

**HONDA**

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**05 November 2024**

**HONDA NC750X, Modelljahrgang 2025**



*Die NC750X, in Europa eines der populärsten Allroundbikes, wurde für 2025 umfassend überarbeitet, mit frischem Verkleidungsdesign, neuem LED-Scheinwerfer, 5 Zoll-TFT-Farbdisplay mit integrierter RoadSync-Konnektivität sowie hinterleuchtetem Vierwege-Lenkerschalter. Im Vorderrad verzögert neu eine Doppelscheibenbremse mit schwimmend gelagerten 296 mm-Scheiben und Doppelkolben-Bremszangen. Leichte, neue Aluminiumfelgen komplettieren das Fahrwerk mit 17-Zoll-Laufräder vorne wie hinten, neben der Showa 41 mm SBDV Telegabel und der Hinterradschwinge mit Pro-Link-Aufhängung.*

*Für mühelosen Vortrieb sorgt der durchzugsstarke 750er Zweizylinderantrieb, der mit elektronischem Gasgriff-Management (Ride by Wire), drei Fahrmodi und Honda*

*Selectable Torque Control* ausgestattet ist. Das optionale Doppelkupplungsgetriebe (DCT) wertet ein verbessertes Langsamfahrverhalten auf. Mit Blick auf gesteigerte Nachhaltigkeit wird bei der NC750X bei zwei der neuen Farboptionen colorierter Durabio verwendet, ein nachhaltiger, biomassebasierter Kunststoff.

–

## **Inhalt:**

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

–

## **1. Einleitung**

Seit dem Verkaufsstart im Jahr 2012 (zunächst als NC700X) erfreut sich die NC750X dank patenter Multifunktionalität europaweit großer Beliebtheit. Gründe dafür sind: Ein drehmomentstarker und sparsamer Zweizylindermotor, eine entspannte und komfortable Sitzposition mit breitem Lenker und bequemer Sitzbank, ein stabiles Fahrwerk sowie das unverwechselbare Adventure-Styling.

Weitere Pluspunkte der NC750X sind der praktische Stauraum unter einer Klappe im Tankbereich (der eigentliche Benzintank findet sich unter der Sitzbank im Rahmendreieck), der Platz für einen Integralhelm bietet; sowie das optionale DCT-Doppelkupplungsgetriebe, für das sich 2021 bereits mehr als die Hälfte der europäischen Käufer entschieden hat.

In der Summe vereinen sich die Qualitäten der NC750X zu einer Allround-Mittelklasse-Maschine, die viel bietet, hervorragend funktioniert und für jedweden Einsatz gerüstet ist – im Berufsverkehr, auf Reisen sowie bei entspannten Spritztouren.

Honda legte großen Wert darauf, die Vorzüge der NC750X über die Jahre weiter zu perfektionieren. Im Jahr 2014 wuchs der Hubraum um 75 cm<sup>3</sup> auf 745 cm<sup>3</sup> an. 2016 folgte ein modernisiertes Adventure-Styling, dazu wurden neue Instrumente, ein DCT-Upgrade sowie LED-Lichttechnik spendiert. Im Jahr 2018 gelangte die Honda mit zweistufiger HSTC-Traktionskontrolle sowie auch als 48 PS/35 kW-Variante in den Handel.

2021 konzentrierten sich die Entwickler auf die Verbesserung der Stärken der NC750X, nämlich Praxistauglichkeit, Allroundfähigkeit und Handling. Dafür wurden Motorleistung und Drehmomententfaltung weiter optimiert. Der rote Bereich beginnt seither später und verleiht der Maschine im oberen Drehzahlbereich eine Extraportion Agilität. Die Ergänzung um drei elektronische Fahrmodi plus weitere Features verlieh dem Gesamtpaket den letzten Schliff.

Für 2025 setzt Honda die Erfolgsgeschichte der NC750X als großartiger Allrounder mit neuem Design, verstärktem Einsatz nachhaltiger Materialien bei der Herstellung, in Details optimierter Technik sowie feingeschliffenem DCT fort.

–

## 2. Modellübersicht

Das schlanke und markante neue Bodywork definiert die Silhouette. Integriert wurde dazu ein neues Design der LED-Scheinwerfer. Ein neues 5 Zoll großes TFT-Farbdisplay zeigt überarbeitete Menüs und Farben und überzeugt mit bester Ablesbarkeit auch an hellen Tagen. Das Gerät integriert RoadSync-Konnektivität, die Bedienung erfolgt über einen neuen, hinterleuchteten Vierwegeschalter links am Lenker. Damit lässt sich neben anderen Smartphone-Funktionen auch die Turn-by-Turn-Navigation auf dem Bildschirm nutzen. Die Sitzhöhe beträgt 800 mm und der Stauraum (unter der Tankhaube) fasst 23 Liter.

Der Parallel-Zweizylinder-Motor verbindet bei unteren bis mittleren Drehzahlen kraftvolle Leistung mit pulsierender Laufkultur sowie hoher Kraftstoffeffizienz. Die Spitzenleistung beträgt 58,6 PS (43,1 kW) bei moderaten 6.750 U/min, das max. Drehmoment 69 Nm bei 4.750 Touren. Mit dem 14,1-Liter-Tank ist ein Aktionsradius von fast 400 km erreichbar.

Das elektronische Gasgriff-Management (Throttle by Wire) ermöglicht die Abstimmung der Motorcharakteristik über drei Fahrmodi: Rain, Standard und Sport. Zusätzlich kann ein User-Modus beliebig konfiguriert werden. Der Eingriff der sicherheitsfördernden HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) lässt sich in drei Stufen einstellen, wobei der Rain-Modus für 2025 neu überarbeitet wurde.

Bei der NC750X mit optionalem DCT-Doppelkupplungsgetriebe passt sich das Schaltverhalten dem jeweils gewählten Fahrmodus an. Auch beim DCT gibt es einen User-Mode, mit dem sich die möglichen Getriebefunktionen und Schaltmuster bei Bedarf präferiert einstellen lassen. Gezielt verbessert wurden für 2025 insbesondere das sanfte Anfahren aus dem Stand und die Kontrollierbarkeit bei niedrigem Tempo (unter 10 km/h) sowie bei U-Turn-Wendemanövern im Stadtverkehr.

Das Stahlrohr-Chassis komplettieren eine 41-mm-Telegabel vorne und eine Pro-Link-Schwinge mit Monostoßdämpfer hinten. Beim 2025er Modell ersetzt eine Doppelscheibenbremse mit zwei 296-mm-Scheiben die bisherige Ausstattung mit einer Einzelscheibe. Die 17-Zoll-Felgen vorne/hinten glänzen im neuen „3x3“-Design und fallen dazu leichter aus, um das zusätzliche Gewicht des neuen Bremssystems auszugleichen.

Die 2025er NC750X ist in vier neuen Farben erhältlich:

- **\*\*NEU\*\*** Earth Ivy Ash Green
- **\*\*NEU\*\*** Earth Black
- **\*\*NEU\*\*** Mat Pearl Glare White
- **\*\*NEU\*\*** Fighting Red

—

## 3. Ausstattungsmerkmale

### 3.1 Styling & Ausstattung

- **Überarbeitetes Design und neue LED-Scheinwerfer**
- **Neues 5 Zoll großes TFT-Farbdisplay integriert RoadSync-Konnektivität**
- **Verwendung von Durabio und anderen recycelten Kunststoff-Materialien**

- **23 Liter-Stauraum bietet ausreichend Platz für einen Integralhelm**

Obere und untere Verkleidung präsentieren sich weiterentwickelt; mit klarem Design und robuster Linienführung erhält die 2025er NC750X eine neue dynamische Identität. Überarbeitet wurde auch die Art und Weise der Befestigung, um den Aus- und Einbau der Verkleidungen und damit letztendlich die Wartungsfreundlichkeit insgesamt zu verbessern.

Die Entwickler spendierten der NC750X dazu einen neuen, rutschfesteren Sitzbankbezug mit zusätzlichen Nähten, um das Premium-Gefühl des Motorrads zu verstärken. Ebenfalls überarbeitet wurde die Abdeckung für das superpraktische Staufach vor dem Fahrer.

Ein neuer LED-Scheinwerfer verhilft zu einer starken Frontsignatur. Der Windschild bietet praxismgerechten Wind- und Wetterschutz, während schlanke Seitenteile, Abdeckungen und das überarbeitete Heck das fortschrittliche Gesamtkonzept betonen. Zur Individualisierung ist eine breit gefächerte Palette Honda Originalzubehör optional erhältlich, etwa eine Höhenverstellung für den Windschild oder ein zusätzlich gepolsteter Komfortsitz.

Bei der 2025er NC750X werden in der Produktion nachhaltige Teile aus Durabio (Biomasse-basierter Kunststoff) verwendet – Windschild, Teile des Bodyworks sowie weitere Komponenten – um die Umweltbelastung möglichst gering zu halten.

Ein einzigartiges Feature der NC750X ist der Stauraum anstelle des Kraftstofftanks. 23 Liter Volumen reichen sogar aus, um einen Integralhelm aufzunehmen. Dort lässt sich ebenfalls ein (optionaler) USB-C-Anschluss platzsparend und gut zugänglich installieren. Optional erhältlich ist auch ein passendes Trennwandsystem, mit dem sich der zur Verfügung stehende Raum im Alltag besser nutzbar aufteilen lässt.

Das 5 Zoll große TFT-Farbdisplay nutzt „Optical Bonding“, um die Ablesbarkeit bei hellem Sonnenlicht zu verbessern. Durch das Versiegeln des Spalts zwischen dem Deckglas und dem TFT-Bildschirm mit Harz wird die Blendung reduziert und die Durchlässigkeit der Hintergrundbeleuchtung verbessert. Für das Display lassen sich drei Optionen aufrufen (Balken-, Kreis- oder Standard-Darstellung). Die Steuerung erfolgt über den hinterleuchteten Vierwegschalter an der linken Lenkerarmatur.

Integrierte RoadSync-Konnektivität ermöglicht unterwegs die Nutzung eines Android- oder iOS-Smartphones für Turn-by-Turn-Navigation, E-Mails, Telefonie, Musik- und Wetter-News. Angezeigt werden die Infos über das TFT -Display. Für die sprachgesteuerte Nutzung wird ein Headset im Helm benötigt, zudem muss das Smartphone über Bluetooth mit dem Fahrzeug verbunden sein. Die RoadSync-App lässt sich kostenfrei über den Play-Store oder den App-Store downloaden.

Zur Ausstattung gehört das Emergency Stop Signal (ESS). Dieses sicherheitsrelevante Feature sorgt dafür, dass bei plötzlichem Bremsen mit mehr als 56 km/h die Blinker in Warnblinkmodus aufleuchten, um andere Verkehrsteilnehmer vor einer Vollbremsung zu warnen.

Bewährten Diebstahlschutz bietet das Honda Ignition Security System (HISS). Wenn der im Schlüssel befindliche ID -Chip und die ID des ECU-Motorsteuergerätes nicht übereinstimmen, lässt sich der Motor nicht starten.

---

## **3.2 Motor**

- **Max. Leistung 58,6 PS (43,1 kW), max. Drehmoment 69 Nm**
- **Erfüllt Euro 5+, sparsamer Verbrauch von 3,5 l/100 km**
- **Antihopping-Kupplung bei Ausführung mit 6-Gang Schaltgetriebe**
- **48 PS (35 kW) Version für A2-Führerschein-Inhaber verfügbar**

Die Konstruktion des flüssigkeitsgekühlten SOHC 8 -Ventil- Parallel- Twin s der NC750X sorgt für erstaunliche Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich. Die Auslegung mit langem Hub und speziell geformten Brennkammern stellt in Verbindung mit reichlich Kurbelwellen-Schwungmasse viel Kraft und ein hohes Drehmoment sicher. Die vorgeneigte Einbaulage des Zylinderblocks verlagert dazu den Schwerpunkt für optimale Fahrstabilität nach unten.

Die Spitzenleistung beträgt 58,6 PS (43,1 kW) bei 6.750 U/min, das max. Drehmoment 69 Nm bei 4.750 U/min. Bohrung und Hub sind mit 77 x 80 mm bemessen. Die Verdichtung ist mit 10,7:1 angegeben.

Für Inhaber des A2-Führscheins ist eine 35 kW-Version erhältlich, die bei Bedarf zu gegebener Zeit beim Honda Händler auf volles Leistungsvermögen zurückgerüstet werden kann. Die Antihopping Kupplung reduziert die Hebelkraft bei der Betätigung um 20 % und stellt dazu beim herkömmlich fußgeschalteten Sechsganggetriebe sicher, dass das Hinterrad beim schnellen Herunterschalten nicht unbeabsichtigt kurzzeitig blockiert.

Zwei Ausgleichswellen wirken unerwünschten Vibrationen entgegen. Dank der um 270° gekröpften Kurbelwelle und des charakteristischen Zündintervalls brilliert der Motor mit einer angenehmen, sanft pulsierenden Laufkultur. Bohrung und Hub betragen 77 x 80 mm.

Einzelne Komponenten sind so konzipiert, dass sie mehrere Aufgaben gleichzeitig übernehmen. So treibt die Nockenwelle auch die Wasserpumpe an, während eine der Ausgleichswellen die Ölpumpe mit antreibt. Die konstruktive Minimierung der beweglichen Motorteile macht das moderne Twin-Triebwerk leicht, effizient und zuverlässig.

Der leichte und formschöne Endschalldämpfer verfügt über zwei Kammern, die miteinander verbunden sind. Im Zusammenspiel mit einer weiteren Resonanzkammer entsteht ein tiefer, unverwechselbarer Klang. Der integrierte Doppelkatalysator hält die Emissionswerte gering.

Die 2025er NC750X erfüllt die Abgasnorm Euro 5+ und begnügt sich beim Verbrauch mit nur 3,5 Liter Kraftstoff auf 100 km. Mit dem 14,1 Liter-Tank resultiert daraus eine Reichweite von fast 400 km.

Eine zweite Lambda-Sensorik und eine OBD2-Schnittstelle tragen dafür Sorge, dass die 2025er NC750X eine präzise Überwachung der Luft/Kraftstoff -Anteile für die Einhaltung der Emissionen nach Abgasnorm Euro 5+ erfüllt.

---

## **3.3 Motor-Elektronik**

- **Elektronisches Gasgriff-Management (Throttle by Wire) mit 3 Standard-**

## **Fahrmodi und User-Modus**

- **Dreistufig einstellbare, feinfühlig ansprechende Honda Selectable Torque Control (HSTC) und verbesserter Rain-Modus**

Dank des elektronisch gesteuerten Gasgriff-Managements (Throttle by Wire) kann der Fahrer zwischen drei verschiedenen Fahrmodi wählen, um die Motorcharakteristik an die jeweiligen Fahrbedingungen anzupassen. Die Auswahl wird über die linke Schalterarmatur am Lenker vorgenommen und entsprechend auf dem Cockpit-Display angezeigt.

- **SPORT** bedeutet eine möglichst dynamische Leistungsentfaltung und die volle Motorbremse bei geringem Eingreifen der HSTC-Traktionskontrolle sowie den DCT-Modus 4.
- **RAIN** bewirkt eine möglichst sanfte Leistungsentfaltung und weniger ausgeprägte Motorbremse bei gleichzeitig früherem Eingriff der HSTC-Traktionskontrolle. Beim DCT-Doppelkupplungsgetriebe entspricht das Schaltmuster Stufe 1.
- **STANDARD** bewirkt einen ausgewogenen Mittelwert von Leistungsabgabe, Motorbremse und HSTC-Eingriff sowie den DCT-Modus 2.
- **USER** ermöglicht ein individuelles Setup. Leistungsentfaltung und Motorbremse können von niedrig über mittel bis hoch eingestellt werden, ebenso die HSTC-Traktionskontrolle. Für das DCT stehen 4 verschiedene Schaltmuster zur Auswahl.

Die HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) gehört bei der NC750X mit Schaltgetriebe als auch bei der DCT-Version mit zur Ausstattung. Die praxisgerecht feine Abstimmung steuert das Hinterraddrehmoment dank Throttle-by-Wire-Management in drei Stufen ein:

- **Level 1** erlaubt den geringstmöglichen Eingriff des Systems für ein gewolltes Durchdrehen des Hinterrads etwa auf losem Untergrund.
- **Level 2** ist die Standardeinstellung und bietet sichere Traktion für nahezu alle Fahrbedingungen auf normal griffigem Asphaltbelag.
- **Level 3** bietet maximale Kontrolle auf rutschigen Asphalt, etwa bei Regen.

Die HSTC-Traktionskontrolle kann bei Bedarf auch abgeschaltet werden.

—

### **3.4 Doppelkupplungsgetriebe (DCT)**

- **Verbessertes Anfahr- und Langsamfahrverhalten**
- **Unterschiedliche DCT-Schaltmuster für die einzelnen Fahrprogramme**
- **Zusätzlicher User-Modus ermöglicht individuelle Anpassung**

Honda's DCT-Doppelkupplungsgetriebe (Dual Clutch Transmission) befindet sich inzwischen im 15. Produktionsjahr, europaweit fanden bereits über 230.000 Zweiräder mit dieser Technologie in Kundenhand.

Das Doppelkupplungsgetriebe erleichtert das Fahren, indem es komplett automatisiert die Gangwechsel ausführt. Einfaches Drehen am Gasgriff, nachdem ein Fahrmodus aktiviert

ist, reicht aus, um loszufahren. Auch Ein- und Auskuppeln beim Losfahren und Anhalten erledigt das System selbsttätig. Deswegen ist bei DCT-Bikes kein Kupplungshebel verbaut.

Technisch verwendet das DCT- System zwei Kupplungen: Eine zum Anfahren und für die Gänge eins, drei und fünf; die andere für den zweiten, vierten und sechsten Gang. Die Ansteuerung erfolgt bei beiden elektronisch-hydraulisch. Beim automatisierten Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mit Hilfe der gerade offenen Kupplung vor. Während diese elektronisch angesteuert schliesst, öffnet gleichzeitig die andere – so dass der neu gewählte Gang ohne Zugkraftunterbrechung eingreifen kann.

Für das DCT der 2025er NC750X waren als Entwicklungsziele angestrebt: Sanfteres Anfahren aus dem Stand und verbesserte Kontrollierbarkeit bei niedrigem Tempo (unter 10 km/h) sowie bei U-Turn-Wendemanövern im Stadtverkehr.

Die speziell für den Betrieb bei Schrittempo verbesserte DCT-Technologie berücksichtigt den Öldruck im Kupplungs-Druckzylinder an Stelle des Öldrucks im Gesamtsystem, was ein verbessertes und damit feinfühligeres Ansprechverhalten der Kupplung bewirkt. Auch die Art und Weise wie das Throttle by Wire-System die Drosselklappen elektronisch aus dem geschlossenen Zustand ansteuert und öffnet, wurde zusätzlich fein abgestimmt.

Das Ergebnis sind weiche, schnelle und nahtlose Gangwechsel. Stoß- und Nickbewegungen durch Antriebsunterbrechungen werden minimiert, Gangwechsel erfolgen mühelos, direkt und gleichmässig. Zusätzliche Vorteile sind: Stressfreies Fahren in der Stadt beugt nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers vor. Auch Abwürgen beim Anfahren wird mit der DCT-Technik ausgeschlossen, ebenso wie unbeabsichtigtes Verschalten, was als weiteren Bonus eine mögliche Schädigung der Getriebezahnräder ausschliesst.

Das DCT-System bietet zwei Betriebsarten. Zum einen die Automatik-Einstellung (AT) mit vorprogrammierten Schaltmustern, die ständig die Geschwindigkeit, den gewählten Gang und die Motordrehzahl abgleicht und berücksichtigt, um jeweils automatisiert den optimalen Schaltvorgang einzusteuern. Zum anderen die manuelle Betriebsart (MT) für gezielte Gangwechsel über die Schaltwippen links an der Lenkerarmatur.

Über die Anbindung zum elektronischen Gasgriff-Management (Throttle by Wire) sind die DCT- Schaltmuster mit dem jeweils gewählten Fahrmodus verknüpft. Beim der NC750X stehen fünf automatisierte Schaltmuster zur Verfügung. Stufe 1 ist mit dem Rain -Modus verknüpft; das Hoch- und Herunterschalten erfolgt bei vergleichsweise niedrigen Drehzahlen. Stufe 4 ist mit dem Sport- Modus verknüpft. Hier schaltet das DCT bei höheren Drehzahlen hoch und ebenfalls früher herunter, um die Motorbremswirkung zu erhöhen. Stufe 2 ist mit dem Fahrmodus Standard verknüpft. Die Stufe 3 ist zwischen den Fahrmodi Standard und Sport angesiedelt.

Im frei konfigurierbaren User-Modus kann der Fahrer sein DCT-Schaltmuster aus den Parametern Leistungsentfaltung, Motorbremse, ABS-Funktion und dreistufig regelbarer Traktionskontrolle beliebig individuell zusammenstellen.

–

### **3.5 Fahrwerk**

- **Modern konstruierter Stahlrohrrahmen**
- **41 mm Cartridge-USD-Gabel vorne und Pro-Link-Schwinge hinten**
- **Neue Zweikolbenzangen, 296-mm-Bremsscheiben, schwimmend gelagert**
- **Neue 17 Zoll-Gussaluminium-Felgen im 3by3-Design**

Kern des Chassis ist ein stabiler Stahlrohrrahmen. Die Sitzposition ist aufrecht, um einen bestmöglichen Überblick über das Verkehrsgeschehen zu fördern. Ein weiterer Vorteil der aufrechten Adventure-Style Sitzposition ist die optimale Kontrolle bei jeder Gangart. In Kombination mit dem niedrigen Schwerpunkt und dem großzügigen Lenkeinschlag ergibt sich ein hervorragendes Handling und Balancegefühl speziell auch bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 27°, der Nachlauf 110 mm und der Radstand 1.525 mm (DCT-Variante 1.530 mm). Die Gewichtsverteilung vorne/hinten beläuft sich auf 49 zu 51 %. 802 mm misst die Sitzhöhe, das Gewicht vollgetankt liegt bei 216 kg (mit DCT 226 kg).

Die 41 mm Telegabel von Showa bietet 120 mm Federweg und verfügt über fortschrittliche Double Bending Valve-Technologie (DBVT), deren präzise Funktion sowohl in der Druck- als auch der Zugstufendämpfung überzeugt. Damit ergibt sich insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten eine perfekt abgestimmte Dämpfungscharakteristik, die die Fahrqualität und den Komfort angenehm verbessert.

Der hintere Monoshock- Dämpfer ist in der Federvorspannung einstellbar. Der Dämpfer ist über ein progressives Pro- Link-Hebelsystem mit der Schwinge verbunden, verfügt ebenfalls über 120 mm Federweg und optimiert den Federungskomfort und damit auch die Kontrolle bei unterschiedlichsten Fahrbahnverhältnissen.

Bislang war die Vorderbremse der NC750X mit einer 320 mm-Wave-Einzelscheibe bestückt. Das 2025er Modell ist mit einer neuen Doppelscheiben-Anlage ausgestattet. Dabei greifen Zweikolben-Bremssättel auf schwimmend gelagerte 296-mm-Bremsscheiben zu. Das neue System überzeugt mit bestens dosierbarer Bremskraft, die das Vertrauen unter allen Fahrbedingungen fördert. Hinten unterstützt wie zuvor eine 240-mm Bremsscheibe mit Einkolbensattel die Verzögerungsarbeit. Das Zweikanal-ABS unterstützt sicheres Bremsen auch auf rutschiger oder nasser Fahrbahn.

Neue und leichtere Gussaluminiumfelgen im 3x3-Design in den Größen 17 x 3,50 Zoll vorne und 17 x 4,50 Zoll hinten sind mit Reifen in den Dimensionen 120/70 ZR17 vorne und 160/60 ZR17 hinten bestückt. Die Gewichtersparnis beläuft sich auf insgesamt 1,8 Kilo und machen das Mehrgewicht des neuen Bremssystems mehr als wett.

—

#### **4. Zubehör**

Für die 2025er NC750X bietet Honda eine umfassende Auswahl an Originalzubehör an, sowohl einzeln als auch in Zubehör-Paketen (mit Preisvorteil) zusammengestellt:

Das **Urban-Paket** ist zugeschnitten auf die Bedürfnisse von Pendlern und für kurze Trips. Es enthält:



- Gepäckträger
- Hauptständer
- 50-Liter Top Case
- Dazu passende Aluminium-Verkleidung
- 25-Liter Innentasche für Top Case
- Rückenlehne für 50 Liter Top Case (erhältlich in Rot oder Schwarz)
- Gepäck-Organizer

Das **Travel-Paket** vergrößert die Gepäckkapazität und die Langstreckentauglichkeit.

Enthalten sind:

- Seitenkoffer 36 Liter rechts/37 Liter links inkl. Trägersystem
- Dazu passende Innenpacktaschen
- Dazu passende Aluminium-Verkleidungen

Das **Adventure-Paket** verschafft der optischen Präsenz noch mehr Gewicht:

- Front Schutzbügel
- Front LED Nebelscheinwerfer-Set inkl. Montage-Kit
- Handprotektoren

Das **Komfort-Paket** wertet Fahrqualität, Komfort und Praxistauglichkeit auf:

- Höhenverstellbarer Windschild
- Komfortsitz für den Fahrer
- Komfortsitz für den Sozius
- Windabweisersatz unten
- Heizgriffe

Weiter erhältliches Originalzubehör:

- 38 Liter Top Case
- USB-Power Stecker
- U-Schloss
- Alarmsystem inkl. Alarm-Hupe

—

## 5. Technische Daten

	NC750X	NC750X DCT	NC750X (A2)	NC750X DCT (A2)
<b>MOTOR</b>				
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, 4-Takt, Parallel-Zweizylinder, SOHC, 8 Ventile, Euro 5+			
Hubraum	745 cm <sup>3</sup>			
Bohrung x Hub	77 x 80 mm			
Verdichtung	10,7:1			

Max. Leistung	43,1 kW (58,6 PS) bei 6.750 min-1		35 kW (48 PS) bei 6.000 min-1	
Max. Drehmoment	69 Nm at 4.750 min-1		65 Nm bei 4.000 min-1	
Stand- / Fahrgeräusch	88 dB (A) / xxx dB(A)			
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h	170 km/h	164 km/h	162 km/h
Motorölmenge	4,0 Liter			
Starter	E-Starter			
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>				
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung			
Tankinhalt	14,1 Liter			
CO2 Emissionen	82 g/km			
Verbrauch	3,5 Liter auf 100 km			
<b>ELEKTRIK</b>				
Batterietyp	AGM (wartungsfrei)			
Batterie	12 V / 11 Ah			
<b>ANTRIEB</b>				
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	DCT/ zwei Kupplungspakete im Ölbad	Mehrscheiben im Ölbad	DCT/ zwei Kupplungspakete im Ölbad
Getriebe	6 Gänge, fußgeschaltet	6 Gänge und DCT	6 Gänge, fußgeschaltet	6 Gänge und DCT
Endantrieb	Kette			
<b>FAHRWERK</b>				
Rahmen	Stahlrohr			
Abmessungen (L/B/H)	2.210 x 846 x 1.330 mm			
Radstand	1.525 mm	1.530 mm	1.525 mm	1.530 mm
Lenkkopfwinkel	27°			

Nachlauf	110 mm			
Sitzhöhe	802 mm			
Bodenfreiheit	145 mm			
Gewicht vollgetankt	216 kg	226 kg	216 kg	226 kg
Wendekreis	3 Meter			
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>				
Vorne	41 mm DBVT-Telegabel , 120 mm Federweg			
Hinten	Stahlschwinge, Monodämpfer mit Pro-Link-Umlenkung, 120 mm Federweg			
<b>RÄDER</b>				
Felge vorne	17 M/C X MT3.50, Aluminiumguss			
Felge hinten	17 M/C X MT4.50, Aluminiumguss			
Reifen vorne	120/70 ZR17 M/C			
Reifen hinten	160/60 ZR17 M/C			
<b>BREMSEN</b>				
ABS	2 Kanal ABS			
Bremse vorne	296 mm Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszangen			
Bremse hinten	240 mm Einzelscheibe, Einkolben-Bremszange			
<b>INSTRUMENTE &amp; ELEKTRONIK</b>				
Cockpit-Instrument	5 Zoll TFT-Farbdisplay			
Scheinwerfer	LED			
Rücklicht	LED			
Konnektivität	RoadSync			
USB	Optional (USB-C)			
Diebstahlsicherung	HISS			
Assistenz-Fahrprogramme	Standard, Sport, Rain, User 1 und User 2			

**Alle technischen Daten und Spezifikationen ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.**

*Die Angaben entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC\*. Die Tests wurden 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.*

*\* WMTC (World Motorcycle Test Cycle)*

\*\*\*