

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

08 September 2022

2023 HONDA NC750X



Die NC750X - einer der beliebtesten Zweizylinder-Allrounder Europas - verfügt serienmäßig über Throttle By Wire Management, 3 wählbare Fahrmodi und verbesserte Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle). Das markante Styling verbirgt ein einzigartiges vorderes Staufach. Die volle LED-Beleuchtung, ein LCD-Display und das optionale sechsstufige Doppelkupplungsgetriebe DCT (Dual Clutch Transmission) runden die Ausstattung mit einzigartigen Honda Technologien ab.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale

4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. **Einleitung**

Seit der Einführung im Jahr 2012 (als NC700X) erfreut sich die NC750X in ganz Europa großer Beliebtheit. Gründe für den Erfolg gibt es mehrere: Ein bahnbrechender, drehmomentstarker und gleichzeitig kraftstoffsparender Zweizylindermotor, eine entspannte und komfortable Sitzposition mit breitem Lenker und bequemem Sitz, ein gefälliges Fahrwerk und das unverwechselbare Adventure-Styling spielen dabei eine bedeutende Rolle.

Der Stauraum (an dessen Stelle sich normalerweise der Kraftstofftank befindet), mit genug Platz für einen Integralhelm und Hondas einzigartiges Doppelkupplungsgetriebe (DCT), für das sich 2021 mehr als die Hälfte der europäischen Käuferschaft entschieden hat, sind weitere Pluspunkte, die die NC750X auszeichnen.

In der Summe ihrer Eigenschaften vereinen sich die Qualitäten der NC750X zu einer Maschine, die für alle Fahrbedingungen gerüstet ist – im Berufsverkehr, auf Reisen oder einfach zum Vergnügen – die NC750X ist ein wahrer Allrounder.

Honda hat die einzigartige und erfolgreiche Ausrichtung der NC750X kontinuierlich verbessert. Über die Jahre gab es einige Updates. Im Modelljahr 2014 erfolgte die Erhöhung des Hubraums um 75 cm³, im Modelljahr 2016 bekam die NC750X ihr Adventure-Styling, neue Instrumente, Upgrades für das DCT und eine LED-Beleuchtung. Im Jahr 2018 kamen die zweistufige Honda Selectable Torque Control und die mögliche Variante mit 35 kW für A2 Führerscheinklasse-Besitzer hinzu.

Für das Modelljahr 2021 konzentrierte sich Honda voll und ganz auf die Verbesserung der Stärken der NC750X – Alltagstauglichkeit, Allroundfähigkeiten und optimales Handling. Motorleistung und Drehmoment wurden geschärft. Der rote Bereich wurde angehoben und verlieh der Maschine im oberen Drehzahlbereich ein Extra an Agilität. Das Bike wurde auch um 6 kg leichter, mit einer um 30 mm niedrigeren Sitzhöhe. Die Ergänzung mit Throttle By Wire, elektronischen Fahrmodi und einer verfeinerten Honda Selectable Torque Control (HSTC) rundeten das Gesamtpaket ab.

2. **Modellübersicht**

Der Parallel-Twin Zweizylinder Motor bietet starke Leistung im unteren und mittleren Drehzahlbereich und fördert das entspannte Fahren bei höheren Geschwindigkeiten sowie die Kraftstoffeffizienz. Die Spitzenleistung liegt bei 59 PS (43,1 kW) mit beeindruckenden 69 Nm Drehmoment. Der Kraftstoffverbrauch der NC750X liegt bei nur 3,5 l / 100 km (WMTC) und bietet so eine annähernde Reichweite von 400 km mit einem 14,1 Liter großen Tank unter dem Sitz.

Throttle By Wire (TBW) erlaubt die Motorcharakteristik über drei vordefinierte Fahrmodi anzupassen: RAIN, STANDARD und SPORT. Die NC750X verfügt auch über einen individuell einstellbaren USER Modus. So gelingt ebenso eine feinere Einstellung der Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle), welche nun 3 Stufen bietet. Mit dem optional erhältlichen Doppelkupplungsgetriebe (DCT) passt sich das Schaltverhalten auf den jeweils gewählten Fahrmodus an. Zusätzlich kann beim DCT aus 4 vordefinierten Einstellungen gewählt werden (USER-Mode).

Das Chassis besteht aus einem Stahlrohrrahmen, 41 mm USD Frontgabel und einen Monostoßdämpfer mit ProLink-Aufhängung. Darüber hinaus gefällt das Bike mit einem minimalistischen, frischen Styling und moderner LED-Beleuchtung. Ein schützender Windschild, die LCD-Instrumentenanzeige sowie der 23 Liter große Stauraum unter dem Tank runden das Design ab. Die Sitzhöhe beträgt 800 mm.

Im Modelljahr 2023 wird die NC750X in folgenden Farbvarianten erhältlich sein:

- **NEU**** Mat Jeans Blue Metallic mit Silver trim
- **NEU**** Pearl Deep Mud Gray mit Silver trim
- **NEU**** Candy Chromosphere Red mit Silver trim
- Mat Ballistic Black Metallic mit **neuem** Black trim

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Motor

- **Spitzenleistung 59 PS (43,1 kW) und 69 Nm Drehmoment**
- **EURO5-konform, Verbrauch von 3,5 l / 100 km (WMTC-Modus)**
- **Geschmeidiges Herunterschalten dank neuer Anti-Hopping-Kupplung**
- **Für A2-Führerscheininhaber ist eine Version mit 48 PS (35 kW) möglich**

Die Konstruktion des flüssigkeitsgekühlten, SOHC 8-Ventil-Parallel-Twin-Motors der NC750X mit 745 cm³ Hubraum gewährleistet jede Menge Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich. Die vergleichsweise langhubige Architektur mit speziell geformten Brennkammern garantiert in Verbindung mit der Kurbelwelle mit hoher Massenträgheit bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen ein hohes Drehmoment. Die leichte Vorwärtsneigung des Motors verlagert den Schwerpunkt für optimale Stabilität nach unten.

Die Spitzenleistung beträgt 59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min, mit einem maximalen Drehmoment von 69 Nm bei 4.750 U/min. Bohrung und Hub betragen 77 x 80 mm mit einem Verdichtungsverhältnis von 10,7:1. Gemessen ab 30 km/h legt die NC750X in 1,7 Sekunden 20 Meter zurück und in 3,2 Sekunden 50 Meter, während der drehfreudige Motor bei 60 km/h nur 2.500 U/min läuft.

Für A2 Führerscheinklasse-Besitzer ist es möglich, die Vollversion nachträglich auf 48 PS (35 kW) zu beschränken, indem ein Honda Händler ein neues Mapping auf die ECU aufspielt. Die NC750X verfügt auch über eine Anti-Hopping-Kupplung. Sie reduziert die Hebelkraft bei Betätigung und sorgt dafür, dass das Hinterrad beim schnellen Herunterschalten nicht blockiert. Die NC750X verfügt serienmäßig über ein 6-Gang-Schaltgetriebe.

Konstruktive 270 Grad-Kröpfung, versetzte Zündfolge sowie der Einsatz von zwei Ausgleichswellen bewirken eine angenehme Laufkultur und jede Menge Fahrvergnügen. Alle Komponenten sind so konzipiert, dass sie mehrere Aufgaben gleichzeitig übernehmen: Die Nockenwelle treibt die Wasserpumpe an, während eine der Ausgleichswellen die Ölpumpe antreibt. Indem die Anzahl der Teile auf diese Weise auf ein Minimum reduziert wird, wird der Motor leicht, effizient und zuverlässig gehalten.

Der leichte, pentagonförmige Endschalldämpfer verfügt über zwei Kammern, die über ein gelochtes Verbindungsrohr miteinander verbunden sind. Im Zusammenspiel mit einer weiteren Resonanzkammer entsteht so ein tiefer, unverwechselbarer Klang. Der zweilagige Katalysator hält die Emissionswerte gering.

Der Kraftstoffverbrauch der NC750X liegt bei nur 3,5 l / 100 km (WMTC) und bietet so eine annähernde Reichweite von 400 km mit einem 14,1 Liter großen Tank unter dem Sitz. Der Motor erfüllt die Vorgaben der EURO5 Norm.

3.2 Elektronik

- **Throttle By Wire bietet drei voreingestellte Fahrmodi und einen benutzerdefinierten USER Modus**
- **Honda Selectable Torque Control (HSTC) mit 3 Stufen**

Dank Throttle By Wire kann der Fahrer zwischen 3 verschiedenen Fahrmodi wählen, um die Motorcharakteristik an die jeweiligen Fahrbedingungen anzupassen. Die Modus-Auswahl funktioniert über die Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers und wird auf dem LCD-Display angezeigt.

SPORT sorgt für eine sportlichere Leistungsentfaltung und Bremswirkung des Motors, mit geringem Eingriff des HSTC und DCT Stufe 4.

RAIN überträgt niedrige Motorleistung und Motorbremswirkung mit starkem Eingreifen von HSTC und DCT Level 1.

STANDARD bietet eine ausgewogene Einstellung zwischen Motorleistungsentfaltung, Motorbremse und HSTC und DCT Stufe 2.

USER ermöglicht benutzerspezifische Einstellungsmöglichkeiten der Motorleistungsentfaltung und Motorbremse, HSTC in den Stufen niedrig, mittel und hoch, sowie vier DCT Stufen. Die HSTC kann auch ausgeschalten werden.

Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) ist sowohl bei der NC750X mit Schaltgetriebe als auch bei der DCT-Version serienmäßig verbaut. Mit Throttle By Wire steuert sie das Hinterraddrehmoment in 3 Stufen:

Level 1 sorgt für einen minimalen Eingriff des Systems und ermöglicht das kontrollierte Durchdrehen des Hinterrades – zum Beispiel auf Kies.

Level 2 ist die Standardeinstellung und bietet eine sichere Traktion für jegliche Fahrbedingungen.

Level 3 bietet maximale Kontrolle auf rutschigen Straßen.

HSTC kann auch deaktiviert werden.

3.3 Doppelkupplungsgetriebe (DCT – Dual Clutch Transmission)

- ***Unterschiedliche Schaltmuster je nach gewähltem Fahrmodus***
- ***USER-Mode mit 4 Grundeinstellungen zur Auswahl***
- ***Natürliches Fahrgefühl dank Adaptive Clutch Capability Control***

Das Honda Doppelkupplungsgetriebe DCT ist bereits im dreizehnten Produktionsjahr und kam im Jahr 2010 mit der VFR1200F auf den Markt. Seitdem wurden in Europa über 200.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft und 59 % der NC750X Kunden haben sich im Jahr 2021 für die DCT Variante entschieden.

Das Getriebe ermöglicht nahtlose Gangwechsel und bietet beim Fahren schnell unersetzbaren Mehrwert. Das Getriebe verwendet zwei Kupplungen: Eine für das Anfahren und den 1., 3. und 5. Gang, die andere für den 2., 4. und 6. Gang. Die Hauptwellen der beiden Kupplungen sind platzsparend ineinander geführt, um eine kompakte Bauweise zu ermöglichen.

Jede Kupplung wird unabhängig voneinander durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Wenn ein Gangwechsel erfolgt, wählt das System den Zielgang unter Verwendung der derzeit nicht verwendeten Kupplung. Die erste Kupplung wird dann elektronisch ausgerückt, während gleichzeitig die zweite einkuppelt.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger, schneller und nahtloser Gangwechsel. Da die Doppelkupplung den Antrieb von einem Gang in den nächsten mit minimaler Antriebsunterbrechung zum Hinterrad überträgt, werden die Stoß- und Nickbewegungen der Maschine minimiert, sodass sich der Wechsel direkt und gleichmäßig anfühlt. Zusätzliche Vorteile sind z. B. die Langlebigkeit (da die Gänge nicht durch falsches Schalten beschädigt werden können), Verhindern des Abwürgens, stressfreies Fahren in der Stadt und eine geringere Ermüdung des Fahrers.

Beim DCT-Getriebe kann der Fahrer entweder den manuellen Modus wählen und mit den Wippen an der linken Seite des Lenkers schalten oder den Automatik-Modus. Im Automatikmodus der NC750X gibt es 4 verschiedene Schaltmuster mit 3 Standardeinstellungen: Stufe 1 ist die entspannteste und wird in Kombination mit dem RAIN-Modus verwendet. Die Stufen 2 und 4 schalten erst bei höheren Drehzahlen in den nächsten Gang und sind mit den Fahrmodi STANDARD und SPORT verknüpft.

Unter Verwendung des USER-Mode kann ein viertes DCT-Schaltmuster gewählt werden. Dieses ist in Bezug auf die Motorcharakteristik zwischen den Fahrmodi STANDARD und

SPORT einzuordnen.

Die Adaptive Clutch Capability Control ist ein Feature des DCT bei der NC750X zur Steuerung des übertragenen Kupplungsdrehmoments. Dadurch ergibt sich beim Öffnen oder Schließen des Gasgriffes ein natürliches Ansprechverhalten, was geschmeidigeres Fahren verspricht.

3.4 Styling & Equipment

- ***Sportlich dynamischeres, minimalistisches Styling***
- ***Volle LED Beleuchtung und LCD-Display***
- ***Windschild designt für Wind- und Wetterschutz***
- ***23 Liter Stauraum bietet Platz für einen Adventure-Style Vollvisierhelm***

Die NC750X verfügt dank kompakter oberer und unterer Verkleidung, die durch den muskulösen Kraftstofftank akzentuiert wird, über einen markanten Auftritt. Der moderne LED-Scheinwerfer sorgt für eine unverwechselbare Frontsignatur. Der Windschild wurde für Wind- und Wetterschutz konzipiert. Die schlanken Seitenverkleidungen sorgen zusammen mit der ebenfalls schlanken Sitzbank für eine gelungene, nach vorne gerichtete Haltung.

Einzigartig bei der NC750X ist das Staufach, das sich an der Stelle befindet, an der normalerweise der Kraftstofftank eines Motorrads sitzt. Das Volumen des Faches fasst 23 Liter und die Form ermöglicht die Unterbringung eines Adventure Helms. Optional erhältlich ist ein USB-Ladeanschluss an der oberen linken Seite.

Das LCD-Display ermöglicht die Steuerung der Fahrmodi in Verbindung mit der Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers. Die hinteren Blinker der NC750X haben eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS). Bei einer Negativbeschleunigung von 6 m/s^2 und einer Mindestgeschwindigkeit von 53 km/h mit gleichzeitig betätigter Bremse blinken die Warnblinker, um andere Verkehrsteilnehmer vor einem abrupten Stopp zu warnen. Darüber hinaus wird der Schwellenwert auf eine Negativbeschleunigung von mindestens $2,5 \text{ m/s}^2$ reduziert, wenn das ABS aktiviert ist.

Der Zündschlüssel der NC750X ist im Wave-Design. Hondas bewährte elektronische HISS-Wegfahrsperre ist damit gekoppelt. Ohne spezielle Codierung des Zündschlüssels

lässt sich die Maschine nicht starten, womit Langfingern jede Chance auf Erfolg genommen wird.

3.5 Chassis

- ***Diamant-Stahlrohrrahmen***
- ***800 mm Sitzhöhe***
- ***41 mm Showa Dual Bending Valve Gabel***
- ***Pro-Link-Monoshock hinten, Federvorspannung einstellbar***

Der Kern des Chassis ist ein Diamant-Stahlrohrrahmen, er ist leichtgewichtig und stark zugleich. 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.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 27° und der Nachlauf 110 mm, mit einem Radstand von 1.525 mm (1.535 mm mit DCT) und einer Gewichtsverteilung von 48 vorne und 52 hinten. Das Gewicht vollgetankt beläuft sich auf 214 kg (mit DCT auf 224 kg). Die Sitzhöhe beträgt 800 mm.

Die 41 mm Showa Teleskopgabel hat 120 mm Federweg und verfügt über Showa's Double-Bending-Valve Technologie, welche Fahrkomfort und Dämpfung spürbar optimiert. Dadurch ergibt sich bei niedrigen Geschwindigkeiten eine Dämpfung im exakten Verhältnis zur Kolbengeschwindigkeit, was die Fahrqualität und den Komfort verbessert. Der hintere Monoshock-Dämpfer verfügt über 120 mm Federweg und ist in der Federvorspannung einstellbar. Der Dämpfer ist via Pro-Link mit der Schwinge verbunden und bietet sowohl Komfort als auch Kontrolle.

Vorne liefert die 320 mm Wave-Bremsscheibe mit Zweikolben-Bremssattel jede Menge gut dosierbare Bremskraft. Sie wird von einer 240 mm Wave-Bremsscheibe mit Einkolben-Bremssattel am Heck unterstützt. Das serienmäßige Zweikanal-ABS sorgt für kraftvolles und sicheres Bremsen auch auf rutschiger oder nasser Fahrbahn.

Die 17 Zoll Aluminiumguss-Felgen sind vorne mit Reifen in der Dimension 120/70 ZR17 und hinten in der Dimension 160/60 ZR17 kombiniert. L-förmige Ventile aus geschmiedetem Aluminium erleichtern die Kontrolle und Einstellung des Luftdrucks.

4. Honda Original Zubehör

Für die Honda NC750X Modelljahr 2023 ist umfangreiches Honda Original Zubehör erhältlich, einzeln oder in Paketen.

Das **Urban-Paket** ist darauf ausgerichtet, das tägliche Pendeln angenehmer zu gestalten:

- Gepäckträger
- 50 Liter Topcase mit Rückenlehne
- 25 Liter Innentasche für Topcase
- Aluminium-Einsatz für Topcase

Das **Travel-Paket** erweitert die Stauraum-Möglichkeiten:

- Seitenkoffer (26 Liter rechts, 33 Liter links)
- Innentaschen für Seitenkoffer
- Seitenkofferträger
- Aluminium-Einsatz für Seitenkoffer
- USB-Ladeanschluss

Das **Adventure-Paket** verleiht der NC750X noch mehr Adventure Touch und verfeinert die Straßenpräsenz:

- Frontschutzbügel
- Nebelscheinwerfer

Das **Comfort-Paket** erhöht den Fahrkomfort der NC750X:

- Hoher Windschild
- Bein-Windabweiser-Set
- Heizgriffe
- Hauptständer

Folgendes Zubehör ist ebenso erhältlich:

- Rückenlehne für Topcase
- 38 Liter / 50 Liter Topcase
- Topcase-Schloß
- Innentasche für Topcase (38 Liter / 50 Liter)
- U-Schloß

5. Technische Daten

| | |
|---------------------|---|
| MOTOR | |
| Typ | Flüssigkeitsgekühlt, SOHC Parallel-Zweizylinder, 4-Takt, 8 Ventile, erfüllt EURO5 Abgasnorm |
| Hubraum | 745 cm ³ |
| Bohrung ´ Hub | 77 mm x 80 mm |
| Verdichtung | 10,7 : 1 |
| Max. Leistung | 59 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min |
| Max. Drehmoment | 69 Nm bei 4.750 U/min |
| Ölvolumen | 4 Liter |
| Geräuschpegel (dB) | L-wot – 77 L-urban – 72 |
| KRAFTSTOFFSYSTEM | |
| Gemischaufbereitung | PGM-FI Kraftstoffeinspritzung |
| Tankinhalt | 14,1 Liter |
| Kraftstoffverbrauch | MT: 3,5 l / 100 km (WMTC Modus) DCT: 3,5 l / 100 km (WMTC Modus - in Stufe D) |
| ELEKTRIK | |
| Starter | Elektrostarter |
| Batterie | 12 V / 11 AH |
| ANTRIEB | |

| | |
|---------------------|---|
| Kupplung | MT: Mehrscheiben im Ölbad Doppelkupplung (DCT): Mehrscheibenkupplungspakete, hydraulisch |
| Getriebe | Manuell: 6-Gang DCT: 6-Gang |
| Endantrieb | Kette |
| RAHMEN | |
| Typ | Diamant-Stahlrohrrahmen |
| FAHRWERK | |
| Abmessungen (L`B`H) | 2.210 mm x 846mm x 1.330 mm |
| Radstand | MT: 1.525 mm DCT: 1.535 mm |
| Lenkkopfwinkel | 27° |
| Nachlauf | 110 mm |
| Sitzhöhe | 800 mm |
| Bodenfreiheit | 145 mm |
| Gewicht vollgetankt | 214 kg (MT) / 224 kg (DCT) |
| RADAUFHÄNGUNG | |
| Vorne | 41 mm Telegabel, 120 mm Federweg |
| Hinten | Monostoßdämpfer mit Pro Link Hebelumlenkung, Federweg 120 mm |
| RÄDER | |
| 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) |
| BREMSEN | |
| 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 |
| INSTRUMENTE / ELEKTRIK | |
| Instrumente | Digitaler Balkendrehzahlmesser und Tachometer, Ganganzeige, Tank- und Kraftstoffverbrauch (momentan/Durchschnitt), Uhr, zwei Tageskilometerzähler, 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.