

Kurzpräsentation Honda CTX 700 N: Relaxed

Von Jens Riedel

Es ist derzeit nicht ganz einfach, bei Honda den Motorradüberblick zu behalten. Machte vergangenes Jahr die neue CB 500 der noch jungen und vor allem erfolgreichen NC 700 hauseigene Konkurrenz, mutiert letztere nun zur 750er und gleichzeitig wird als nun einzig verbliebene 700er die neue CTX ins Programm geschoben. Dem Kunden dürften solcherlei Verwirrspiele wenig ausmachen, profitiert er doch von einer großen Modellvielfalt. Die CTX 700 N füllt vor allem eine Lücke bei Honda: die eines kleinen Cruisers.

Der Antrieb ist aus den NC-Modellen bekannt. Der Reihen-Zweizylinder mit 670 Kubikzentimetern Hubraum leistet für den A2-Führerschein konforme 35 kW / 48 PS. Ganz im Sinne des Cruiser-Gedankens wird die CTX 700 ausschließlich mit dem Doppelkupplungsgetriebe angeboten, das Honda als einziger Motorradhersteller hat. Die weiter verbesserte Steuerungs-Software erkennt in der zweiten Evolutionsstufe den jeweiligen Fahrstil und wählt stets den dafür am besten passenden Gangwechsel aus. Mit einem Knopf rechts neben dem Gasgriff wird das automatisierte Sechs-Gang-Getriebe aktiviert. Neben dem Leerlauf „N“ und dem Fahrmodi „D“ gibt es auch die Wahlmöglichkeit „S“ (Sport) mit höher ausdrehenden Gängen. Alternativ kann der Fahrer links am Lenker mittels „Plus“- und „Minus“-Schalter aktiv eingreifen, wobei die Elektronik Fehlbedienungen kategorisch ablehnt. Wer dennoch auf die motorradtypische Fußschaltung nicht verzichten möchte, kann sich für rund 400 Euro Aufpreis auch beim DCT den entsprechenden Hebel nachrüsten lassen.

Während der bei 6500 Umdrehungen gnadenlos einsetzende Begrenzer zu den größten Kritikpunkten der NC-700-Reihe zählt, lässt das Doppelkupplungsgetriebe es gar nicht erst so weit kommen und greift schon vorher mit der nächsten Getriebestufe ein. Die Gangwechsel vollziehen sich unter einem leichten Klicken, das ganz dezent auch in den Fußrasten spürbar ist. Ansonsten bekommt der CTX-Reiter so gut wie nichts mit. Die Wechsel vollziehen sich auch unter Teil- und sogar Vollast. Und genau das ist die Stärke der Schaltung: Der Fahrer kann sich voll und ganz auf das vor ihm liegende Asphaltband

konzentrieren.

Der weit nach hinten reichende Lenker und die moderat ausgefallene Vorverlegung der Fußrasten sorgen auf der CTX 700 N für eine absolut entspannte Sitzhaltung. So lädt die Honda zum gemütlichen Bummeln ein. Gleichzeitig lässt sich mit ihr förmlich durch Landstraßenkurven wedeln, die durch etwas Zug und Druck am Lenker spielerisch genommen werden. Dass dabei nicht auf die Gänge geachtet werden muss, sorgt für völlig relaxten Fahrgenuss. Lediglich die Bekanntschaft der Stiefelhacke mit dem Straßenbelag sollte in engen Kehren einkalkuliert werden. Punkten kann die CTX zudem mit einem Normverbrauch von knapp 3,6 Litern auf 100 Kilometer.

Konzeptbedingt nicht von den NC-Modellen übernommen wurde wegen der niedrigen Sitzposition und des kleineren flacheren Tanks das große Staufach. Dennoch bietet die CTX unter der Klappe auf dem Tank neben dem Einfüllstutzen noch eine kleine Ablage, die groß genug fürs Handy, die Sonnenbrille oder die Sommerhandschuhe ist. Optische Nachbesserung könnte die etwas zu klobig ausgefallene Feststellbremse am Lenker vertragen.

Fazit: So viel Freude am Fahren hätten wir den Neuzugang gar nicht zugetraut. Vorzugsweise erfolgte der erste kurze Ausritt im S-Modus des Doppelkupplungsgetriebes. Wie schon beim Integra passt das DCT hervorragend zum Charakter des Modells. Auch wenn mancher es bedauern mag, hat Honda eine verständliche Entscheidung getroffen, wenn hier alternativ kein manuelles Getriebe angeboten wird. Das hat allerdings auch seinen Preis: Von den 8255 Euro gehen 1000 auf die automatische Schaltung.
(ampnet/jri)

Daten Honda CTX 700 N

Motor: Parallel-Zweizylinder, 670 ccm, flüssigkeitsgekühlt,

Leistung: 35 kW / 48 PS bei 62500 U/min

Max. Drehmoment: 60 Nm bei 4750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 158 km/h

Getriebe: 6-Gang-Doppelkupplung

Verbrauch (nach EU-Norm): ca. 3,6 Liter

Tankinhalt: 12,4 Liter

Sitzhöhe: 720 mm

Leergewicht (fahrbereit) / Zuladung: 227 kg / 190 kg

Bereifung: 120/70-17 (vorne), 160/60-17 (hinten)

Preis: 8255 Euro

Bilder zum Artikel



Honda CTX 700 N (Gepäckträger mit Sissybar ist Zubehör).



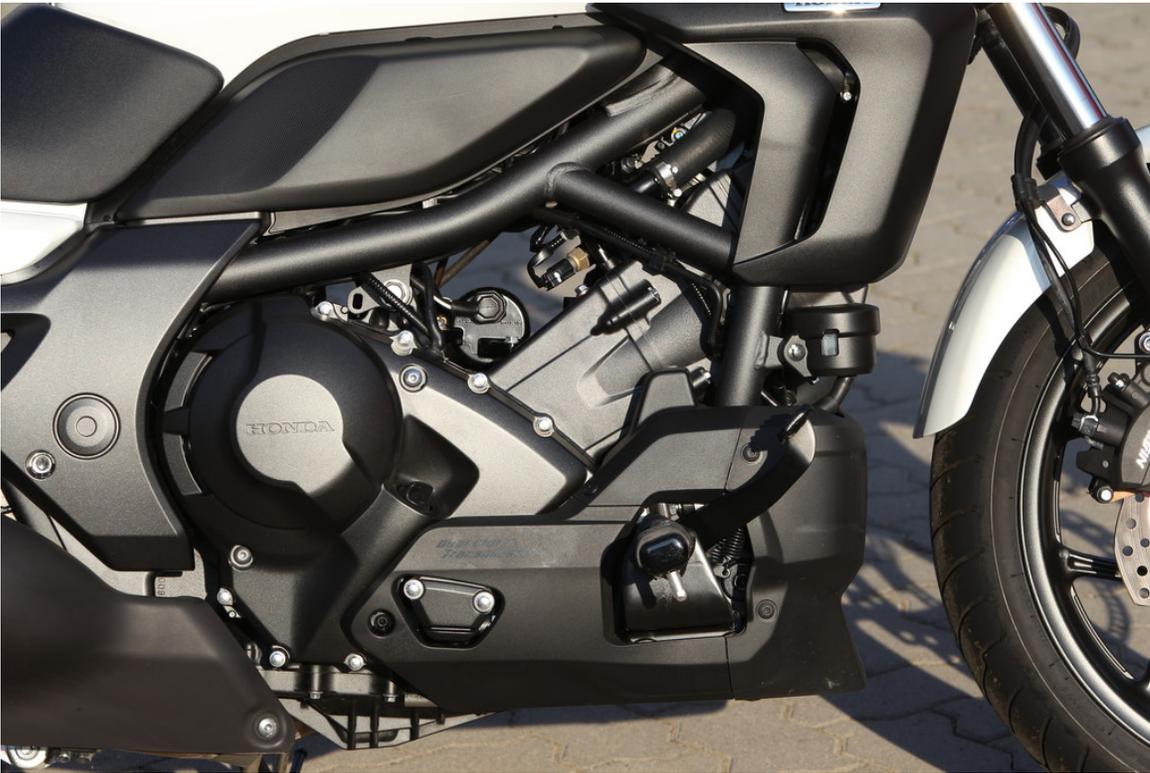
Honda CTX 700 N (Gepäckträger mit Sissybar ist Zubehör).



Honda CTX 700 N (Gepäckträger mit Sissybar ist Zubehör).



Honda CTX 700 N.



Honda CTX 700 N.



Honda CTX 700 N (Gepäckträger mit Sissybar ist Zubehör).



Honda CTX 700 N: Feststellbremse.



Honda CTX 700 N: Doppelkupplungsgetriebe.



Honda CTX 700 N: Manueller Schalter für das DCT.



Honda CTX 700 N.



Honda CTX 700 N.
