

Top-Test: Honda Crossrunner

- Fahrbericht aus MOTORRAD 12/2011 -

Im neuen Crossrunner steckt alles Mögliche drin: ein wenig Tourer, viel Funbike, etwas Sportler - ein Mix aus vielen guten Erbanlagen. Und es ist ein Rüde, denn laut Honda heißt es der und nicht die Crossrunner. Braver Hund?

Einlenken! Umlegen! Bleib (auf der gewählten Linie)! Der Crossrunner gehorcht aufs Wort. Gute Erbanlagen oder gute Erziehung? Beides. Der Fahrer muss nicht einmal besonders streng zu Werke gehen, denn der neue Honda-Spross folgt den Befehlen willig und verlangt nur wenig Kraftaufwand. Zu den geerbten Stärken gehört zweifellos das kerngesunde, quasi unkaputtbare V4-Herz von Mütterchen VFR. Schon im Sporttourer mit 109 PS nicht zu sehr auf Höchstleistung, sondern mehr auf Ausdauer und gleichmäßige Leistungsabgabe ausgelegt, dürfte sich der Motor im Crossrunner mit seiner gemäßigten, auf mehr Drehmoment abzielenden Abstimmung und nur 102 PS Höchstleistung als robuster denn je erweisen. Modifikationen an der V-TEC-Ventilsteuerung, der Einspritzung sowie der Zündung sollen für fülligere Leistungsabgabe im unteren Drehzahlbereich sorgen, und der Übergang vom Zwei- zum Vierventilbetrieb soll sanfter und weniger drastisch erfolgen. Rahmen, die hinterradführende Einarmschwinge, Antriebsstrang, ja selbst die Getriebestufung und die Endübersetzung - alles identisch mit der VFR. Auch die Bremsen (ABS und die CBS-Kombibremse sind serienmäßig an Bord) sind vom Sporttourer bekannt. Die Unterschiede setzen sich erst im Bereich der Ergonomie, bei den Federelementen und bei der Auspuffführung fort. Die Vier-in-zwei-in-eins-Anlage mündet in einen seitlich tief montierten Endschalldämpfer, der die Gestaltung des Sitzarrangements mit niedriger Sitzhöhe ermöglicht, obwohl die Federwege beim Crossrunner komfortfördernd länger ausfallen und die Boden-freiheit um 15 Millimeter gewachsen ist.

Die Grundkommandos Sitz (in 816 Millimetern Höhe) und Platz (auch für lange Kerls geht es nicht allzu beengt zu) beherrscht der jüngste Honda-Spross also ebenfalls ganz manierlich.

Den Sofa-Komfort einer Reiseenduro sollte natürlich niemand erwarten, die Fußrasten sind, wie von der VFR bekannt, doch eher sportlich hoch und weiter hinten montiert, als man angesichts des neuen Konzepts vermutet hätte. Zusammen mit dem breiten und angenehm hoch gezogenen Rohrlenker (der sich unter einer Kunststoffabdeckung mit Roller-Anmutung verbirgt) ergibt sich eine aufrecht-entspannte, dennoch sportlich-aktive Sitzhaltung, die zum Reisen ebenso taugt wie zum zügigen Kurvenräubern. Reichen die 102 PS des 800er-Motors sportlichen und touristischen Ansprüchen? In Sachen Laufkultur und sanfter Gasannahme hat sich der V4 nichts vorzuwerfen: Vibrationen sind kaum bis gar nicht spürbar, direkt, aber nicht zu hart reagiert er auf Gasbefehle und lässt sich schon ab 2000/min ruckfrei hochziehen, um bis 6500 Touren gleichmäßig, aber unspektakulär zuzulegen. Das reicht für flüssiges und spaßbringendes Mitschwingen im Verkehr.

Der Sportler im V4-Tier erwacht bei 6500/min. Hier verwandelt sich Doktor Zweiventiler in Mister Vierventiler und zeigt die dunkle Seite seines Wesens. Ein spürbar frischer Wind weht plötzlich, garstig zerrt der Vierzylinder Ross und Reiter vorwärts und prescht unter gut gedämpftem, dennoch sehr wohlklingendem V4-Grollen in Richtung Begrenzer, der bei knapp 12 000/min abriegelt. Das beim Ampelstopp kurz und knapp erteilte Kommando

"Lauf! Hol das Sportwägelchen aus Zuffenhausen!" stellt für den Honda-Mischling kein Problem dar. Zweimal Gas, zweimal Schalten, und das Kultmobil mit dem röhrenden Sechszylinder-Boxermotor im Heck ist trotz des unfairen Frühstarts einge- und überholt. Hat der Crossrunner erst mal Witterung aufgenommen oder gar Blut geleckt, steht auch der wilden Kurvenjagd jenseits der Stadtgrenze kaum etwas im Weg. Angesichts seiner immerhin 239 Kilogramm Lebendgewicht lässt sich der Crossrunner erstaunlich leichtfüßig von einer Schräglage in die andere werfen, lenkt sehr präzise ein und bleibt stets ungeheuer neutral. Selbst Aufstellen beim Bremsen in Schräglage ist kaum ein Thema, erst bei sehr flotter Fahrt über wellige Fahrbahn rächt sich die angenehm komfortbetonte Abstimmung der nicht einstellbaren Gabel, und die Fuhre beginnt leicht zu pumpen. Das Vorderrad verliert im Extremfall etwas den Bodenkontakt und versetzt in Richtung Kurvenrand. Wenig dramatisch und durchaus kalkulierbar.

Angenehme Effekte dieser Abstimmung bleiben die gute Ansprache der Gabel auf kleine wie große Unebenheiten und der stets gebotene Komfort. Die Honda bügelt auch über miese Flickenpisten ziemlich ungerührt. Hervorragend auch die Besohlung der 800er: Die Pirelli-Serienpfoten vom Typ Scorpion Trail krallen sich auch in deftigsten Schräglagen unbarmherzig in den Asphalt und verursachen keinerlei Kippeligkeit oder lästiges Eigenleben. Auf die ebenso bekannte wie bewährte Honda-Kombibremse nebst ABS ist sowieso Verlass. Fein dosierbar bieten die Dreikolbensättel vorn exzellenten Biss und ordentliche Verzögerungswerte. Das tadellos arbeitende ABS bewahrt zuverlässig vor blockierenden Rädern; würde es in etwas kürzeren Intervallen regeln, ließen sich die Bremswege noch weiter verkürzen. Forcierte Fahrweise hat auch beim Crossrunner ihren Preis: Der recht genau arbeitende Bordcomputer, welcher unter anderem auch den Momentan- sowie den Durchschnittsverbrauch anzeigt, vermeldet nach 50 zornig gefahrenen Kilometern einen Wert von deutlich über sieben Litern auf 100 Kilometer. Normal zügige Landstraßenfahrt schlägt nur mit Werten von rund fünf Litern zu Buche.

Soweit zum Thema Fun und Sportlichkeit - wie hält der Crossrunner es denn nun mit dem Komfort und der Reisetauglichkeit? Die Sitzhaltung lässt sich, trotz des sportlichen Beinwinkels, locker auch über lange Strecken aushalten, obwohl der nicht allzu hoch gezogene Windschild allenfalls den Oberkörper etwas entlastet, die Schultern und den Kopf jedoch dem Fahrtwind aussetzt. Immerhin dröhn- und verwirbelungsfrei, hohes Autobahntempo hält der Fahrer so durchaus geraume Zeit aus. Die Sicht in den weit ausladenden Spiegeln darf als gut bezeichnet werden, und der Blick nach hinten ist oftmals wichtig, denn zu den Schnellsten zählt man hier nicht. Bei 200 km/h wird abgeriegelt, der (identisch mit der VFR) viel zu lang übersetzte Crossrunner schafft dieses Tempo im Sechsten (angesichts von nur rund 85 PS bei der entsprechenden Drehzahl) oft nur mit Mühe, im Fünften (bei 10 000/min abgeriegelt) ist bei 193 km/h Schluss. Die Durchzugswerte leiden logischerweise ebenfalls darunter.

An der Stabilität bei hohem Tempo gibt es indes nichts auszusetzen, und wer sich auf mittleres Reisetempo einpendelt, darf mit angemessenem Verbrauch rechnen und wird nach rund 350 bis 400 Kilometern entspannt an die nächste Tankstelle rollen. Für den Beifahrer gilt dies nur eingeschränkt, die recht hoch montierten Rasten lassen diesen etwas verkrampft mit stark angewinkelten Beinen auf seinem ausreichend dimensionierten Plätzchen thronen.

Wie lautet noch die Charakterisierung von Honda für ihr jüngstes Geschöpf: eine Kombination aus Performance-Naked-Bike und Adventure Bike. Nun, fürs Abenteuer fernab der Heimat nützliche Details wie Hauptständer (hilfreich beim Kettespannen), Gepäckbrücke oder eine besser schützende, höhere Scheibe zählen allesamt zum aufpreispflichtigen Zubehör. Und auch die Zuladung fällt mit 194 Kilogramm für Fernreisen zu zweit passabel, jedoch nicht üppig aus. Was also ist der Crossrunner denn nun: problemloses Alltags-Bike, flinkes Funbike, bequemer Tourer? Dem Crossover-Gedanken folgend erweist sich die neue Honda zwar in keiner der genannten Disziplinen als perfekt, doch schlägt sie sich in allen ziemlich gut. Es wäre also kein Wunder, wenn der neue, mit 10 790 Euro erfreulich fair kalkulierte Honda-Mischling das Kommando "bleib" (beim Händler stehen) missachten und vom Crossrunner zum Verkaufrenner würde.

Motor

Der laufruhige V4-Motor gilt als extrem langlebig und erfreut mit feinen Manieren. Trotz V-TEC-Trick, der die Vorteile von Zwei- und Vierventiltechnik kombiniert, fallen die Durchzugsmesswerte mäßig aus. Dies liegt zum großen Teil auch an der ellenlangen Endübersetzung des exakt schaltbaren Sechsganggetriebes. Die letzte Stufe mutiert so fast zum Schongang, denn die auf 200 km/h begrenzte Topspeed wird bereits im Vierten knapp erreicht.

Fahrwerk

Erstaunlich leichtfüßig lässt sich die mit 239 Kilogramm nicht rekordverdächtig leichte Honda durch enge Wechselkurven treiben. Berechenbar und neutral umrundet sie auch langgezogene schnelle Bögen, die respektable Schräglagenfreiheit erlaubt dabei hohe Kurventempi. Die nicht einstellbare Gabel bietet einen guten Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit, der Crossrunner bügelt auch über miese Pisten noch recht souverän.

Alltag

Ein Bike für alle Fälle - auf den Crossrunner trifft diese Floskel exakt zu. Die entspannt-fahraktive Sitzhaltung und die unkomplizierte Bedienung gefallen im Alltag ebenso wie die praxisgerechte gute Sicht in den Spiegeln sowie das exzellente Licht. Der Windschutz fällt nicht berauschend aus, geht aber in Ordnung, die Anzeigen im Cockpit sind zahlreich (löblich: die genaue Verbrauchsanzeige), der Drehzahlmesser jedoch sehr schlecht ablesbar.

Sicherheit

Narrensicheres Fahrverhalten ohne lästiges Aufstellen beim Bremsen oder Lenkerschlagen kann man dem Crossrunner bescheinigen. Die knackigen Bremsen werden vom ABS souverän kontrolliert, kürzere Regelintervalle könnten den Bremsweg jedoch noch weiter verkürzen.

Kosten

Günstiger Verbrauch und große Inspektionsintervalle von 12 000 Kilometern bescheren dem auch in der Anschaffung günstigen Crossrunner hier wichtige Punkte. Zwei Jahre Garantie sind Standard.

Preis-Leistung

Die respektable Punktezahl in Verbindung mit dem recht fairen Kaufpreis von 10 790 Euro verhelfen dem Crossrunner zu einer verdient guten Preis-Leistungs-Note.

Technische Daten

Fazit

Der Crossrunner ist ein Kompromiss. Und zwar ein gelungener. Er ist auch mehr als eine gestrippte VFR mit hohem Lenker und wildert erfolgreich in vielen Revieren, ohne in einem Bereich perfekt zu sein. Ob als Funbike zum Pässerräubern, als bequemes Reisebike oder als verlässlicher Alltagsbegleiter - der Crossrunner ist für alles zu haben. Überdies auch noch zum relativ günstigen Preis. Fein gemacht!

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung Ø 36 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 386 W, Batterie 12 V/11 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 43:16.

Bohrung x Hub 72,0 x 48,0 mm

Hubraum 782 ccm³

Verdichtungsverhältnis 11,6:1

Nennleistung 75,0 kW (102 PS) bei 10000/min

Max. Drehmoment 74 Nm bei 9250/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel, Ø 43 mm, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Zweikolben-Schwimmsattel, Teilintegral-Bremssystem mit ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Bereifung im Test Pirelli Scorpion Trail

Maße und Gewicht

Radstand 1464 mm, Lenkkopfwinkel 64,6 Grad, Nachlauf 96 mm, Federweg v/h 165/145 mm, zulässiges Gesamtgewicht 433 kg, Tankinhalt 21,5 Liter.

Service-Daten

Service-Intervalle 12 000 km

Öl- und Filterwechsel alle 12 000 km 3,1 l

Motoröl SAE 10W30

Telegabelöl SAE 10

Zündkerzen IMR9D-9H NGK, VNH27Z Denso

Leerlaufdrehzahl 1200 ± 100/min

Reifenluftdruck solo (mit Sozius) vorn/hinten 2,3/2,5 (2,3/2,5) bar

Garantie zwei Jahre

Farben Rot, Schwarz, Weiß

MOTORRAD-Messungen

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit* 200 km/h

Beschleunigung

0-100 km/h 3,7 sek

0-140 km/h 6,2 sek

0-200 km/h 16,4 sek

Durchzug

60-100 km/h 5,6 sek

100-140 km/h 6,5 sek

140-180 km/h 9,2 sek

Preis

10 790 Euro, Nebenkosten zirka 170 Euro

Aufgefallen

Positiv	Negativ
Der einstellbare Kupplungshebel stellt ein lobenswertes und für Fahrer mit kleinen Händen wichtiges Komfort- und Sicherheitsdetail dar, das leider noch immer nicht bei allen Bikes zur Serienausstattung gehört. Die ziemlich genau arbeitende Verbrauchsanzeige im Cockpit lässt eine präzise Kalkulation der Reichweite zu. Übrigens: Wenn die Tankanzeige zu blinken beginnt, befinden sich noch immer rund fünf Liter Sprit an Bord, die bei schonender Fahrweise für gut 100 Kilometer reichen.	Das Bordwerkzeug fällt in Menge und Güte recht dürftig aus. Etwas mehr hätte sicher nicht den Kostenrahmen gesprengt. Das Arretieren der abgenommenen Sitzbank artet in Fummelei aus, weil zugleich mit dem Runterdrücken und Einrasten der Bank zwei Haltenasen in seitlich am Tank montierte Laschen eingefädelt werden müssen. Das hat man auch bei Honda schon einfacher gesehen.

Motorenbauer müssen sich normalerweise entscheiden: Sekt oder Selters, Country oder Western, Zwei- oder Viertentiler? Beide Varianten haben prinzipbedingt ihre Vor- und Nachteile. Zwei Ventile pro Zylinder bedingen einen geringeren technischen Aufwand, sind kostengünstiger, verursachen geringere mechanische Geräusche. In puncto Leistung bieten sie bei niedrigen und mittleren Drehzahlen den Vorteil der höheren Geschwindigkeit des einströmenden Verbrennungsgemischs, da wegen des insgesamt geringeren Einlassquerschnitts der Ansaugdruck höher ausfällt. Nachteil: Der Querschnitt begrenzt den Füllungsgrad und somit die Höchstleistung bei hohen Drehzahlen. Hier kommt der Vorteil der Viertentiltertechnik zum Tragen: Zwei kleinere Einlassventile bieten zusammen mehr Fläche, durch die das Gas einströmen kann, als ein großes, der bessere Füllungsgrad ermöglicht eine höhere Spitzenleistung. Umgekehrt gelten die beim Zweiventiler gemachten Aussagen mit umgekehrten Vorzeichen, stellen also Nachteile des Viertentilers dar.

V-TEC vereint die Vorteile beider Systeme. Bei einer klar definierten Drehzahl (hier etwa 6500/min) erreicht der Öldruck einen Wert, der eine zuvor wirkungslose Sperrklinke in einer Führung über den Ventilschaft schiebt, was dazu führt, dass der Nocken nunmehr das Ventil nach unten drückt, also aktiviert, wodurch das Ventil den Einlass- (bzw. Auslass-)kanal öffnet und für einen höheren Gasdurchsatz sorgt. Der Zweiventiler wird somit ab dieser Drehzahl zum Viertentiler.