

# UUTTA AJATTELUA

Honda haastaa perinteisen käsityksen moottoripyöräilystä uudella NC 700 -sarjallaan.



koeajossa

HONDA NC 700 X

TEKSTI KLAVS LYNGFELDT  
KUVAT HONDA



## NC 700-perhe

AUTOTEOLLISUUDESSA on 70-luvulta saakka optimoitu massatuotantoa käyttämällä samaa alustaa useissa malleissa.

Toimintatavalla on paljon yhteistä Hondan Concept 700 -sarjan kanssa. Allroad-malli NC 700 X:ssä on sama runko, moottori ja jousitus kuin NC 700 S -nakupyörässä ja Integra-skootterissa. X-mallissa kuitenkin sekä joustomatka että akseliväli ovat pidempiä. Yhteisten komponenttien avulla kustannuksia on säästetty sekä kehitysprosessissa että valmistuksessa.

Unohda korkeat teholumemat ja kierrosluvut. New Conceptissa on kyse väännöstä, ajettavuudesta ja taloudellisuudesta.

**M**UISTATKO, KUN ajoit dieselmootorilla varustettua autoa ensimmäistä kertaa? Kone vetää aivan kuin veturi tyhjäkäynniltä, mutta kierrosmittarin noustessa punaiselle se alkaa tuntua väsyneeltä ja hengästyneeltä. Vaihteita on vaihdettava ajoissa, jotta tasaisesta vääntökäyrästä saa mahdollisimman paljon irti.

Honda NC 700 X kulkee bensalla, mutta sen veto muistuttaa dieseliä. Tyhjäkäynti on tasainen kuin valiumilla käyvä sauvakävelijä, mutta moottori vastaa kaasun viiveettä ja äkäisesti. Liikkeellelähtö on helppoa ja ripeää äärimmäisen vääntävän luonteen ansiosta.

Tämän tyyppinen moottori sopii täydellisesti nopeisiin lähtiin, mutta jos liikkeelle lähtee naru kireällä, saattaa kuljettaja pian jatkaa matkaa ilman pyöräänsä, sillä jo 6 500 kierroksella aktivoituvaa kierrosrajoitinta on toiminnaltaan varsin brutaali. Kontrasti voi olla melko jyrkkä, jos on tottunut esimerkiksi rz 6:een, jossa kierrosrajoitin kytkeytyy päälle vasta 14 200 kierroksessa.

Kuten dieselautossa, kyse on moottorin ymmärtämisestä ja siitä, että osaa hyödyntää sen ensisijaista resurssia, vääntömomenttia, parhaalla tavalla. Kokeneemalta moottoripyöräilijältä asia vaatii hieman totuttelua. Vanhasta tottumukselta tekee helposti mieli ylös kierroslukuasteikolla, jolloin NC 700:n rekisteri tuntuu hieman liian lyhyeltä.

Tuoret moottoripyöräilijät todennäköisesti osaavat arvostaa heti tyhjäkäynniltä asti saatavilla olevaa runsasta voimaa, eivätkä kaipaa toiselle kymppille

nousevia kierroslukuja.

Matalien kierrosten ja suuren vääntömomentin tuottama, helposti käsiteltävä voima on perustana Hondan New Concept -moottorin kehityksessä. Koeajetun x-mallin lisäksi New Concept -moottori on käytössä NC 700 S -nakupyörässä ja NC 700 D Integra-skootterissa.

**KOLMESSA MALLISSA** on sama tekniikka eri paketissa. Niiden syntyyn on vaikuttanut Hondan tutkimus, jossa selvitettiin pienemmällä moottoripyörällä kulkevien työmatkailijoiden ajotottumuksia. Tutkimus osoitti, että 90 prosenttia ajomatkaista tehdään alle 140 kilometrin tuntivauhdilla, ja 80 prosenttia ajasta kierrosluku on alle 6 000.

Samalla myös polttoaineenkulutuksesta on muodostumassa yhä olennaisempi asia kaksipyöräistenkin maailmassa. Kehitysryhmän yhtenä tavoitteena olikin kulutuksen laskeminen 50 prosentilla bensapihiin CBF 600:aan verrattuna.

Pyörä voi kuulostaa hieman tylsältä, mutta se on itse asiassa erittäin pirteä. Hondan mukaan twini kiihtyy nollassa sataankahteen kymmeneen nopeammin kuin CBF 600. Mallin ilmoitettu kulutusluku (NC:ssä 3,6 l/km) kertoo kulutuksen laskeneen kokonaiset 56 prosenttia.

Koeajossa tankkaus tulee vastaan 155,1 kilometrin ja 7 litran jälkeen, mikä vastaa 4,5 litran kulutusta kilometriä kohden.

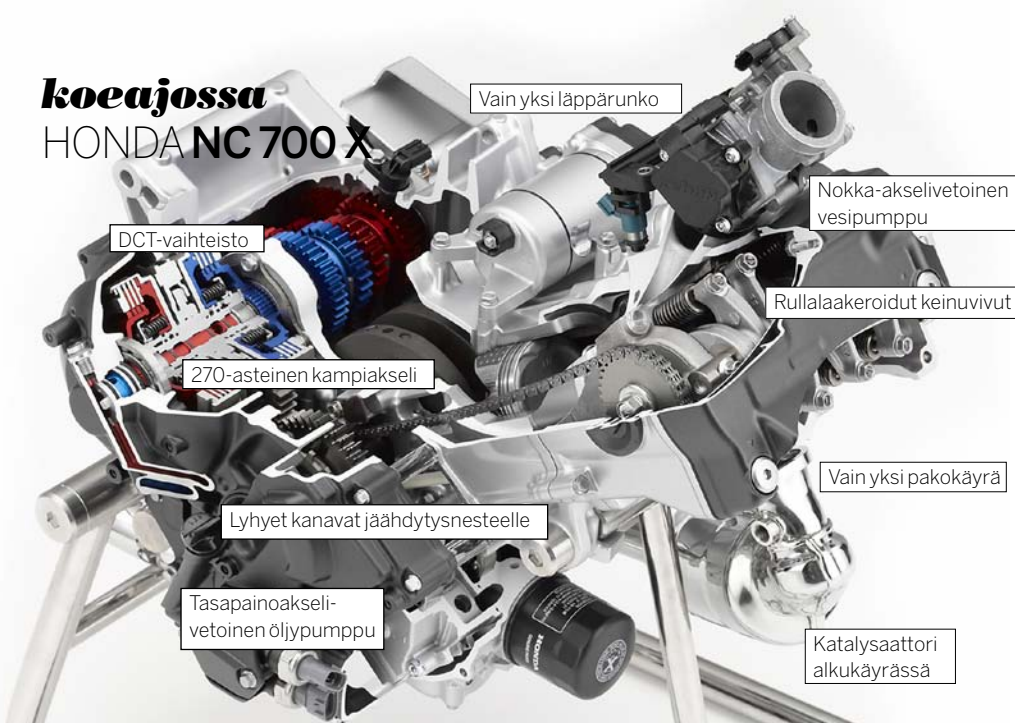
## Mr. Buell: Takanori Osuka



PARHAISSA MOOTTOREISSA on suuri iskun pituus ja matalat kierrosluvut. Tätä mieltä on ainakin Takanori Osuka, joka on NC 700 -moottorin kehittäjä. Hänen ensimmäinen projektinsa oli VT 750 -custompyörän twinmoottorin kehittäminen (65,1 Nm, 3 500 rpm). Seuraavaksi hän otti tehtäväkseen parantaa Goldwingin kuusisylinteristä moottoria (167 Nm, 4 000 rpm) Takanori-sanin vastenmielisyys suuria kierroslukuja kohtaan näkyy myös hänen omissa ajokissaan. Hän ajaa nimittäin Buell XB12:lla.



# koeajossa HONDA NC 700 X



NC 700 -moottori on tekninen mestariteos. Sen päästöt alittavat Euro 3 -vaatimukset yli puolella.



Rullakeinut ja pehmeät venttiilijouset vähentävät kitkaa ja pienentävät kulutusta.



Kierroslukumittari on pitkittäinen palkki, jonka punainen alue alkaa jo 6500 kierroksessa.

## Honda NC 700 X

Hinta	9 490 € / 10 380 € (DCT)
Maahantuojaja	Oy Brandt Ab Puh. 0207 757 200 www.hondabikes.fi
Takuu	4 vuotta
Värit	Pun., musta, valk., hopea
Moottori	R2, 4-tahti, vesijäähd.
Venttiilit	4 vent./syl, OHC
Iskutilavuus	670 cm <sup>3</sup>
Poraus/isku	73,0/80,0 mm
Puristusuhde	10,7:1
Teho	52 hv / 6 250 rpm
Vääntö	62,0 Nm / 4 750 rpm
Polttoaineens.	36 mm läppärunko
Kytkin	Märkä, monilevyinen
Vaihteet	6
Toisio veto	O-rengasketjut
Runko	Teräsputkirunko
Akseliväli	1540 mm
Ohjaukulma	27 astetta
Etujättö	110 mm
Etujousitus	41 mm teleskooppi, 154 mm
Takajousitus	Mono, Pro-Link, 150 mm
Istuinkorkeus	830 mm
Etujarrut	320 mm, 3-mäntäinen
Takajarrut	240 mm, 1-mäntäinen
Eturengas	120/70ZR17, 3,5 tuumaa
Takarengas	160/60ZR17, 4,5 tuumaa
Paino	241 kg
Tankki	14,1 litraa

Japanilaista autofilosofiaa ja -tekniikka kahdella renkaalla



NC 700 X CROSSOVERIN MUOTOILU muistuttaa VFR-pohjaisia Crossrunner- ja Crosstourer-malleja. Myös NC 700 X:ssä Teofila Plaza on päässyt tyrkkäämään lusikkansa soppaan. Hondan Italian muotoilupäällikkö on korostanut erityisesti NC 700 X:n dynaamista profiilia ja kapeaa etuosaa.

**+** Sulava ja hienostunut moottori. Aloittelijaystävällinen. Käytännöllinen ja taloudellinen. ABS-yhdistelmäjärrut.

**-** Lyhyt kierrosalue. Pehmeä jousitus. Jarrukahva ei ole säädettävissä. Ehkä hieman tylsä?

## »VETÄÄ KUIN DIESEL«

Ajotyylillä koeajon aikana on kuitenkin kaikkea muuta kuin taloudellinen. Kuvauksessa reviteltiin valokuvaajan ohitse ja täydellä kaasulla ajettaessa LCD-näytössä vilahti korkeimmillaan 192 km/h.

Epätaloudellisesta ajotavasta huolimatta 14,1 litran tankki riittäisi kokonaisen 313 kilometrin matkalle. Tankki ei ole erityisen suuri, mutta sitä sen ei tarvitsekaan olla, sillä tehokas moottori ja järkevä vaihteisto (kuutonen on selkeä ylivaihe) kuluttavat varoen tankin kalisarvoista sisältöä.

OPTIMOINTIAATE NÄKYVÄ KAIKISSA NC 700 -mallesissa. Etu- ja takajarrulevyt ovat esimerkiksi valmistettu yhdestä teräslevystä. Ja moottori, joka muuten perustuu Honda Jazzin puolikkaaseen rivinelooseen, on pieni mestariteos. Kampiakseli on alun perin 360-asteinen, mutta se on lämmitetty noin 900-asteiseksi, minkä jälkeen sitä on väännetty 93 astetta taaksepäin ja taas kolme astetta eteenpäin. Tuloksena on 270-asteinen akseli, joka tekee moottorin luonteesta v-twinia muistuttavan.

Liikkuvien osien määrän minimoimiseksi vesipumppu ottaa voimansa nokka-akselilta ja öljypumppu puolestaan tasapainoakselilta. Jäähdytyskanavat ovat äärimmäisen lyhyet, minkä ansiosta jäähdytinnestettä tarvitaan pienempi määrä, joka puolestaan säästää painoa.

Automaailman juuret näkyvät porauksen ja iskun suhteessa, joka on sama sekä NC 700:ssä että Jazz 1,4i:ssä. Molemmissa moottoreissa on myös samanlaiset männänrenkaat. Imu- ja pakopuoli ovat muotoilultaan automaisia. Ilma kulkee sylintereihin yhden 36-millimetrin läppärungon kautta ja neljä pakokanavaa yhdistyvät jo sylinterinkannessa, jonka seurauksena moottorista lähtee vain yksi putki.

Hondan NC 700 X kulkee todella hienosti. Lähes vaakasuorassa olevat sylinterit ja istuimen alla sijaitseva tankki mahdollistavat suuren säilytystilan kypärälle. Tämän rakenteen ansiosta pyörän painopiste on matala ja pehmeästä jousituksesta huolimatta ajo-ominaisuudet ovat ennalta arvattavat ja turvalliset.

Tehokkaat ja toimivat ABS-yhdistelmäjärrut tuovat myös turvallisuuden tunnetta. Moottoripyörään saa hyvän tuntuman mutkissa kiitos viimeisen päälle suunnitellun istuimen, ohjaustangon sekä jalkatappien suhteen. Korkea 830 millimetrin istuinkorkeus voi olla haaste naiskuljettajille, jotka Hondan mukaan muodostavat 10 prosenttia X-mallin kohde-ryhmästä. Valikoimassa on tosin myös 40 millimetriä matalampi NC 700 S.

nc 700 x osoittaa, että Honda jatkaa vahvana tulevaisuuteen. Bensa- asemalla on tosin oltava hereillä, ettei vahingossa tankkaa dieseliä! ★