

# Onlinemotor

## Honda Crosstourer DCT

Doppelkupplungsgetriebe? Beim Motorrad ? –  
Aha bei Honda beileibe nichts Neues.



Im Design einer Großenduro bietet Honda diese besondere Getriebeversion optional auch bei der mit dem 1200er V4 motorisierten Crosstourer an.

Von der Leistungs- und Drehmomententwicklung erhielt der aus der VFR1200F bekannte 4Zyl V Motor in Querbauweise ein Update zur Straßenenduro. (95kW/129PS bei 7.500 min-1 und 125 Nm/6.500 min-1)

Dieser Motor begeistert durch vibrationsarmen Lauf und bulliges Drehmoment im gesamten Drehzahlbereich. Die Startprozedur ist identisch mit der handgeschalteten Antriebsversion. Der Motor fällt sofort in einen stabilen Leerlauf.



Mit dem rechten Daumen wird analog zum PKW „D“ oder „S“ (Sport) per grauem Tastschalter eingelegt. Das Einlegen des 1. Gang ist sowohl akustisch als optisch über die Anzeige im Display zu verfolgen. Gespannt bin ich auf den ersten Anfahrvorgang. Die linke Hand zuckt kurz, weil eine Funktion für diese Hand nicht mehr vorgesehen ist. Auch beide Füße können auf dem Boden bleiben. Die Gänge werden bei DCT Getriebe automatisch bzw. wahlweise über Tasten am linken Handgriff gewechselt.

Der Anfahrvorgang selbst für einen DCT Novizen wie mich erfolgt vollkommen unspektakulär. Kein Rupfen, kein Stuckern, selbst langsames Rangieren treibt dem Fahrer keine Schweißperlen auf die Stirn.



Neben ABS ist die Honda Crosstourer serienmäßig mit Traktionskontrolle (TCS) ausgerüstet, die regelmäßig das Schlupfverhalten des Reifens überwacht und situativ Motorleistung regeln kann.

Inklusiv Überführung kostet die 285 kg Honda Crosstourer mit DCT 14.845 Euro. Dieser Antrieb ist sehr empfehlenswert insbesondere für Wiedereinsteiger. Ein Verzicht des Doppelkupplungsgetriebes reduziert den Kaufpreis um 1.000 Euro und das Gewicht um 10kg.

**Fazit**  
Innovativer Motorradantrieb, der dem Fahrer die Möglichkeit bietet, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.