

TALOUDELLISUUS kunniaan

TYYLIKÄS, HAUSKA JA TALOUDELLINEN. SIINÄ KOLME HONDAN SUUNNITTELIJOIDEN TAVOITETTA, KUN HE LÄHTIVÄT SUUNNITTELEMAAN UUTTA NC700X-MALLIA. VOIKO JÄRKIPERUSTEIN SUUNNITELTU PYÖRÄ OLLA KÄYTÄNNÖSSÄ MYÖS HAUSKA AJETTAVA? MP MAAILMA KÄVI KOEAJAMASSA UUTUUDEN PORTUGALISSA.

TEKSTI JANNE HUHTALA | KUVAT HONDA, JANNE HUHTALA

Uusi NC700X on suunnattu 125-kuutioiden jälkeen isoon moottoripyörään siirtyville kuljettajille. Toisena kohderyhmänä ovat nakupyöräilijät, jotka haluavat lisää ajomukavuutta. Myös valinnainen kaksoiskytkin on yksi tämän mallin myyntivaltteja.

KYSELYTUTKIMUKSELLA LIIKKEELLE

Honda aloitti uuden NC700-malliston suunnittelun teke-mällä kyselytutkimuksen Italiassa ja Saksassa. Ketkä tämän kokoluokan pyörällä ajavat, ja miten? Vastausten tärkein sisältö oli, että 90 % ajosuoritteesta tulee alle 140 kilometrin tuntinopeudella. Ja lähes yhtä suuri osa matkasta taivalletaan moottorin käydessä alle 6000 minuuttikierröksellä. Honda päätti hylätä suunnittelussa marginaaliryhmät ja keskittyä näiden rajojen sisään jäävään ajotapaan suunnittelemaan siihen sopivan pyörän.

Lisähaastetta suunnittelulle haettiin monikäyttöisyydestä ja polttoainetaloudesta. Skootterin tavaratilat ja 40 % luokan keskiarvoa parempi polttoainetalous yhdistettynä hauskaan ajettavuuteen on haasteellinen lähtökohta moottoripyörän suunnittelulle, jopa Hondan kaltaiselle jättiläiselle.

TALOUDELLISUUS PÄÄMÄÄRÄNÄ

Kaksisylinterisen ja 670-kuutioiden rivimoottorin suunnittelussa painopiste oli polttoainetaloudessa. Kahdelle sylinterille yhteinen ruiskurunko yhdistettynä alhaiseen kierroslukuun on hyvä lähtökohta. Lisäksi moottorin sisäisiä häviöitä pyrittiin alentamaan mm. suoraan noka-akselilta käyttövoimansa saavalla ja sylinterikanteen sijoitettulla vesipumpulla, sekä tasapainoakselilta voimansa saavalla öljypumpulla. Näin ollen turhia ketjuja ei moottorin sisällä juurikaan pyöri aiheuttamassa

häviöitä.

Myös pakokanavat on suunniteltu erikoisesti. Ne yhdistyvät jo sylinterikanassa, jolloin katalysaattori voidaan sijoittaa mahdollisimman lähelle. Se puolestaan pienentää tarvittavan katalysaattorin kokoa ja mahdollisimman kuumat pakokaasut parantavat sen toimintaa.

Sekä moottorin että pyörän ominaisuudet selviävät parhaiten ajamalla, joten lähdetään liikkeelle. Parkkipaikalla pyörästä on nopealla vilkaisulla vaikea sanoa, minkä kokoinen moottori siinä on. Ulkonäkö ei paljasta, onko kyseessä ”piikkinen” vai tonninen. Satulaan noustaessa istuinkorkeus tuntuu matalammalta kuin pyörän ulkonäkö antaa olettaa. 830 millin istuinkorkeus yhdistettynä pehmeähkön jousitukseen ja

rungon kapeuteen saa jalat yltämään tukevasti maahan.

EI MIKÄÄN KIERROSKONE

Hondan vaijerikäyttöinen kytkin ei ole markkinoiden kevytkäyttöisimpiä, mutta kuitenkin kohtuullisen mukava käyttää. Sen voi päästää huolettomasti ylös, sillä lyhyen ykkösvaihteen ansiosta pyörää on vaikea saada lähdössä sammumaan. Vaihteet on välitetty lyhyiksi niin, että 6300 kierroksen punaraja tulee viidellä ensimmäisellä vaihteella vastaan mittarinopeuksissa 60 – 90 – 119 – 146 ja 168. Kuutosvaihteella NC700 kela-





Merkkikohtaiset laukut, tuulilasit ja muut lisävarusteet laajentavat NC700X:n käyttömahdollisuuksia.

mittariin moottoritiellä lukeman 195. Kierroksia on tällöin jo noin 6200 ja todellista nopeutta 180 – 185 kilometriä tunnissa.

Etukäteen eniten askarruttava seikka on moottoritehon riittävyys. 47 hevosvoiman huipputeho ja 214 kilon paino tankattuna ovat suunnilleen samat kuin vanhassa Kawasakin ER5:ssä, jota ei suinkaan tunneta huikean suorituskykynsä ansiosta. Honda NC700X:n voimanlähde tunnetaan täysin erilaiselta kuin mikään muu moottoripyörän moottori. Kierroslukumittarin punaraja on jo 6300 kierroksen kohdalla, joten Hondaa on ajettava väännöllä ja vaihdettava ahkerasti isompaa vaihdetta pesään. Moottori tulikin koeajopäivän aikana paukautettua rajoittajalle

useammin kuin koko viime kesän aikana yhteensä.

Suorituskykymittauksia ei ollut mahdollisuutta tehdä, mutta takapuolituntumalta nollasta sataseen kiihdytys vie aikaa reilut kuusi sekuntia. Rajallinen suorituskyky tuli esille varsinkin ohitustilanteissa. Vaikka NC700X:n suorituskyky vetää vertoja riivakalle perheautolle, niin ripeämpiin moottoripyöriin tottuneen pitää hetkinen totutella väännöllä ajettavaan matalakierroksiseen moottoriin.

TASAPAINOINEN KOKONAISUUS

Ajoasento on allround-tyyppisen pysty ja rento. Jalkatapit ovat riittävän alhaalla, jotta polvikulma on miellyttävän loiva. Samalla ne ovat kuitenkin riittävän korkealla, jotta kallistusvaroja on riittävästi. Vaihteisto on suorastaan esimerkillisen kevyt ja herkkä. Kokonaan digitaalinen mittaristo on pienikokoinen, mutta selkeä, ja sen edessä oleva pieni tuulilasi suojaa kuljettajaa hyvin. Tuulilasissa on korkeussäätö, joka vaatii neljän kuusiokoloruuvien avaamista. Halintalaitteet ovat tukevaa tekoa ja selkeät käyttää. Ainoastaan vilkku- ja äänimerkkikytkimen

HAASTAJAT

Kawasaki Versys

iskutilavuus	649 cc
teho	64 hv (47 kW) / 8000 k/min
vääntö	61 Nm / 6800 k/min
paino	tankattuna 206 kg (ABS 209 kg)
istuin korkeus	845 mm
hinta	10 690 € (ABS 11 590 €)
takuu	2 vuotta

BMW F650 GS

iskutilavuus	798 cc
teho	71 hv (52 kW) / 7000 k/min
vääntö	75 Nm / 4500 k/min
paino tankattuna	199 kg
istuin korkeus	820 mm
hinta	12 050,35 €
takuu	2 vuotta

Suzuki DL 650 A V-Strom ABS

iskutilavuus	645 cc
teho	67 hv (49 kW) / 8800 k/min
vääntö	60 Nm / 6400 k/min
paino tankattuna	220 kg
istuin korkeus	820 mm
hinta	11 999,35 €
takuu	2 vuotta





”väärä” järjestys aiheuttaa välillä tahattomia torven toivotuksia.

Jousitus on pehmeän mukava. Se on niin sanottua tehtaalla valmiiksi säädettyä mallia, eli kuljettajalle ei säätövaihtoehtoja juuri ole jätetty. Ainakin yhden hengen kuormalla jousitus toimii moitteetta. Vauhdikkaammissa mutkissa se painuu kasaan niin, että saappaat raapivat asfalttia korkealle sijoitetuista jalakatapeista huolimatta.

Tämän tyyliuunna pyörään kallistusvaroja on kuitenkin riittävästi. Isot epätasaisuudet ylittyvät vaivattomasti. Terävät töyssyt tulevat etujousituksesta aavistuksen verran läpi, takajousitus nielee nekin huomaamattomasti. 150 millimetrin joustovarot ovat kompromissi katupyörien ja allroundien välimaastossa. Neutraali painojakauma, tankattuna 50/50, tekee ajamisesta vaivatonta ja helppoa.

Kaupunkipyörityksessä pyörä on ketterä ja samalla se on onnistuttu saamaan vakaaksi suurissa nopeuksissa.

EKOLOGISTA TUOTANTOA

Etujarrussa on päädytty yhden levyn järjestelmään. 320-millisellä levyllä ja 2-mäntäisillä jarrusatuloilla teho riittää normaaliin ajoon hyvin, joskin sormivoimaa vaaditaan tehokkaaseen jarrutukseen reilusti, eikä jarrujen huipputeho luonnollisestikaan ole sporttipyörien tasolla. Suomen tuontimallin vakiovarusteena oleva ABS-jarrujärjestelmä toimii eleettömästi. Kestopäällysteellä sen olemassa oloa ei juuri huomaa.

Jarrujen erikoisin ominaisuus on jarrulevyjen valmistusmenetelmä. Etu- ja takajarrulevy on valmistettu samasta aihioista. Pienempi takajarrulevy on tehty etujarrulevyn keskelle jääneestä osasta. Hondan mukaan tällä



BIKE WORLD
WWW.BIKEWORLD.FI



VICTORY

VICTORY.FI

MP 12 MOOTTORIPYÖRÄNÄYTTELY
2.-5.2. 2012 HELSINGIN MESSUKESKUS



Polttoainesäiliön korkki on sijoitettu V-Max-maisesti istuimen alle. Istuimen alle sijoitettu polttoainesäiliö alentaa pyörän painopistettä ja tekee siten sen käsittelystä kevyempää.



saavutetaan sekä tuotannon tehokkuutta että ekologisuutta.

Polttoainesäiliö on istuimen alla. Perinteisen tankin paikalla on skootterimaisen iso tavaratila, johon mahtuu integraalikyypäri! Yhden ajopäivän kokemuksen perusteella se on todella hyvä varuste. Kamera, vaihtokäsiineet ja muut pikku-tavarat on helppo ottaa esiin tai jättää tauon ajaksi lukittuun tilaan. Kypäriä onkin käytetty tämän tavaratilan suunnittelussa muottina, sillä yhtään ylimääräistä tilaa kypäriä ympärille ei jää.

Polttoainesäiliö on sijoitettu istuimen alle, mikä laskee painopistettä alemmas. Myös alas sijoitettu ja voimakkaasti eteen kallistettu moottori laskee painopistettä ja saa Hondan tuntumaan kevyeltä. Polttoainesäiliön

korkki on piilotettu matkustajan istuimen alle. Istuin on saranoitu

takareunastaan ja se avataan kääntämällä avainta tavaratilan kannen lukossa vastakkaiseen suuntaan.

KÄYTTÖ- JA HANKINTAKUSTANNUKSET

Hondan suunnitteluryhmän jäsenet kertovat tavoitteena olleen edulliset hankinta- ja käyttökustannukset. 9450 euron verollinen hinta onkin edullinen. Ulospäin edullisuus näkyy high tech -materiaalien ja -rakenteiden puuttumisena. Etujousituksen on perinteinen teleskooppi, eikä jousituksen säätömahdollisuuksilla pääse kehuaan. Painoa ei ole säästetty magnesiumin tai muiden erikoismateriaalien käytöllä. Vaikka varusteiden määrä ei huimaa, niin onneksi ABS-jarrut kuuluvat mukaan tähän hintaan. Voidaankin perustellusti sanoa, että NC700X:ssä on kaikki perusominaisuudet kunnossa.



TEKNISET TIEDOT



Honda NC700X

MOOTTORI

tyyppi	nelitahtinen, kaksisylinterinen rivimoottori, nestejäähdytys
sylinterilavuus	670 cm
sylinterimitat	73 x 80 mm
venttiilikoneisto	4 venttiiliä / sylinteri, SOHC-rakenne
puristussuhde	10,7 : 1
teho	47 hv (35 kW) / 6250 k/min
vääntö	62 Nm / 4750 k/min

VOIMANSIIRTO

vaihteisto	6 vaihdetta
kytkin	märkä monilevykytkin
toisiovento	ketju

RUNKO

tyyppi	terasputkirunko, moottori osana kantavaa rakennetta
akseliväli	1540 mm
paino tankattuna	214 kg
istuinkorkeus	830 mm
tankin tilavuus	14,1 litraa

JOUSITUS

etujousitus	41 mm teleskooppihaarukka, joustomatka 153,5 mm
takajousitus	Pro-Link-monojousitus, joustomatka 150 mm

JARRUT JA RENKAAT

etujarru	1 x 320 mm levy, 2-mäntäinen jarrusatula
takajarru	1 x 240 mm levy, 1-mäntäinen jarrusatula
eturengas	120/70ZR17
takarengas	160/60ZR17

Valmistajan ilmoittama polttoaineen kulutus	3,58 ltr / 100 km
Maahantuoja	Oy Brandt Ab, p. 0207 757 200, www.hondabikes.fi
Hinta	9490 € (DCT-malli 10 380 €)





Mittaristo on pienikokoinen mutta pelkistetty.



Takajarrulevy on valmistettu etujarrulevyn keskelle jääneestä palasta. Ekologisuutta tämäkin.

Käyttökustannusten edullisuus näkyy polttoainetaloudessa ja vakuutusmaksuissa. 47 hevosvoimaa ja 214 kiloa tarkoittavat teho/paino-suhteeseen perustuvien vakuutusmaksujen edullisuutta. Yhden ajopäivän mittaisessa koeajossa kokeiltiin moottoritiellä huippunopeutta ja muutenkin rytmi oli vauhdikas. Siitä huolimatta kulutus oli vain 3,97 litraa sadalla kilometrillä. Käytännössä kulu- tusta onkin vaikea saada nouse- maan yli neljän litran, ainakin jos haluaa pitää ajokortin taskussa. Se tarkoittaa, että toimintasäde 14,1 litran tankilla on vähintään 350 kilometriä, taloudellisella ajotavalla selvästi enemmän.

Uutuuteen on heti alusta lähtien saatavilla Hondan omat taka- ja sivulaukkusarjat sisä- laukkuineen. Takalaukun tila- vuusvaihtoehdot ovat 35 ja 45 litraa sivulaukkujen vetoisuu- den ollessa 29 litraa. Matkus- tismukavuutta tuovat myös uudet kolmannen polven kah- vanlämmittimet, joissa kahvan paksuus on vain 31 millimetriä ja käyttökytkin on integroitu itse kahvaan. Muita tarjolla olevia li- sävarusteita ovat mm. hälytin, touring-tuulilasi, virran ulosot- tomahdollisuus, keskiseisonta- tuki ja sumuvalot.

MUKAVA JA HELPPO

Jos Hondan ominaisuudet pi- täisi tiivistää kahteen sanaan,



Ensimmäisenä mallivuotena tarjolla on neljä eri väri vaihtoehtoa.

niin koeajon perusteella ne oli- sivat mukava ja helppo. Yhteen- vetona voidaan todeta Hondan suunnittelijoiden onnistuneen kiitettävästi saavuttamaan ase- tetut tavoitteet. NC700X on selvästi hauskenpi ja moni- puolisempi pyörä, kuin pelkkien teknisten tietojen perusteella voisi kuvitella. Sen ominaisuu- det riittävät huviajoon ja kevy- een matkailuun. Ajaminen on helppoa ja ABS-jarrut tuovat turvallisuutta. Isokokoinen tavarasäiliö antaa pyörälle monikäyttöisyyttä.

Kun pyörä vielä mahtuu juuri sopivasti tulevaan eurooppa- laiseen 35 kilowatin ajo- korttiluokkaan ja siitä on saatavilla nykyisen 25 kilo- watin korttiluokan versio, niin pyörän käyttökohtee- si on helppo arvailla myös autokouluja. Ostajakan- didaatteja tuskin haittaa sekään, että "crossover"- tyyppinen ulkonäkö on lai- nattu isommasta Crossrunner –sisarmallista. **MP**



Perinteisen polttoainesäiliön kohdalla on 22 litran tavaratila, johon mahtuu umpikypä. Lukittavassa säiliössä on vaihtoehtoisesti turvallista säilyttää varakäsineitä, kameraa ja muuta pikkutavaraa.

