

Die vierte Dimension

Nach dem Großradroller Integra, der NC700S und NC700X erreicht uns mit der CTX700N die vierte Schöpfung aus Hondas »New Concept«-Ideenschmiede.



Fotos: J. Zell, J. Mainz

Man mag es kaum glauben, wie viele Möglichkeiten konzeptionell in Hondas Ende 2011 eingeführtem »New Concept« stecken. Der Großteil der NC-Familie ist uns hinlänglich bekannt. Erst 2014 mit einem Jahr Verspätung fand die CTX700N den Weg über den Atlantik zu uns, nachdem sie bereits 2013 in den USA angeboten wurde.

Die Optik des Mittelklasse-Cruisers orientiert sich am Custom-Tourer-Design, einer Stilrichtung, die sich in den Staaten großer Beliebtheit erfreut und Cruiser-Elemente mit denen eines üblichen Straßenmotorrads verschmelzen lässt. Dass dafür der auf sattes

Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich optimierte 270-Grad-Twin eine passende Motorisierung darstellt, steht außer Frage. Er blubbert wie ein V2, beherrscht das Cruisen perfekt, braucht minimal Sprit und ist dennoch flott zu

Cruiser-Elemente verschmelzen mit denen eines Straßenmotorrads

bewegen. Im Falle der CTX wird der bullige 700er-Twin allerdings nur in Verbindung mit dem einzigartigen Doppelkupplungsgetriebe – der zweiten Generation – angeboten.

Um die Sitzhöhe auf Cruiser-typische 720 mm Sitzhöhe zu stützen, kommt ein modifizierter Brücken-Stahlrohrrahmen zu Ehren. Im Zuge des flachen Rahmenhecks wanderte der aus den anderen NC-Typen bekannte Hecktank nach vorn und ersetzt hier – auf 12,4 Liter geschrumpft – das große Staufach der S/X-Modelle. Unter der Tankdeckelklappe

findet sich jetzt nur noch Platz für Geldbörse und Handy.

Die Fahrwerksgeometrie hat sich gegenüber der S nur marginal verändert: Der Lenkwinkel fällt mit 62,3 Grad

(»S« 63°) minimal flacher aus, der Nachlauf wuchs um vier auf 114 mm, der Radstand um fünf auf 1530 mm. Außerdem betragen die Federwege vorn und hinten statt 120 nun 107 und 110 mm.

Die Cruiser-Gene lassen sich unschwer anhand der relaxten Sitzposition nachvollziehen, die des Straßenmotorrads optisch in Form verkleideter Motor- und Fahrwerksteile. Freunde des Cruisens sollten auf der unscheinbar wie ungewöhnlich wirkenden Kreation eine Proberunde drehen, denn hinter der Fassade schlummert unvermuteter Fahrspaß. Das fängt damit an, dass man sich mit den zahlreichen Komfortkompromissen eines üblichen

(»S« 63°) minimal flacher aus, der Nachlauf wuchs um vier auf 114 mm, der Radstand um fünf auf 1530 mm. Außerdem betragen die Federwege vorn und hinten statt 120 nun 107 und 110 mm.



Sämtliche Cockpit-Funktionen reicht die CTX digital dar. Ein herkömmliches Staufach liegt unter der Sitzbank, einen Koffersatz gibt's beim Honda-Händler. Wippen macht glücklich – rauf wird mit dem Zeigefinger 1, runter mit dem linken Daumen 2 geschaltet. Die CTX bremst ABS-gestützt hervorragend. Am Heck wird über eine aufwendige Hebelanlenkung gefedert. Vor dem Tankdeckel finden Geldbörse und Handy Platz (v. l. n. r. und v. o. n. u.).

Cruisers gar nicht abfinden muss. Trotz der entspannten »Fernsehesselhaltung« findet man in der Sitzkuhle ordentlichen Halt – und das nicht nur bei restriktiven US-amerikanischen Tempi, sondern auch bei Toppspeed auf der Autobahn in good old Germany, bei der die CTX wie ein Brett auf dem Asphalt liegt. Der Anstieg zum Soziuskissen bietet Halt und an den vorverlegten Rasten kann man sich ganz gut abstützen, man findet sogar Knieschluss zur Kunststoffseitenverkleidung. Mehr noch beeindruckt die Dynamik der CTX. Die CTX klappt fast ebenso locker in Schräglage wie ihre NC-

Geschwister. Zudem überzeugt die Lenkpräzision, die weit über Cruiser-Niveau liegt, Resultat einer gleichmäßigen Radlastverteilung von 50 zu 50 Prozent. Und auch die Federelemente der CTX zählen im Segment der Mittelklasse-Cruiser eindeutig zur gehobenen Kategorie. Das findet sicher seinen Grund darin, dass hinsichtlich der Abstimmung nur wenig gegenüber NC-Modellen verändert werden musste. Kurze, harte Absätze gehen am Hinterrad zwar bis zum Fahrer durch, allerdings bügelt man dann schon recht frech über den Landstraßen-Acker. Ja, mit der CTX lässt sich so ungeniert

locker und flott fahren, dass man sich glatt ein wenig mehr Zugstufendämpfung an der Gabel wünscht – für die sehr flotten Kurvenverläufe ... Dabei erweist sich die Schräglagenfreiheit für diese Fahrzeugkategorie als durchaus akzeptabel. Nur wenn die Ausleger an den Rasten aufgearbeitet sind, sollte man – zumindest rechts herum – ein wenig Vorsicht walten lassen, denn dann setzt auch die schwarze Blende am Übergang zwischen Sammler und Endschalldämpfer auf. Nicht zuletzt die hervorragenden ABS-unterstützten Bremsen tragen zum Hochgefühl beim Kurven-Swing bei. In dieser

Technische Daten:

Motor: Leistung 35 kW (48 PS) bei 6250/min, max. Drehmoment 60 Nm bei 4750/min, flüssigkeitsgekühlter 270°-Zweizylinder-Viertakt-Reihen-Zweizylinder, Hubraum 670 cm³, Bohrung x Hub 73 x 80 mm, Verdichtung 10,7 : 1, eine oben liegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Rollenkippehebel, Zünd-/Einspritz-Elektronik, Nasssumpfschmierung, Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebe mit drei Modi und automatischer Kupplungsfunktion, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Brücken-Stahlrohrrahmen, angeschweißtes Heck, v. 41-mm-Teleskopgabel, h. Zweiarmschwinge aus Vierkant-Stahlrohr mit über Hebelsystem angelenktem Zentralfederbein, v. 320-mm-Einscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, h. 240-mm-Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwimmsattel, ABS serienmäßig

Maße und Gewichte: Radstand 1530 mm, Lenkwinkel 62,3 Grad, Nachlauf 114 mm, Sitzhöhe 720 mm, Bodenfreiheit 130 mm, Gewicht vollget.o. Koffer 236 kg, Tank 12,4 l

Messwerte: Höchstgeschwindigkeit 166 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h: 7 s, Bremsweg aus 100 km/h: 39,4 m, mittl. Verzögerung 9,8 m/s³

Basispreis: 7990 Euro zzgl. Nk.

Wartung: bei 1000 km, dann alle 12.000 km

Garantie: zwei Jahre o. km-Limit

Fahrzeugklasse dürfen sie als Maßstab gelten.

Goldrichtig ist die Wahl des Doppelkupplungs-Getriebes. Die Technik passt nicht nur perfekt zum Charakter des Twins, sondern auch zu dieser Art Motorrad. Schon allein aufgrund dessen, dass man nicht den linken Fuß auf der weit vorn liegenden Raste für den Schaltvorgang verrenken oder anheben muss. Wenn man selbst schalten will, geht das spielerisch und zugkraftunterbrechungsfrei über die Schaltwippen links am Lenker. Gemütlichkeit wie Fahrfreude lassen sich gleichermaßen leicht realisieren, und Faulenzen geht natürlich auch perfekt. Einfach nur Gas geben, den Rest erledigt das Sechsganggetriebe auch ganz allein. Willkommen in der vierten Dimension des Cruisens.

Guido Saliger