
Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

07.November 2016

Modell-Update 2017: VFR1200X Crosstourer

Für den Modelljahrgang 2017 präsentiert sich das Crossover-Flaggschiff mit einer neuen Lackierung in Candy Prominence Red. Außerdem erfüllt der Crosstourer seit 2016 die neue EURO 4-Abgasnorm. 2016 wurde der Crosstourer mit dem neuem DCT (Doppelkupplungsgetriebe) mit dreistufigem Sport-Modus, der eine bessere Anpassung an den gewünschten Fahrstil erlaubt, ausgestattet. Ein Software-Upgrade erkennt seither Gefälle und Steigungen und optimiert die Gangwahl dementsprechend. Seit 2016 verfügt er auch über einen leicht adjustierbaren Windschirm.

Einleitung

Der Crosstourer ist eine großvolumige, universelle Straßenenduro mit robustem Adventure-Auftritt. Die 2012 präsentierte Maschine mit 1200er V4-Triebwerk, Einarmschwinge und Kardanantrieb begeistert mit bulliger Kraft und bestem Fahrkomfort. Lange Federwege, praxisgerechter Windschutz und ausgewogenes Fahrverhalten sorgen für puren Fahrgenuss. Die aufrechte Körperhaltung und der breite Lenker bieten beste Übersicht und erstaunlich müheloses Handling.

Optional ist die Maschine mit DCT (Doppelkupplungsgetriebe) erhältlich. Diese im Motorradsektor einzigartige Technik erlaubt manuelles oder elektronisch gesteuertes Schalten ohne Zugkraftunterbrechung – eine fortschrittliche Lösung, die perfekt zum Fahrzeugkonzept passt. Zu dem gesteigerten Schaltkomfort wird außerdem die Kupplungsbetätigung erspart, was viele Fahrer nach dem ersten Kennenlernen der DCT-Technik schätzen lernen – und dann nicht mehr missen möchten.

Zur Serienausstattung des Crosstourers gehört eine in drei Stufen verstellbare Traktionskontrolle. Diese elektronische Fahrhilfe schützt auf nassem Asphalt mit

schlechtem Grip vor unliebsamen Überraschungen. Combined ABS ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Das Kombibremssystem vereint hohe Bedienungsfreundlichkeit mit beruhigendem Antiblockiersystem.

Nicht nur charakterstarke Technik und moderne Features zeichnen den Crosstourer aus, auch die für Honda typische Zuverlässigkeit und einwandfreie Funktionalität sorgen für Freude auf jeder Ausfahrt. Das V4-Triebwerk bietet großartigen Fahrspaß. Durch die komfortable Sitzbank sitzt nicht nur der Fahrer sondern auch der Beifahrer besonders bequem.

Modellvorstellung

Bereits 2014 erhielt der Crosstourer ein umfangreiches Update. Er erhielt eine dreistufig verstellbare Traktionskontrolle, selbstrückstellende Blinker, einen Wave-Zündschlüssel und eine neu konturierte Sitzbank. Auch die DCT-Software wurde optimiert. Neuerungen bei Sitzbank, Topcase und Heizgriffen rundeten das Zubehörangebot ab.

Seit 2016 erfüllt der Crosstourer die EURO 4-Abgasnorm, bietet einen Windschirm, der praxisingerecht mit nur einem Handgriff höhenverstellbar ist und das DCT (Doppelkupplungsgetriebe) wurde durch einen dreistufigen Sport-Modus ergänzt, der eine bessere Anpassung an den jeweils gewünschten Fahrstil erlaubt. Ebenfalls neu ist der serienmäßige 12 Volt-Sockel. Für 2017 präsentiert sich der Crosstourer in der neuen Lackierung Candy Prominence Red.

Motor

Der Crosstourer ist ein weiterer Meilenstein in der stolzen Honda-V4-Historie. Das V4-Triebwerk, das nun die Euro 4-Emissionsauflagen erfüllt, verfügt über 1.237 ccm Hubraum und entwickelt tourenfreundliche 129 PS (95 kW) bei 7.750 Touren. Reichlich Durchzugskraft steht zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt satte 126 Nm bei 6.500 Touren. Das charakterstarke V4-Hightech-Herz begeistert auf ganzer Linie mit Kraft, Durchzug, Laufkultur und Sound.

Einzigartig ist das Layout des V4-Motors. Die äußeren Zylinder zeigen nach vorne, während die mittleren Zylinder nach hinten geneigt sind. Dazu beträgt der Zylinderwinkel 76 Grad – wie beim 800er V4-MotoGP-Bike, mit dem Casey Stoner 2011 den WM-Titel eroberte. Um Vibrationen zu vermeiden, ist die Kurbelwelle mit Hubzapfen versehen, die um 28 Grad versetzt sind. Dank dieser Phase-Shift Kurbelwelle kommt der Motor ohne Ausgleichswelle aus.

Dazu kommt raumsparende Vierventiltechnik aus den CRF-Motocrossern zum Einsatz.

Die Unicam-Ventilsteuerung hat auf der Einlass-Seite Tassenstößel mit innenliegenden Shims und auf der Auslass-Seite Rollenkipphebel mit Stellschrauben für das Ventilspiel. Diese extrem kompakte und leichte Technik ist ausgereift und wartungsarm, das Ventilspiel muss nur alle 24.000 Kilometer überprüft werden.

Eine weitere Besonderheit ist die Zündfolge, die nicht gleichmäßig, sondern asymmetrisch bei jeweils 104-256-104-256 Grad erfolgt. Diese Big Bang-Zündfolge produziert mit der Phase-Shift Kurbelwelle eine eigenständige V4-Laufkultur mit dumpfem Klangbild und sorgt für ein sehr gutes Traktionsverhalten. Gezielt bringt der Crosstourer-V4-Motor seine Leistung kraftvoll ans Hinterrad.

Der Crosstourer ist serienmäßig mit einer Traktionskontrolle ausgestattet. Die elektronische Fahrhilfe erkennt über Sensoren starkes Schlupfverhalten am Hinterradreifen und regelt die Motorleistung mittels Zündbegrenzung und Drosselklappenstellung (Throttle by wire) entsprechend ein. Die neue Traktionskontrolle kann in drei Stufen eingestellt und wahlweise auch ganz abgeschaltet werden. TC-Stufe 3 verhilft zu maximaler Traktionsregelung bei Regen. TC-Stufe 1 greift nur reduziert ein und ist für Offroad-Einsätze gedacht. TC-Stufe 2 liegt dazwischen, als goldene Mitte für normales Fahren bei trockenen Bedingungen.

DCT (Doppelkupplungsgetriebe)

Serienmäßig ist der Crosstourer mit einer fußgeschalteten Sechsgang-Schaltbox und Antihopping-Kupplung ausgestattet. Optional ist ein Doppelkupplungsgetriebe (DCT) erhältlich. Diese Technik, die im Motorradsektor alleine Honda anbietet, steuert die Schaltarbeit elektronisch und ermöglicht weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss. Das DCT ist keine Automatik, sondern ein elektronisch gesteuertes Schaltgetriebe. Die Gangwahl kann manuell oder elektronisch geregelt erfolgen. Die Betätigung der Kupplung, beim Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt ebenfalls elektronisch. Deshalb kommen DCT-Bikes ohne Kupplungshebel und ohne Fußschalthebel aus, was die Bedienung enorm vereinfacht und erfreulich unkompliziert gestaltet.

Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd den Kraftschluss zwischen den Zahnrad-Gangpaaren und der Ausgangswelle herstellen. Eine Kupplung ist für die Gangstufen 1, 3 und 5 zuständig, die andere für die Gangstufen 2, 4 und 6. Die blitzartigen Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt.

Durch das abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen die Gangwechsel nahezu ohne spürbare Unterbrechung der Zugkraft, die Beschleunigung fällt entsprechend kontinuierlich

aus. Beim Fahren zu Zweit überzeugt diese Technik auf angenehmste Weise, weil ruckartige Schaltbewegungen, die ein Aneinanderstoßen der Helme von Fahrer und Beifahrer zur Folge haben, erst gar nicht auftreten. Auch Fahrwerkseinflüsse beim Schalten in Schräglage sind nicht mehr spürbar.

Neben gesteigertem Schaltkomfort bietet die DCT-Technik weitere Vorteile: Optimierte Getriebe-Haltbarkeit, weil Belastungsspitzen beim Verschalten ausgeschlossen werden, sowie reduzierter Schaltstress im Stadtverkehr wie bei Überlandfahrt. Ausgeschlossen wird dazu die Möglichkeit, das Fahrzeug beim Anfahren ungewollt abzuwürgen. Nicht umsonst entscheiden sich inzwischen europaweit über die Hälfte der Crosstourer-Käufer für die DCT-Variante.

Drei Basis-Betriebsarten stehen zur Auswahl. Im manuellen Modus (MT) erfolgt die Gangwahl mit der linken Hand über Drucktasten am Lenker. Im AT-Modus schaltet das Doppelkupplungsgetriebe selbsttätig die Gänge. Dafür kann die Abstimmung per Knopfdruck vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart. Die Gänge werden dann früher oder später geschaltet, mit Auswirkungen auf Beschleunigung, Motorbremse, Drehzahlniveau und Verbrauch. 2016 können im S-Modus drei unterschiedliche Mappings aufgerufen werden, was dem Fahrer erlaubt, eine Abstimmung aufzurufen, die noch besser auf seinen sportlichen Fahrstil und die jeweilige Fahrsituation passt.

Sowohl im S- als auch im D-Modus erlaubt das DCT-System stets auch manuellen Eingriff. Der Fahrer kann bei Bedarf jederzeit über die Tasten am Lenker manuell den Befehl zum Herunter- oder Hochschalten geben, etwa vor Überholmanövern oder für bewusst niedertourige Fahrt. Nach einer gewissen Zeitspanne schaltet das DCT abhängig von der Fahrweise wieder in den AT-Modus zurück.

Dank intelligenter Steuerungs-Software erkennt das DCT-System den jeweiligen Fahrstil und wählt aus hinterlegten Programm-Algorithmen das am besten Passende aus. So ist sicher gestellt, dass das DCT stets perfekt passende Schaltmanöver initiiert. Der von der Schaltarbeit befreite Fahrer kann sich in vollem Umfang auf die Straße, den restlichen Verkehr und natürlich den Fahrspaß konzentrieren.

Ein weiteres DCT-Software-Upgrade für 2016 ermöglicht, dass Gefälle und Steigungen beim Befahren erkannt und berücksichtigt werden und die Gangwahl entsprechend optimiert angepasst wird.

Fahrwerk und Ausstattung

Die Sitzposition bietet für Tourenfahrer im Alltag wie auf Reisen eine perfekte Ergonomie.

Zur komfortablen und breiten Sitzfläche ist die Bank im vorderen Bereich etwas schmaler konturiert. Dank dieser Formgebung lässt sich mit den Beinen leichter der Boden erreichen. Die Sitzhöhe beträgt 850 mm.

Der Rahmen ist eine Brückenkonstruktion aus Aluminiumguss. Die Einarmschwinge mit Kardantrieb federt eine ProLink Aufhängung – beides verstellbar in Federvorspannung und Zugstufeneinstellung – über ein einzelnes Federbein ab. Eine Upside-Down Teleskopgabel führt das 19 Zoll-Vorderrad.

Lange Federwege und sorgfältige Abstimmung ermöglichen besten Fahrkomfort, während gleichzeitig die Fahrstabilität höchste Ansprüche zufrieden stellt. Die Abstimmung verbindet den von europäischen Fahrern gewünschten Komfort mit sicherer Straßenlage, auch bei sportlicher Fahrweise. Die Federvorspannung der Hinterradfederung kann über ein Handrad einfach verstellt werden. Vollgetankt 21 Liter-Tank wiegt der Crosstourer 277 Kilogramm, die DCT-Version 287 Kilogramm.

Der Windschirm lässt sich absolut mühelos und einhändig verstellen und in beliebiger Höhe justieren.

Die speziell entwickelten Speichenfelgen erlauben die Verwendung schlauchloser Reifen. Die Reifendimensionen 110/80-R19 vorne und 150/70-R17 hinten unterstützen agiles Handling und sichere Kurvenlage und fördern dazu beste Traktion.

Spezielle Erwähnung verdient der Kardan des Crosstourers. Der Antriebsstrang weist vier Ruckdämpfer, ein Kreuzgelenk sowie ein homokinetisches Gelenk auf. Der konstruktive Aufwand gewährleistet eine für Kardanbikes absolut überzeugende und ungewöhnlich geschmeidige Kraftübertragung. Da die Drehpunkte für Schwinge und Kardanwelle unterschiedlich gewählt sind, erfolgt die Kraftübertragung mit geringen Aufstellmomenten.

Die Doppelscheibenbremse vorne ist mit gelochten 310er Scheiben und Dreikolben-Schwimmsattelbremsen bestückt. Am Hinterrad verzögert eine Einfachscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel-Zange.

Das Combined ABS System ist so ausgelegt, dass mit dem Handbremshebel nur das Vorderrad verzögert wird. Fünf von insgesamt sechs Kolben der Doppelscheibenbremse drücken die Bremsbeläge gegen die Scheiben. Mit dem Fußbremshebel wird hinten die Doppelkolbenzange aktiviert, dazu am Vorderrad links (ein Proportionalventil regelt den Bremsdruck erst ab einer definierten Bremsleistung hinten) ein Kolben. Die kombinierte Bremskraftverteilung ermöglicht gefühlvolle Bremsmanöver auch unter schwierigen

Bedingungen, wenn allein oder zusätzlich mit der Fußbremse verzögert wird. Das ABS verhindert dazu vorne wie hinten stets zuverlässig ein Blockieren der Räder.

Farben

Der Honda Crosstourer ist in Österreich in der Lackierung Candy Prominence Red erhältlich.

Zubehör

Die Heizgriffe mit integriertem Schalter lassen sich in 5 Stufen einstellen. Das wasserdichte Topcase mit großem Fassungsvermögen bietet Platz für einen Integralhelm. Die um 20 mm niedrigere Sitzbank schafft eine Sitzhöhe von 830 mm.

35/39 Liter Kofferset

Das Kofferset aus Kunststoff bietet rechts 35 Liter und links 39 Liter Fassungsvermögen. Das serienmäßig integrierte Aufnahmesystem – ohne Gepäckträger – erlaubt müheloses Anbringen und Abnehmen. In den linken Koffer passt ein Integralhelm. Beide Gepäckträger sind wasserdicht. Dank dem One-Key-Schließsystem können auf Wunsch die Schlösser vom Honda-Händler angepasst werden, sodass man mit dem Zündschlüssel die Seitenkoffer und das Topcase sperren kann.

Hauptständer

Dieser sorgt für einen stabilen Stand. Wartungs- und Reparaturarbeiten am Hinterrad werden damit erleichtert.

Schutzbügel

Die stabile Aluminium-Rohrkonstruktion, die den robusten Auftritt des Adventure-Bikes unterstreicht, dient auch als Träger für die LED-Nebelscheinwerfer.

LED Nebelscheinwerfer

Sie bieten helle Leucht- und Signalwirkung, einen niedrigen Stromverbrauch und eine lange Lebensdauer. Der Schalter ist elegant im Cockpit integriert.

Seitenwindabweiser-Set

Das schwarze Seitenwindabweiser-Set aus Polyurethan-Kunststoff schützt den Fahrer und Beifahrer zusätzlich und reduziert Turbulenzen.

12V Socket

Dieser wird mit einem Montagehalter unter der Sitzbank befestigt. Damit kann elektronisches Equipment mit Strom aus dem Bordnetz versorgt werden.

Outdoor faltgarage

Bietet Schutz vor Wind, Wetter und UV-Strahlung. Das Gewebematerial ist wasserdicht und atmungsaktiv, um Ablüften zu erlauben. Eine Befestigungsleine im unteren Bereich unterbindet Flattern. Zwei Öffnungen am Vorderrad ermöglichen, ein U-Schloss anzubringen. Der großzügige Schnitt, erlaubt es auch einen voll ausgestatteten Crosstourer mit Koffern und Topcase schützen zu können.

Averto-Alarmanlage

Die Alarmanlage ist mit einem Bewegungs- und Erschütterungssensor, einer 118-dB-Sirene und einer integrierten Backup-Batterie ausgestattet. Ein Sleep-Modus mit niedrigem Stromverbrauch schont die Batterie. Die Anlage kann am Kabelbaum einfach installiert werden. Die Fernbedienung arbeitet über Funksignal.

Tankpad

Das Tankpad schützt den Tank vor Gebrauchsspuren.

Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, 76° V4-Zylinder, Unicam, 16 Ventile,
Hubraum	1.237 cmm
Bohrung ´ Hub	81 mm x 60 mm
Verdichtung	12 : 1
Max. Leistung	95 kW / 7.750 min ⁻¹
Max. Drehmoment	126 Nm / 6.500 min ⁻¹

KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI elektron. Benzineinspritzung
Tankinhalt	21,5 Liter
Kraftstoffverbrauch (WMTC Meßzyklus)	16,1 km/l (Schaltgetriebe) 16,7 Liter (DCT in D-Modus)
ELEKTRIK	
Starter	Elektrostarter
Batterie	12 V / 11,2 AH (YTZ14S)
ANTRIEB	
Kupplung	Manuell: Mehrscheiben im Ölbad DCT: hydraulische Doppelkupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kardan
RAHMEN	
Typ	Diamond Aluminium-Brückenrahmen
FAHRWERK	
Abmessungen (L´B´H)	2.285 x 915 x 1.460 mm
Radstand	1.595 mm
Lenkkopfwinkel	28°
Nachlauf	107 mm
Sitzhöhe	850 mm
Bodenfreiheit	180 mm
Gewicht vollgetankt	Manuell: 277 kg / DCT: 287 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm Upside Down Telegabel, Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar

Hinten	Einarmschwinge mit Pro-Link Hebelumlenkung, Monostoßdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Drehknopf einstellbar, Dämpfer-Zugstufe einstellbar
RÄDER	
Vorne	Speichenräder, schlauchlos
Hinten	Speichenräder, schlauchlos
Felgengrösse vorne	19 M/C x MT 2.5
Felgengrösse hinten	17 M/C x MT 4.0
Reifengrösse vorne	110/80-R19
Reifengrösse hinten	150/70-R17
BREMSEN	
ABS-System	Combined ABS
Typ vorne	310 mm Doppelscheibenbremse,
Typ hinten	276 mm Einscheibenbremse,
INSTRUMENTE / ELEKTRIK	
Instrumente	Kühlmittel-Temperatur Digitaler Balken- Drehzahlmesser, Digital-Tachometer, Ganganzeige, Tankverbrauchsanzeige, Restreichweite, Uhrzeit, gewählte Heizgriffstufe. DCT-Version mit zusätzlichen Anzeigen für die gewählte Betriebsart. Regelbare Display-Helligkeit.
Scheinwerfer	55 W x 1 Abblendlicht / 55 W x 1 Fernlicht