

## **350 km mit der HONDA VFR 1200 DCT**

( DCT: Dual clutch transmission )

Fahrbericht für das KAWASAKI 1400 GTR-Forum (<http://www.1400gtr-forum.com/>)

+ meine „alten“ Porsche-Freunde

30.07.2010 - Christoph Dimter

173 PS, 129 Nm, 267 kg, erstes Doppelkupplungsgetriebe im Motorrad -  
da müßte eigentlich was geh'n...

Als ich beim Honda-Händler nach einer Tagesmiete für eine ganz normale VFR mit  
manuellem Schaltgetriebe nachgefragt habe, war ich gleich mal richtig verblüfft:

„Die VFR mit Doppelkupplungsgetriebe steht zur Verfügung und schon in der Halle“  
„OK, alles klar, will ich natürlich haben!“

Ich hol' sie also am Donnerstag um 17:00h bei leider regnerischem Wetter ab und hab' sie  
für 24h und 159.-€ (incl. Vollkasko).

Beim 25km-Heimweg funktioniert alles irgendwie vollkommen unspektakulär.

Ich laß' sie ohne Drehzahlorgien rollen, ich höre alle Hoch- und alle Rückschaltungen,  
jedoch unaufdringlich und erstaunlich „maschinenbaumäßig präzise“ und ich freue mich,  
wie locker und sanft sie aus allen Lagen anfährt und wie easy alles arbeitet.

An dieser Stelle vielleicht eine Minierklärung zum „System Doppelkupplung“:

Beim herkömmlichen „Zahnradgetriebe“ trennt eine Kupplung Motor und Getriebe, um  
diesem den Gangwechsel zu ermöglichen. Bei getretener, also geöffneter Kupplung besteht  
also keine mechanische Verbindung zwischen Motor und Getriebe.

Das Doppelkupplungsgetriebe, ebenfalls ein herkömmliches Zahnradgetriebe, besitzt, wie  
der Name sagt, zwei Kupplungen: Eine trennt und verbindet Motor und Getriebe in den  
ungeraden Gängen 1, 3 und 5, die andere arbeitet für die geraden Gänge 2, 4 und 6.

Beim Gangwechsel von z.B. 2 nach 3 ist demnach anfangs der 2.Gang eingelegt und dessen  
Kupplung geschlossen. Zusätzlich wird jetzt über die geöffnete Kupplung des 3.Gangs  
dieser eingelegt. Es sind jetzt also 2 Gänge geschaltet - wären beide Kupplungen  
geschlossen, würde das Getriebe blockieren; die Kupplung des 3.Gangs ist ja aber geöffnet.  
Jetzt öffnet sich die Kupplung des 2.Gangs, während sich die Kupplung des 3.Gangs  
gleichzeitig schließt.

Dieser Vorgang läuft so exakt ab, daß der vom Motor kommende Kraftfluß durch die sich  
öffnende Kupplung im 2.Gang abnimmt, im gleichen Maße aber die schließende Kupplung  
des 3.Gangs das anstehende Drehmoment aufnehmen kann.

Damit wird klar, daß bei einem Doppelkupplungsgetriebe während der Schaltung die  
Drosselklappen geöffnet bleiben können und das Fzg. auch während der Schaltung weiter  
beschleunigt wird!

## Fahrbericht Honda VFR 1200 DCT (Doppelkupplungsgetriebe) 7/2010 Christoph Dimter

Da der Aufbau eines Doppelkupplungsgetriebes der eines herkömmlichen Zahnradgetriebes ist, es also keinen Wandler, keine Planetenradsätze und ähnliches besitzt, ist der Wirkungsgrad deutlich messbar besser als der eines Wandlerautomaten.

Wie ein manuell geschaltetes Getriebe, synchronisiert wie im Auto, oder unsynchronisiert mit Schrittschaltwerk und Klauenschaltung, hat das Doppelkupplungsgetriebe Zahnräder, Schaltgabeln und Schaltstangen bzw. eine Schaltwalze. Geschaltet und gekuppelt wird jedoch hydraulisch, elektrisch ausgelöst durch Fahrerwunsch über Schaltwippe.

Womit wir wieder zur Honda kommen:

Sie hat demnach natürlich keinen Kupplungshandhebel und keinen Fußschalthebel - der linke Fuß hat nichts zu tun, die linke Hand schon: Hier wird, ergonomisch gut angelegt, mit dem Zeigefinger an einer Wippe hoch- und mit dem Daumen an einer zweiten Wippe zurückgeschaltet.

Auf der rechten Lenkerarmatur kann man zwischen manuellem und automatischem Schalten wählen:

In der „sanften“ Automatikstellung macht sie alles selbst: Fährt supersanft automatisch an (nur Gasgriff drehen), schaltet hörbar (ist halt keine Synchronisierung) und doch sanft hoch und zurück bei ca. 2500 1/min.

In der Sport - Automatikstellung macht sie natürlich auch alles selbst: Fährt ohne Krawall richtig knackig automatisch an (nur Gasgriff drehen), schaltet nicht mehr hörbar (Motor- und Windgeräuscentwicklung) und doch sanft hoch und zurück bei ca. 5500-6500 1/min.

Bei manuellem Schalten wird über die Wippen an der linken Lenkerarmatur der gewünschte Gang gewählt und bleibt wie beim herkömmlichen Schaltgetriebe bis zum nächsten Fahrerwunsch eingelegt.

Soviel mal ganz grob zur Technik des Honda- Doppelkupplungsgetriebes...

Und damit endlich zum Fahren:

Schon beim ersten Draufsitzen wird mir klar: nach dem Tag kann ich mich wieder `ne halbe Woche lang nicht bücken... ( so war's dann auch - der alte Bandscheibenvorfall... ) Die VFR ist ein Sporttourer mit 70% Sportgenen, die GTR mit 50%; also faltet mich die VFR mit deutlich verschärftem Kniewinkel und relativ tief liegenden Lenkerstummeln zusammen, aber da mußte ich halt durch...

Im braven Automatikmodus zuckte ich durch Pforzheim in Richtung Pfalz:

Vom Start weg geht die VFR dabei bei ganz „geringer Drosselklappe“ in gefühlten 6 Sekunden in den 6. Gang, das heißt, sie schaltet sehr früh (2500 1/min) und daher auch kurz hintereinander bis in den 6. Gang hoch.

Da zuckelst Du dann in einer Kolonne bei 60 km/h und der Motor weiß im größten Gang nicht, soll ich ziehen oder werd' ich geschoben - in diesem Hin und Her fängt der ganze Antriebsstrang an, durch den Klauenfreiwinkel veranlasst, zu klappern, zu schütteln und „rumzunoddeln“ - ähnlich übrigens wie beim Auto mit Synchronisierung auch...

## Fahrbericht Honda VFR 1200 DCT (Doppelkupplungsgetriebe) 7/2010 Christoph Dimter

Trotzdem - in der Stadt, beim Cruisen, beim Reisen, beim „Rumtrien“ ist der „Brave Automatikmodus“ bestens angebracht:

Schaltet früh hoch, schont die Nerven, geringes Geräuschniveau, niedriger Kraftstoffverbrauch.

Du mußt keinen Leerlauf suchen, alles easy - ach, und übrigens:

Das häßliche Drehmomentloch im unteren Drehzahlbereich, das auf dem Papier ziemlich übel aussieht, macht sich im Fahrbetrieb, auch im sanften Automatikmodus, nicht wirklich groß negativ bemerkbar!

Wenn Du dann genug hast von Ruhe und Gelassenheit, von Zurückhaltung und niederem Puls, dann probierst Du mal die Stellung „S“ wie Sport im Automatikmodus:

Automatische Hoch- und Rückschaltungen werden erst im Bereich um 6500 1/min vorgenommen und in diesen Drehzahlregionen ist natürlich nichts mehr von Schaltungen zu hören - alle Schaltungen finden sehr schön „verschliffen“ statt, soll heißen, keine Stößigkeiten, keine wilden Drehmomentspitzen oder -Sprünge:

Sozias werden dieses Getriebe lieben - da rumpelt kein Beifahrerhelm gegen den des Fahrers, da knallt die Sozia beim Hochschalten nicht auf ihren Driver und es reißt sie beim Beschleunigen nicht wieder nach hinten - das gleichmäßig anliegende Drehmoment während den Schaltungen läßt sie weitgehend ruhig und stressfrei alle Arten von Schaltungen erleben...

Ganz homogen, gleichmäßig und intensiv beschleunigend marschiert der Apparat in die höheren Geschwindigkeitsbereiche und ebenso eindrucksvoll, wenn auch leider ohne automatisiertes Zwischengas, finden Rückschaltungen in alle Gänge statt - so gut wie keine Blockiergefahr (geringe Motorschwungmasse ) des Hinterrads, auch bei sehr schnell aufeinanderfolgenden Rückschaltungen.

Mein Fahrstil passt dabei nicht so gut zu der „S“-Stellung im Automatikbetrieb - wenn ich's krachen lassen will, hätte ich gerne die totale Kontrolle und die gibt's nach Betätigung des am rechten Lenkerende sitzenden Schalters „AT-MT“ (AT=Automatic Transmission / MT=Manual Transmission):

MT bedeutet, die sechs Gänge ohne automatische Eingriffe über die Schaltwippen per linken Zeigefinger und Daumen selbst zu bestimmen, also hochschalten und rückschalten wie beim herkömmlichen Klauengetriebe im Motorrad; automatisiert wird, wie bekannt, lediglich der jeweilige Gang hydraulisch eingelegt und die dazugehörige Kupplung ebenfalls hydraulisch geöffnet oder geschlossen.

Im Bereich Johanniskreuz und Umgebung in der Pfalz findest Du jede Menge „Motorradsträßchen“ und nach kurzer Eingewöhnung im manuellen Modus beginnst Du, ihn zu lieben:

Durch die nahezu komplett fehlenden Drehmomentschwankungen (die bei flotter Fahrweise manche Linie zerschlagen) sowohl während der Hoch- als auch der Rückschaltungen bist Du wesentlich gelöster flott oder noch flotter unterwegs, kannst Dich mehr auf die vor Dir liegende Kurve konzentrieren, kannst zur Not auch mal in die Ecke hinein zurück-, oder aus einer Ecke heraus hochschalten - das Ganze geht deutlich in Richtung „schnelles Surfen“ !

Und, vielleicht das Allerwichtigste:

Auf einmal packt Dich eine „Fahr-Euphorie“, die Dich von einer Kurve in die nächste trägt,

Fahrbericht Honda VFR 1200 DCT (Doppelkupplungsgetriebe)  
7/2010 Christoph Dimter

die Glücksgefühle und Spaß ohne Ende produziert und die im übrigen nicht ganz ungefährlich ist:

Überschätz' Dich bloß nicht - es ist die Technik, die Dich richtig schnell sein läßt, nicht Du selbst!

Als nächstes ertappe ich mich bei dem Gedanken, ob vielleicht die VFR mit DCT mein nächstes Motorrad ... - ne, niemals, Front viel zu häßlich ( ich könnt' mich auch nie in eine Frau verlieben, die mir nicht gefällt ! ) , Kniewinkel zu extrem, Lenkerstummel zu tief, obwohl:

Motor überzeugt im Großen und Ganzen, Bremsen klasse, Fahrwerk komfortabel und fahrstabil mit hoher Schräglagenmöglichkeit, `s gibt Packtaschen, `n Topcase und einiges sonstiges Zubehör...

Vielleicht macht Honda ja aus dem etwas zu sportlichen ein etwas tourenmäßigeres Motorrad und aus dem 1200er einen 1400er Motor mit richtig Druck von ganz unten...?

Was HONDA aber ganz sicher machen wird:

Dieses DCT-Getriebe weiterentwickeln, die kleinen Schwachpunkte verbessern, das Ganze in weitere Typen verbauen und, was das Thema Getriebe angeht, sich mal wieder einen satten Vorsprung sichern!

Ganz interessant zum Schluß:

Nach 350 km hab' ich die Honda abgegeben, den Honda Händler, Herrn Kern zu diesem Motorrad beglückwünscht, und auf der Heimfahrt mit großer Freude festgestellt:

Meine Kawasaki GTR 1400 ist mir auf den Leib geschnitten: Ein nach wie vor genialer Eisenhaufen, der einiges natürlich nicht so gut kann wie zum Beispiel die VFR - in der Summe aber für mich das unangefochten beste Motorrad ist, wenn man mal alleine, mal zu zweit, mal reisen und mal rasen möchte - letzteres natürlich mit Sinn und Verstand, wo's möglich ist und man niemanden gefährdet...

Tja, und ansonsten schön, daß, nachdem wir Porsche-Leute vor 25 Jahren das erste Doppelkupplungsgetriebe für ein Rennfahrzeug entwickelt haben, dieses Konzept nach Einzug in hochwertige Automobile jetzt auch im Motorrad zu finden ist und das auf erstaunlich hohem Niveau!

In diesem Sinne - bis zum nächsten Doppelkupplungsgetriebe, vielleicht ja bei einem weiteren Motorrad-Hersteller!

Christoph Dimter ( cede )

PS für Doppelkupplungsversteher:

Warum eigentlich hat, braucht die VFR-DCT eine echte Handbremse, die am Lenker gezogen wird und auf das Hinterrad wirkt ?