

## **Honda NC 700 X**

### **- Fahrbericht aus MOTORRAD 05/2012 -**

Passend zur neuen Führerscheinregelung (ab 2013) bringt Honda schon jetzt einen echten Allrounder mit Klasse-A2-gerechten 48 PS. Vermittelt die günstige 700er neben Sparspaß auch Fahrspaß?

Man steht davor und glaubt es kaum: So viel Motorrad für so wenig Geld. Wie machen die das? Schlappe 6000 Euro für ein wirklich erwachsen aussehendes Motorrad, sogar serienmäßig inklusive ABS. Selbst bei näherem Hinsehen wirkt die neue Honda NC 700 X keineswegs wie eine Sparbüchse, sondern ist im Detail gediegen und solide verarbeitet. Bei der Entwicklung des Konzepts und des Designs haben sich die Japaner an der aktuellen Crossover-Linie der bereits eingeführten bzw. dieser Tage präsentierten Modelle Crossrunner und Crosstourer orientiert. Wuchtig wirkt die Front, der lange Radstand leistet ebenfalls seinen Beitrag und mit 218 Kilogramm fällt die NC zudem nicht rekordverdächtig leicht aus. Schieben und Rangieren gelingt Unerfahrenen mit einst so typischen Anfänger-Bikes à la Kawasaki ER-5 oder Suzuki GS 500 E sicherlich leichter und stressfreier. Doch einmal in Fahrt, erweist sich der Aufbau der 700er mit dem balance- und handlingfördernd tiefen Schwerpunkt als sehr gelungen. Um dies zu erreichen, griffen die Honda-Ingenieure zu einigen Kniffen:

Der neu entwickelte, um 62 Grad nach vorn geneigte Reihenweizylinder spart durch diese Lage an Bauhöhe und hält den Schwerpunkt tief. Auch die Rahmenbauweise unterstützt das Ziel der Zentralisierung der Massen: Der Gitterverbundrahmen aus Stahlrohr wartet mit weit nach unten gezogenen Hauptrahmenrohren auf und schafft so gleichzeitig Platz für ein Staufach in dem Bereich, in dem üblicherweise der Tank thront. Das Spritfass wanderte unter die Sitzbank und nutzt den Platz zwischen den Rohren des Heckrahmens geschickt aus, um 14,1 Liter Brennstoff zu bunkern.

Motor, Rahmen, Räder und Gabel sind Teile eines Baukastenpakets, auf dem auch die Naked-Schwester NC 700 S und der Roller Integra basieren. Primäres Entwicklungsziel des Paralleltwins war sicher nicht eine hohe Spitzenleistung, sondern eine besonders harmonische Motorcharakteristik mit möglichst gleichmäßiger Leistungsentfaltung.

Das kommt schließlich Einsteigern ebenso entgegen wie Fortgeschrittenen, die einfach ein unkompliziertes Alltagsfahrzeug suchen. Für die ist eine angesichts des Hubraums relativ bescheidene Maximalleistung von 48 PS kein Thema, die wollen eher ordentliches Drehmoment schon bei niedrigen und mittleren Drehzahlen.

Die Spitzenleistung wurde nicht zuletzt deswegen beschränkt, um die 700er-Modelle schon für die ab 2013 geltende EU-Führerscheinklasse A2 (bis 48 PS) vorzubereiten.

Dass diese Motorabstimmung geglückt ist, zeigt nicht erst der Blick auf eine Prüfstands-Leistungskurve wie aus dem Bilderbuch, sondern offenbart sich jedem Fahrer bereits nach wenigen Kilometern im Sattel.

Sanft, aber schon ab 2000 Touren mit beeindruckend energischem Schub setzt der Twin den Dreh am Gasgriff in Vortrieb um und erweist sich als auffallend unauffälliger Leisetreter in Sachen Sound und Vibrationen. Der Kniff mit den um 90 Grad versetzten Hubzapfen der Kurbelwelle und den 270 Grad Zündabstand, welcher die Charakteristik eines V2 erzeugt, kommt in der Praxis nicht so deutlich zur Geltung.

Weder im Sound (dieser liegt irgendwo zwischen einer SV 650 und TDM 900) noch im von den V2-Fans so zelebrierten spürbaren Schlag. Hier leistet die Ausgleichswelle offensichtlich doch ganze Arbeit, lediglich im Bereich um 3000/min kann man überhaupt von Vibrationen sprechen, die aber nicht wirklich störend sind.

Die „Leisetreter“-Mentalität setzt sich bei der extrem leichtgängigen Kupplung fort, auch das Getriebe arbeitet verlässlich. Allerdings soll nicht verschwiegen werden, dass die Sechsgangbox der Testmaschine beim Runterschalten in die unteren Gänge etwas widerborstig agierte und oft nach energischem Stiefeltritt verlangte.

Apropos Schaltstufen: Der sechste Gang wurde sehr lang ausgelegt und fungiert fast schon als Overdrive. Sicher auch, um den Spritverbrauch zu senken. Auf kurvigen Landstraßen im Geschwindigkeitsbereich um die 100 km/h lässt man doch besser den fünften drin, soll's aus der Kurve raus zügig vorangehen. Zum Vergleich: Den Durchzug von 100 bis 140 km/h im letzten Gang erledigt die 72 PS starke 650er-Suzuki Gladius fast dreimal so schnell. Die letzte Stufe bleibt also dem gemächlichen Bummeln oder höheren Dauertempi (der Tacho gaukelt teils deutlich mehr als die angegebenen, mageren 160 km/h Höchstgeschwindigkeit vor) auf Autobahnen vorbehalten. Bei solchen Etappen wünscht man sich übrigens eine effektiver schützende Scheibe – das in zwei Rasterstellungen (nur mit Werkzeug) höhenverstellbare Serienteil nimmt kaum Winddruck vom Oberkörper. Immerhin lässt es den Wind stör- und verwirbelungsfrei um den Helm strömen.

Die Polsterung des Fahrersitzes, der mit nur 825 Millimetern Sitzhöhe auch kleineren Fahrern keine Probleme bereitet, bietet reichlich Komfort für längere Tagesritte. Auch das Arrangement aus breitem, angenehm gekröpftem und nicht allzu hohem Lenker sowie passend montierten Fußrasten, die einen entspannten Beinwinkel ermöglichen, erfüllt die Ansprüche an ein alltagstaugliches Crossover-Bike. Der Beifahrer wird weniger verwöhnt, das Soziuspolster fällt nicht allzu geräumig aus, etwas breitere Hintern ragen bis auf die eng anliegenden Haltebügel hinaus, die etwas hoch montierten Rasten fordern stärker angewinkelte Beine.

Das Fahrwerk lässt sich erfreulicherweise von der Beladung mit Sozius nicht beeindrucken. Weder leidet die Fahrstabilität nennenswert, noch gerät die beladene Maschine ins Pumpen oder Trudeln. Einstellschräubchen an den Federelementen werden daher nicht vermisst. Gespart werden musste außerdem an der vorderen Bremse. Zwecks Kostenminimierung sind die beiden Bremsscheiben aus einem Stück gestanzt, die hintere passt genau in den Ring der vorderen Scheibe. Doch selbst bei harter Beanspruchung durch Bremstests erwies sich die Einscheiben-Anlage als sehr belastbar und frei von Fading-Erscheinungen. Überhaupt macht die Bremsanlage einen sehr guten Eindruck. Die benötigte Hand-/Fußkraft ist gering, Dosierbarkeit und Transparenz lassen kaum Wünsche offen. Die CBS-Kombibremse verteilt die Bremsleistung sinnvoll, und das ABS regelt feinfühlig, schnell und verlässlich.

Auch das Bremsen in Schräglage offenbart keine Unarten der NC 700 X, ein Aufstellmoment ist so gut wie gar nicht zu registrieren. Die montierte Bridgestone BT 023 „G“-Serienbereifung harmoniert übrigens gut mit dem neuen Honda-Allrounder, sie bietet ordentlichen Grip und trägt ihren Teil zum neutralen Fahrverhalten in Kurven und zum leichten Einlenken bei.

In Sachen Fahrverhalten glänzt die Neue mit lobenswerter Unkompliziertheit. Klar, mit ihrem relativ langen Radstand und dem Gewicht von immerhin 218 Kilogramm kann die 700er nicht die wuselige Handlichkeit einer 160-Kilo-Supermoto bieten, doch mit der tollen Neutralität in Kurven und ihrer stoischen Geradeauslaufstabilität wird sie sich viele Freunde schaffen. Sollte sich dies alles bisher furchtbar vernünftig anhören und den Neuling zum langweiligen Streberkandidaten abstempeln, so muss zur Verteidigung gesagt werden, dass die neue Crossover-Variante trotz aller Tugenden und Vernunftlösungen viel Fahrspaß vermittelt. Dank passabler Schräglagenfreiheit und des löblich zickenfreien Verhaltens kann sich der Pilot voll aufs Kurvenrübern konzentrieren, braucht sich nicht mit störrischem Eigenleben des Bikes herumzuplagen. Der Motor muss dazu natürlich im richtigen Drehzahlbereich bewegt werden. Frühes Schalten bewahrt davor, im unpassenden Moment (etwa beim knappen Überholmanöver) unerwartet, nämlich schon bei 6750/min, im Begrenzer zu zappeln. Bei der Orientierung, in welchem Drehzahlbereich der Motor sich denn nun gerade befindet, hilft der schlecht ablesbare Balkensegment-Drehzahlmesser kaum, vor allem bei heller Sonneneinstrahlung.

Und über den aktuell eingelegten Gang informiert das Cockpit gar nicht, die gerade für Anfänger hilfreiche Anzeige fiel genauso dem Rotstift zum Opfer wie eine Verbrauchsanzeige. Dafür gibt es eine Benzinanzeige, deren einzelne Balken nur sehr langsam verschwinden. Denn das propagierte Entwicklungsziel wurde tatsächlich erreicht, der Twin nippt ausgesprochen dezent am Spritvorrat. Auf der entspannt, aber keineswegs schleichend absolvierten Landstraßen-Verbrauchsrunde genehmigte sich die X rekordverdächtig knauserige 3,5 Liter/100 Kilometer, da können höchstens die BMW-Einzylinder mithalten. Angesichts dieser Sparsamkeit geht das zunächst nicht besonders üppig erscheinende Tankvolumen von 14,1 Litern völlig in Ordnung: Eine Reichweite von rund 400 Kilometern ist zweifellos lobenswert. Die Ausführung zahlreicher Details und die Verarbeitung ebenfalls. Das von Rollern bekannte, bei Motorrädern eher ungewöhnliche 21-Liter-Staufach in der Tankatruppe schluckt nicht nur einen Integralhelm, sondern lässt sich gegebenenfalls auch fürs Verstauen der Einkäufe, der Regenklamotten oder des Reisegepäcks nutzen.

Apropos Roller: Wer rollermäßig automatisch schalten lassen oder ohne Kuppeln per Lenkertaste die Gänge wechseln will, hat die Möglichkeit, für 1000 Euro Aufpreis das Doppelkupplungsgetriebe (mit welchem das Rollermodell Integra bereits serienmäßig ausgerüstet sein wird) zu ordern. Im Sinne von noch mehr Komfort, noch mehr Alltags- und Einsteiger-Tauglichkeit.

Kann das neue Konzept denn nun überzeugen, hat der Neuling seine Spar- und Fahrprüfung bestanden? Auf jeden Fall, die gebotene Leistung stimmt, und der Preis ist ohnehin der absolute Hammer. Wer in punkto Leistung und Fahrleistungen keine hohen Ansprüche hat, bekommt eine sehr gelungene Maschine mit interessanten, praxistauglichen Features.

## Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung Ø 36 mm, geregelter Katalysator 420 W, Batterie 12 V/11 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 43:16.

### Kraftübertragung

Bohrung x Hub 73,0 x 80,0 mm

Hubraum 670 cm<sup>3</sup>

Nennleistung 35,0 kW (48 PS) bei 6250/min Max. Drehmoment 60 Nm bei 4750/min

### Fahrwerk

Gitterrohr-Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel, Verbundbremse, ABS.

### Räder und Bremsen

Alu-Gussräder 3.5 x 17; 4.5 x 17 Reifen 120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17 Bereifung im Test Bridgestone BT 023 „G“

### Maße und Gewicht

Radstand 1540 mm, Lenkkopfwinkel 63,0 Grad, Nachlauf 110 mm, Federweg v/h 154/150 mm, zulässiges

Gesamtgewicht 427 kg, Tankinhalt/Reserve 14/1 Liter

### Preis

Garantie zwei Jahre Gewährleistung zwei Jahre Farben Rot, Schwarz, Silber, Weiß

Preis 5990 Euro Nebenkosten zirka 265 Euro