

NC750X

製品説明書



Hondaは、2012年に従来のスペック性能を重視したモーターサイクルから、より気楽に郊外のツーリングなどを楽しめるモーターサイクルへと変化するお客様の嗜好に対応するため、新コンセプトのクロスオーバーモデル、「NC700X」を開発しました。

■主な特徴

- ・都会的な洗練さと、冒険心をかき立てる力強さを演出するスタイリング
- ・市街地走行での機動性とツーリング時の快適性を備えたアップライクなライディングポジション
- ・利便性の高いラゲッジスペース
- ・低・中速での力強いトルクと優れた環境性能を兼ね備えた、直列2気筒エンジン
- ・シフト操作においてイージーオペレーションを実現するDCT (Dual Clutch Transmission) *

※DCT搭載タイプのみ

また、2014年には「NC750X」として、パワーユニットの変更や装備の充実を中心にモデルチェンジを行いました。

そして、今回NC750Xを進化させるにあたり、従来モデルの良さは引継ぎながら、以下の内容にて開発を行いました。

■アドベンチャーイメージを強化したスタイリングと快適な走行の両立

- ・外装部品を一新し、外観を進化
- ・ラゲッジスペースリッドのユーティリティールール、大型ウインドスクリーンなどの装備

■装備の充実

- ・LEDヘッドライト、LEDテールランプ、表示色可変式メーター

■ライダーの感性に訴える官能性能の向上

- ・パルス感を向上させた異型断面マフラーの排気サウンド
- ・フロントフォークの減衰力特性変更、DCT制御の熟成

■利便性、メンテナンス性の向上

- ・ラゲッジスペースの容量拡大、リアサスペンションヘプリロード調整機構の追加、L型タイプのリムバルブ採用



●フロントビュー

LEDヘッドライトには、導光タイプのポジションランプを採用し、ヘッドライトの輪郭を縁取るように配置することで先進的で精悍なデザインとし、新しいNC750Xのアイデンティティーを表現しています。

また、アドベンチャーイメージを強調するため、ボリュームを持たせたサイドカウルの存在感をコンパクト化したサイドカバーによって、より一層際立たせています。さらに大型のウインドスクリーンを採用することで、堂々としたスタイリングを演出しました。



●リアビュー

新設計のLEDテールランプにはクリアインナーレンズを採用し、テールランプが点灯していないときにクリア（白色）に見えるLEDならではの特徴をいかすことで、先進性と個性を主張しています。

また、LEDテールランプのリアカウル端部への設置や、異型断面ショートマフラーにより、リアまわりをより短く軽快な印象としました。



●ユーティリティーレール

ラゲッジスペースリッドの上面にはタンクバッグなどの取り付けに配慮したユーティリティーレールを設定し、ヘビーデューティーなイメージを演出するとともに、使い勝手を向上させました。



●カラーリング

アドベンチャーイメージを高めながら、洗練されたカウルのデザインを強調し、ボリュームを持たせたサイドカウルをアクセントとするカラーリングを用意しました。

■キャンディーアルカディアンレッド



写真はNC750X

■パールグレアホワイト



写真はNC750X (ABS)

■グリントウェーブブルーメタリック



写真はNC750X Dual Clutch Transmission (ABS)

■マットバリスティックブラックメタリック



写真はNC750X Dual Clutch Transmission (ABS) E Package

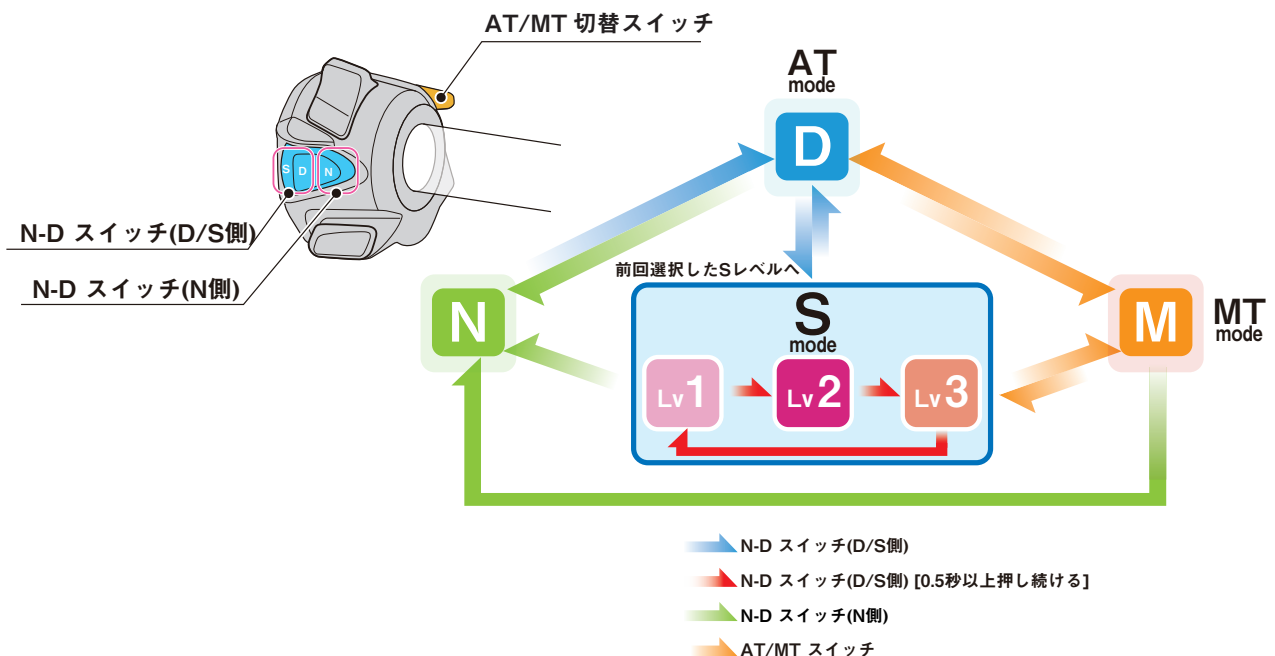
DCT制御の熟成 (DCT搭載タイプのみ)

●Sモードに3種類のレベルを設定

ATモードでのライディングを楽しんでいただくため、Sモードにおいて、3つのレベルのシフトタイミングを選択できるようにしました。これにより、スポーティーに高回転域を多用するレベル3から、中回転域をメインとしてトルクフルに走行できるレベル1まで、より好みにあった走行を可能にしています。

また、メインスイッチを切っても前回設定したレベルが記憶されるため、再度Sモードで走行する際に、前回選択したレベルから走行を始めることができます。

■右側ハンドルスイッチ操作イメージ図



●シフトダウン可能エンジン回転数の引き上げ

MTモードのシフト操作による走行をより楽しんでいただくため、ブレーキング時などの減速度に応じて、各シフトレンジのシフトダウンが可能なエンジン回転数の上限を引き上げました。これにより、シフト操作の自由度を向上させました。



■エンジン透過イメージ(DCT搭載タイプ)

●エンジン始動後の N-D スイッチ作動開始可能時間の短縮

エンジン始動後、N-DスイッチのD/S側の操作が可能になるまでのDCT初期チェック時間を短縮させることで、使い勝手を向上させました。

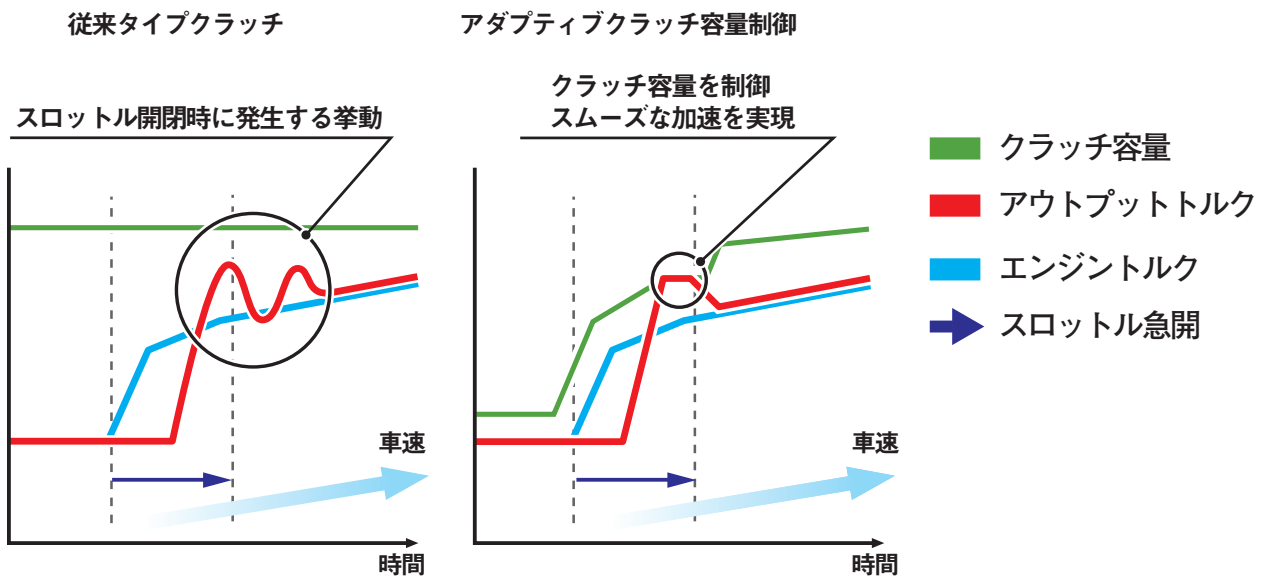
●ATモードにおける登降坂走行時シフトタイミングの熟成

ATモードでのより快適な走行のため、登降坂の傾斜角を推定する制御を設定し、登降坂走行時に、より適切なシフトタイミングで変速するようにしました。これにより、特に長い下り坂の走行時などで、より適度なエンジンブレーキが掛かるようにしました。

●スロットル開閉時の車体挙動の低減

スロットルのオン・オフが多いワインディングなどでの快適な走行のため、スロットル操作に応じてクラッチの伝達トルクをリアルタイムに可変する「アダプティブクラッチ容量制御」を追加しました。これにより、スロットル開閉時の車体挙動を低減し、ライダーのスロットル操作に対してよりスムーズな走行を可能としました。

■アダプティブクラッチ容量制御動作イメージ図

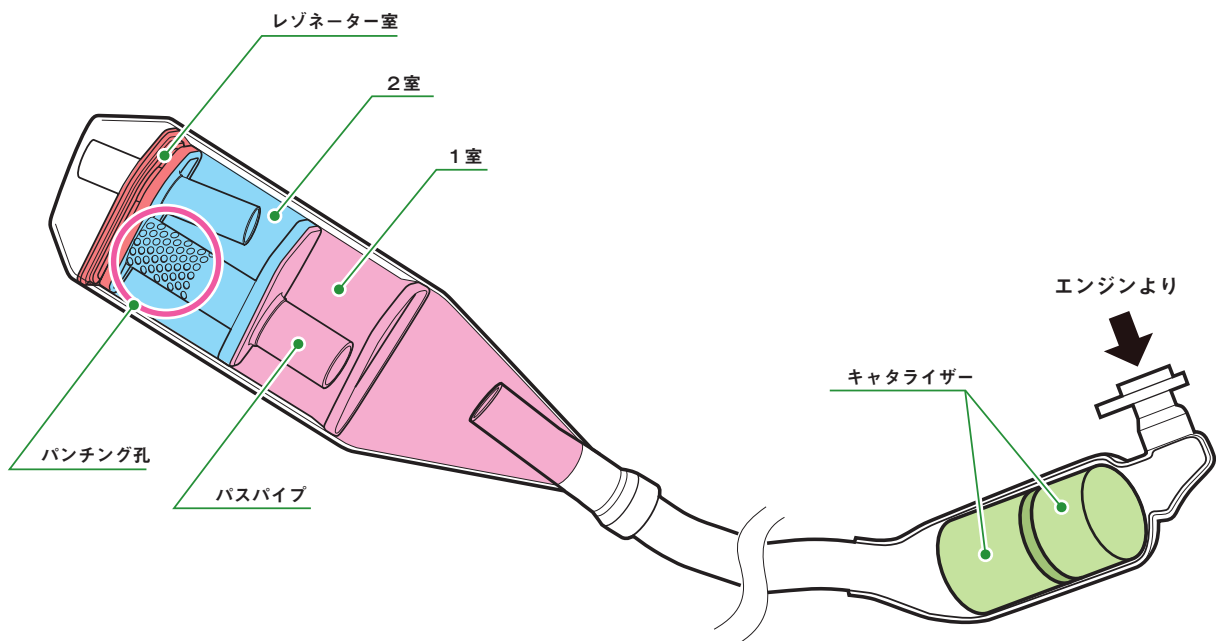


●マフラー

軽快な走りを実現するため、マフラーの内部構造を2室化し短縮することで、マスの集中を図りました。また、パスパイプの第2室側にパンチング孔、マフラー後端にレゾネーターを設定することで、低周波領域の音を際立たせ、よりパルス感ある排気音を実現しました。

さらに、エキゾーストパイプ内蔵のキャタライザーを2段構造とし、浄化性能を向上させました。

■2室構造マフラー、エキゾーストパイプ内蔵キャタライザー構造イメージ図



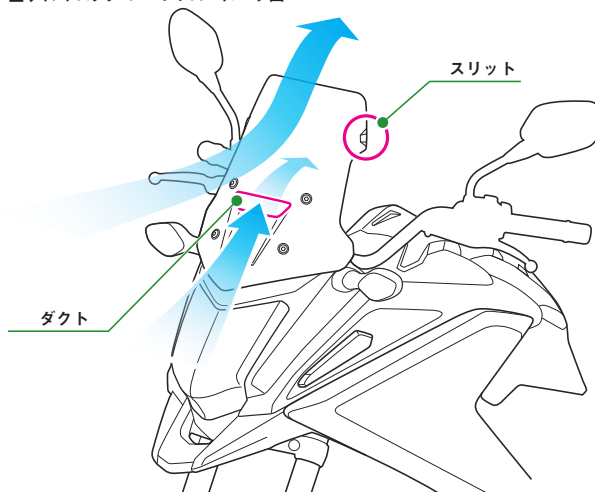
●ウインドスクリーン

高い速度域でのより快適な走行のため、ウインドスクリーンを従来モデルに対し上方向に約70mm延長。ライダー上半身の防風性能を向上させました。

また、大型化したウインドスクリーンにはダクトを設定することでライダーの前後の圧力差を低減し、頭部周辺における乱流を抑制。走行風に対する快適性を向上させました。

さらに、ウインドスクリーン両端部にスリットを設定することで、風切り音の軽減に寄与しています。

■ウインドスクリーン エアフローイメージ図



●ラゲッジスペース、ラゲッジスペースリッド

使い勝手向上のため、ラゲッジスペースリッドの形状を変更し、ラゲッジスペースの容量を22L*に拡大しました。

また、ラゲッジスペースリッドの内側にゴムベルトなどを掛けられる4つのフックを設定し、荷物の分類など、収納の自由度を向上させました。

※Honda測定値 ※ヘルメットは別売です



●クラッチレバー (MTタイプのみ)

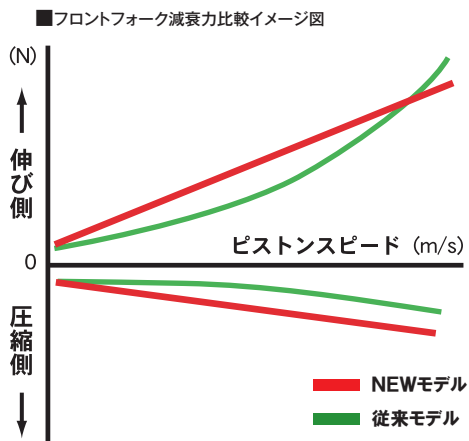
クラッチレバー操作が多い渋滞時にも快適に走行していただくため、クラッチレバーのレシオを調整し、クラッチ操作時の荷重を低減しました。

また、半クラッチ操作時におけるハンドルグリップとクラッチレバー握り部の位置関係が平行に近い状態での操作を可能とする「ドッグレッグレバー」を採用。クラッチの操作フィーリングの向上に寄与させました。

●フロントサスペンション

快適な走行のため、圧縮側、伸び側、両方の減衰力を比例特性化したデュアルベンディングバルブフロントフォークを採用しました。これによりピストンスピード低速域からピストンスピードに比例させた減衰力を発生させ、乗り心地の質感を向上させました。また、圧縮側減衰力を上げることで、制動時のノーズダイブ抑制にも寄与しています。

さらにグレーアルマイト処理したフォークキャップを採用し、ハンドルまわりの高級感を演出しました。



●リアサスペンション

リアサスペンションにプリロード調整機構を追加することで、1名乗車、2名乗車、積載量などの状況に応じて、好みの車両姿勢で走行していただけます。



●ホイール(リムバルブ)

アルミ鍛造製L型タイプのリムバルブを採用することで、日常の空気圧チェックや空気充填時のメンテナンス性を向上させました。

●メーターパネル(フル液晶タイプコンビネーションメーター)

液晶画面を精悍なイメージのネガ表示にするとともに、メーターパネルに以下の表示部を設定しました。

①オドメーター・トリップメーターと燃費計・燃料消費量計

2箇所の表示部を設定。切り替えスイッチを押すことなく、それぞれの情報を確認できます。

②グリップヒーター^{※1}の5段階の温度レベル

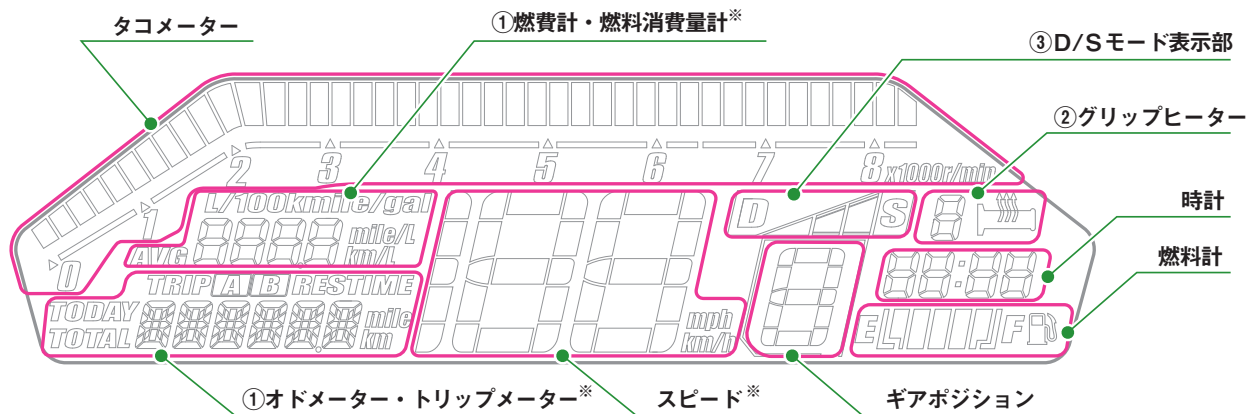
グリップヒーターに設置された表示部を見ることなく、温度レベルを確認できます。

③Sモードの3つのレベル^{※2}

Sモードにて走行中、選択レベルを確認できます。

※1. オプション設定。(NC750X E Packageは標準装備)

※2. DCT搭載タイプのみ。マニュアルミッション搭載車には、この表示部はありません。



※ 燃費、距離、スピードの表示単位は、仕向地によって異なります。



電装 (2)

●メーターパネル(表示色可変式メーター)

タコメーター部の表示色は、好みの選択色(全9色)^{*1}に設定できるほか、燃費やエンジン回転数などの走行状況を基に変化させることも可能としています。

タコメーターの表示色が変化するモードとして、以下の4種類を設定しました。

- ①ユーザー設定モード:お客様の好みに応じて設定した表示色で固定。
- ②DCTモード^{*2}:DCTのモード(ニュートラル、Dモード、Sモードの3レベル及びMTモード)選択に応じて変化。
- ③ギアポジションモード:ギアポジション(ニュートラル、1~6速)によって変化。
- ④エンジン回転モード:エンジン回転数によって変化。

※1. 昼間時の日光下では、色味の判別がしにくくなる場合があります。

※2. DCT搭載タイプのみ

モード	詳細	車両状態(メーター受信情報)と色の関係								
USER	ユーザーが設定した色で固定	ユーザーが設定した色で固定								
DCT	DCTモード (N/D/S Lv1/S Lv2/S Lv3/MT) に応じた色	モード	N	D	S Lv1	S Lv2	S Lv3	MT		
		色	WHITE	BLUE	PINK	VIOLET	RED	YELLOW		
GEAR	ギア状態 (N/1/2/3/4/5/6) に応じた色	ギア	N	1	2	3	4	5	6	
		色	WHITE	YELLOW	AMBER	PINK	VIOLET	BLUE	AQUA	
REV	エンジン回転数に応じた色	rpm	~ 1600	~ 2200	~ 2800	~ 3600	~ 4400	~ 5200	~ 6000	6000以上
		色	WHITE	YELLOW	GREEN	AQUA	BLUE	VIOLET	AMBER	PINK

エコノミー走行をしたいとき、また、FUNライディングを楽しみたいときなど、前述の4種類のモードに加え、以下2種類のモードを設定しました。このモードは前述のユーザー設定モード、DCTモードと併用が可能です。

- ①ECO表示モード:燃費が良い走行状態はAQUA、さらに良い状態ではGREENに変化。
- ②シフトアップモード:設定したシフトアップポイントにエンジン回転数が達したときに、AMBERに変化。

●イグニッションキー

イグニッションキーには新たに開発したウェーブキーを採用し、操作感とキー自体の質感を高めています。

主要諸元

NC750X

NC750X〔 〕内はTypeLD〔 〕内はE Package

		NC750X	NC750X〈ABS〉	NC750X Dual Clutch Transmission (ABS)
車名・型式		ホンダ・2BL-RC90		
全長(mm)		2,230〔2,215〕		
全幅(mm)		845		
全高(mm)		1,350〔1,320〕		
軸距(mm)		1,535〔1,520〕		
最低地上高(mm)		165〔140〕		
シート高(mm)		830〔800〕		
車両重量(kg)		218	220	230〔231〕
乗車定員(人)		2		
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2(km/h)	42.0(60)〈2名乗車時〉		
	WMTCモード値(クラス)*3	28.3(クラス3-2)〈1名乗車時〉		
最小回転半径(m)		3.0		
エンジン型式		RC88E		
エンジン種類		水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒		
総排気量(cm ³)		745		
内径×行程(mm)		77.0×80.0		
圧縮比		10.7		
最高出力(kW [PS]/rpm)		40〔54〕/6,250		
最大トルク(N・m [kgf・m]/rpm)		68〔6.9〕/4,750		
燃料供給装置形式		電子式〈電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)〉		
始動方式		セルフ式		
点火装置形式		フルトランジスタ式バッテリー点火		
潤滑方式		圧送飛沫併用式		
燃料タンク容量(L)		14		
クラッチ形式		湿式多板コイルスプリング式		
変速機形式		常時噛合式6段リターン		電子式6段変速 (デュアルクラッチトランスミッション)
変速比	1速	2.812		2.666
	2速	1.894		1.904
	3速	1.454		1.454
	4速	1.200		1.200
	5速	1.033		1.033
	6速	0.837		0.864
減速比(1次/2次)		1.731/2.529		1.921/2.294
キャスター角(度)		27°00'		
トレール量(mm)		110		
タイヤ	前	120/70 ZR 17 M/C (58W)		
	後	160/60 ZR 17 M/C (69W)		
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク		
	後	油圧式ディスク		
懸架方式	前	テレスコピック式		
	後	スイングアーム式(プロリンク)		
フレーム形式		ダイヤモンド		

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(シート高はHonda測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

- *1.燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
 *2.定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
 *3.WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量とも多い機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>)もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。

ツーリングなどでの積載性や利便性に配慮した純正アクセサリーを用意しました。



アクセサリー装着例



フロントサイドパイプ

フォグランプの取り付けが可能なフロントサイドパイプです。



LEDフォグランプ

省電力効果の高いLEDフォグランプで濃霧時などで被視認性を高めます。



トップボックス 35L

(ワンキー・システムタイプ<ウェーブタイプキー用>)

パニアケース 29L

(ワンキー・システムタイプ<ウェーブタイプキー用>)

車両本体のキーで、トップボックスの開閉ができる「Hondaワンキー・システム」を採用。

※貴重品を入れたままにしないで下さい。



ナックルガード

雨や風の抵抗を和らげるナックルガードです。



フット・ディフレクター

足元への風の巻き込みを軽減する、機能性に優れたディフレクターです。



DCTチェンジペダルキット

手元に加えて、足元でのシフトチェンジ操作が可能になります。

※DCT搭載タイプ専用

■アクセサリーの内容は2016年3月現在のものです。