automatisch mit. Der Fahrer kann seine Aufmerksamkeit voll und ganz dem Streckenverlauf und dem umgebenden Straßenverkehr widmen.

Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd den Kraftschluss zwischen den Zahnrad-Gangpaaren und der Getriebe-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 abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen die Gangwechsel ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft. Die Schaltmanöver laufen weich ab und erlauben eine nahtlose Beschleunigung. Auch für das Fahren zu Zweit ist eine Doppelkupplung angenehm, weil ruckartige Schaltbewegungen, die sonst ein Aneinanderstoßen der Helme von Fahrer und Beifahrer zur Folge haben, erst gar nicht auftreten.



Optional mit DCT

Für die Gangwechsel kann zwischen zwei Betriebsarten gewählt werden. Im manuellen Modus (MT) werden die Gänge mit der linken Hand über Drucktasten am Lenker geschaltet. Im Automatik-Modus (AT) wechselt das Doppelkupplungsgetriebe selbsttätig und schaltet die Gänge herauf und herunter. Dafür kann die Abstimmung der Steuerelektronik per Knopfdruck vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart. Die Gänge werden dann entsprechend früher oder später geschaltet, mit entsprechenden Auswirkungen auf Beschleunigung, Motorbremse, Drehzahlniveau und Verbrauch.

Lange Wartungsintervalle

Modernste Technik und fortschrittliche Fertigungsmethoden tragen dazu bei, dass die CN700X die künftigen Besitzer nicht nur mit begeisternden Fahrleistungen und niedrigen Betriebskosten entzückt, sondern auch bei den Wartungsintervallen überzeugt. Lediglich alle 12.000 Kilometer stehen Inspektionen auf dem Wartungsplan. Bei den besonders hochwertigen Iridium-Zündkerzen wird ein Wechsel sogar erst nach 48.000 Kilometern empfohlen.

3.6 Moderne Bremstechnologie

Bremssicherheit dank Combined ABS-System

Die NC700X ist mit dem Combined ABS-System von Honda ausgerüstet. Diese Kombibremse ist in der Praxis bewährt und hilft sowohl Einsteigern als auch routinierten Fahrern, Bremsmanöver mit großer Sicherheit auszuführen. Der Handbremshebel wirkt auf das Vorderrad, und zwar auf zwei Kolben der dort montierten Dreikolben-Bremszange. Damit kann bereits eine starke Verzögerung bewirkt werden. Der Fußbremshebel kontrolliert nicht nur die Hinterradbremse, sondern leitet über ein Regelventil auch ein bestimmtes Maß an Bremskraft auf den mittleren Kolben der vorderen Bremszange. Auch mit dieser Kombibremsfunktion kann effizient verzögert werden. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Hebel zeigt die NC700X ein optimales, ausgeglichenes Bremsverhalten und kommt bei Bedarf vehement und sicher zum Stehen.

Der Antiblockierschutz erhöht die Sicherheit speziell bei Bremsmanövern im Grenzbereich, auf regennasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen. Die ECU-Steuereinheit erfasst über Sensoren mögliche Anzeichen von Schlupf an den Rädern und regelt den Bremsdruck entsprechend ein, so dass Blockieren ausgeschlossen ist. Positiver Effekt der ABS-Technik sind kurze Bremswege bei Vollbremsungen und maximale Sicherheit für Fahrer und Beifahrer.

Wave-Bremsscheiben

Vorne und hinten sind sogenannte Wave-Bremsscheiben verbaut, deren äußere Rundung wellenförmig verläuft. Diese Formgebung trägt mit zur Reduzierung der ungefederten Massen bei, ebenso die Lochung der Scheiben, die zusätzlich das Nassbremsverhalten optimiert. Leichtbau wird ebenfalls am Vorderrad praktiziert, die adapterlosen Scheiben sowie der ABS-Geberring sind nicht an der Nabe, sondern an den Speichen verschraubt.

Im Herstellungsprozess werden vordere und hintere Bremsscheibe in einem Arbeitsgang aus einer Edelstahlplatte ausgestanzt. Dies ist möglich, weil der Außendurchmesser der kleineren Hinterradbremsscheibe kleiner ist als der Innendurchmesser der vorderen Bremsscheibe. Anders ausgedrückt: die kleine Bremsscheibe passt noch ins Innere der großen Einzelscheibe. So kann die Produktion effizienter gestaltet und gleichzeitig Rohmaterial gespart werden.

4. Farben

Die Honda NC700X ist 2012 in diesen Farbkombinationen erhältlich:

- Darkness Black Metallic
- Digital Silver Metallic
- Pearl Sunbeam White
- Magna Red



5. Optionales Zubehör

Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der NC700X werden durch ein breites Honda-Original-Zubehörangebot ergänzt:

34 Liter Topcase (erweiterbar auf 38 Liter)

29 Liter Packtaschen

Innentasche für 35 Liter Topcase

Innentasche für 45 Liter Packtasche

Innentaschen für Packtaschen

Hoher Windschirm

Beindeflektor Kit

Fußdeflektor Kit

LED Nebellampen Kit

Heizgriffe

12 Volt Steckdose

Hauptständer

Alarmanlage

U-Schloss

6. Technische Daten – NC700X (ED-Typ)

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder (Parallel-Twin), 8 Ventile, SOHC
Hubraum	670 cm ³
Bohrung x Hub	73 x 80 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Max. Leistung	35 kW (48 PS) / 6.250min ⁻¹ (95/1/EC) / * 38,1 kW (52 PS) / 6.250min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	60 Nm / 4.750min ⁻¹ (95/1/EC) / * 62 Nm / 4.750min ⁻¹ (95/1/EC)*

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	36 mm
Tankinhalt	14,1 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Computergesteuerte, digitale Transistorzündung
Zündkerze	IFR6G-11K
Starter	E-Starter

Batterie-Kapazität 12 V / 11 Ah
Scheinwerfer (abgeblendet) 12 V; 60W × 1 (aufgeblendet) / 55 W × 1

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe Mehrscheiben im Ölbad
* Mehrscheiben im Ölbad, zwei
Kupplungspakete
Betätigung manuell
* automatisiert in D oder S Modus / manuell

Gangzahl 6 Gänge

Primärübersetzung 1.73 / DCT 1.921

Gangstufen	1	2.812	DCT	2.666
	2	1.894	DCT	1.904
	3	1.454	DCT	1.454
	4	1.200	DCT	1.200
	5	1.033	DCT	1.033
	6	0.837	DCT	0.837

Endübersetzung 2.687 / DCT 2.437

Endantrieb Kette

RAHMEN

Typ Gitterbrücken-Stahlrohrrahmen

CHASSIS

Abmessungen (LxBxH) 2.210 mm x 830 mm x 1.285 mm

Radstand 1.540 mm

Lenkkopfwinkel 27°

Nachlauf 110 mm

Wendekreis 3 m

Sitzhöhe 830 mm

Bodenfreiheit 165 mm

Gewicht vollgetankt 218 kg

Max. Zuladung 209 kg

Zul. Gesamtgewicht 427 kg

RADAUFHÄNGUNG

Typ Vorne

Teleskopgabel mit 41mm Ø, 153,5 mm Federweg

Hinten Mono-Stoßdämpfer mit Pro-Link-Umlenkung, 150 mm Federweg

RÄDER

Typ

Vorne Aluminiumgussfelgen

Hinten Aluminiumgussfelgen

Felgengröße

Vorne 17M/C x MT3.50

Hinten 17M/C x MT4.50

Reifengröße

Vorne 120/70-ZR17M/C (58W)

Hinten 160/60-ZR17M/C (69W)

Reifendruck

Vorne 2,5 bar

Hinten 2,9 bar

BREMSEN

Typ Vorne 320 mm Einscheibenbremse, Dreikolbenzange,

Sintermetallbeläge, Combined-Bremssystem mit ABS

Hinten 240 mm Einscheibenbremse, Einkolbenzange, Sintermetallbeläge, Combined-Bremssystem mit ABS

* Version mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT)

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

Please note that the figures provided are results obtained by Honda under standardised testing conditions prescribed by WMTC. Tests are conducted on a rolling road using a standard version of the vehicle with only one rider and no additional optional equipment. Actual fuel consumption may vary depending on how you ride, how you maintain your vehicle, weather, road conditions, tire pressure, installation of accessories, cargo, rider and passenger weight, and other factors.

-

Contact:
Honda Motor
Europe Ltd.
470 London Road,
Slough,
Berkshire, SL3 8QY
Phone: +44 (0) 1753
590 500
Fax: +44 (0) 1753
590 000
www.honda-eu.com