

Kurzpräsentation Honda Crossrunner: Die rennt jetzt noch besser

Von Jens Riedel

Nach nur vier Jahren hat Honda die Crossrunner nahezu komplett erneuert. Am Motorrad an sich lag das nicht. Die VFR 800 X, so die nüchternere Modellbezeichnung, wusste schon bei ihrem Erscheinen 2011 zu begeistern. Verantwortlich war dafür vor allem der 90-Grad-V4 aus der VFR 800 F, der in der Crossrunner auf eine aufrechtere und entspanntere Sitzposition sowie ein leichtes Abenteuerflair stieß. „Funrunner“ taufte ein Kollege die Honda nach einer ersten Ausfahrt treffend um. Doch es gab auch Kritik: Das Design, das ein wenig an einen Delfin erinnert, polarisierte, und vor allem an Kleinigkeiten wie der fehlenden Cockpitverblendung oder den doch recht rustikalen ausgeführten Bedienelementen vermisste man ein wenig Detailliebe und Qualitätsanmut. Honda hat sich das zu Herzen genommen - und und aus einem guten Motorrad ein besseres gemacht.

Dass es sich beim Jahrgang 2015 um weit mehr als nur eine leichte Modellpflege handelt, zeigt schon die komplett neu gestaltete Verkleidung, die auf den ersten Blick die Neuheit deutlich von der Vorgängerin unterscheidet. Die Crossrunner wurde noch mehr Richtung Adventure Bike gestylt. Die Front prägen nun Doppelscheinwerfer so wie ein Luftschlitz für den Ölkühler. Die Verkleidung geriet deutlich schlanker und dynamischer und gibt viel mehr vom Rahmen und dem Motor frei, auch wenn das Antriebsaggregat mit seinen glatten Zylindern per se keine Augenweide ist. Die Federgabel und die Ein-Arm-Schwinge wurden verändert, der Auspuff ist nicht mehr dreieckig, sondern rund und schlanker, und die Bremsanlage erhielt einen vierten Kolben. Neu konstruiert wurde auch der Heckrahmen. Mit an Bord sind nun eine zweistufige Traktionskontrolle und Heizgriffe sowie selbst rückstellende Blinker. Alle Leuchten sind als LEDs ausgeführt. Alles wirkt deutlich höherwertiger.

Geblichen ist der beeindruckende Vierzylinder mit dem bärenstarken Durchzug und dem geschmeidigen Motorlauf. Er gehörte auch schon bei der alten Crossrunner zu einer der

herausstechendsten Charaktereigenschaften und hat nichts von seiner Faszination verloren. Im Rahmen der Modellüberarbeitung stieg die Spitzenleistung sogar leicht um vier PS auf 78 kW / 106 PS. Viel mehr als dies trägt aber die verbesserte Ergonomie zum nochmals gestiegenen Fahrvergnügen bei, wobei die Sitzbank jetzt höhenverstellbar ist. Der breitere, höhere und näher zum Fahrer gewanderte Lenker sorgt für einen Hauch Supermoto-Feeling. Wir fühlten uns fast schon an einen Ritt auf einem Stier erinnert, den wir bei den Hörnern packen. Extrem punktgenau lässt sich die Crossrunner dabei nach wie vor dirigieren. Dazu verbessert die neue Scheibe noch den Windschutz. Der sonore Sound des V4 verwandelt sich bei etwa 6500 Umdrehungen in der Minute in spitzeren, sportlicheren Sound. Dann schaltet der Motor vom Zwei- in den Vier-Ventil-Betrieb und legt noch einmal eine ordentliche Schippe nach.

Alles perfekt also? Nicht ganz. Bei der Erneuerung des eher lieblosen Cockpits der ersten Crossrunner ist Honda ein wenig über das Ziel hinausgeschossen. Ganze zehn Informationen gleichzeitig werden auf dem Display angezeigt. Gewöhnungsbedürftig sind dabei zudem die stellenweise nebeneinander liegenden Balken von Tankanzeige und Drehzahlmesser, der erst bei 6000 Touren die Kurve von der Vertikalen in die Horizontalke kriegt. Das etwas stärker Richtung Komfort ausgelegte Fahrwerk könnte vorne etwas mehr Härte vertragen. Die (verstellbare) Gabel taucht beim Bremsen zumindest in der Mittelstellung des Auslieferungszustandes relativ stark ein.

Fazit: Die Honda VFR 800 Crossrunner bleibt ein faszinierendes Motorrad, das in der neuen Modellgenerationen noch einmal deutlich an Komfort und Anmut zugelegt hat. Das hat leider auch seinen Preis. Er liegt mit 12 490 Euro noch einmal stolze 1400 Euro über dem ohnehin schon nicht günstigen Vorgängermodell. (ampnet/jri)

Daten Honda VFR 800 X Crossrunner

Motor: 90-Gtad-V4, 782 ccm, flüssigkeitsgekühlt

Leistung: 73 kW / 106 PS bei 10 6250 U/min

Max. Drehmoment: 75 Nm bei 8500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: k. A.

Getriebe: 6-Gang

Antrieb: Kette

Tankinhalt: 20,3 Liter

Sitzhöhe: 815 / 835 mm

Gewicht: 242 kg (fahrbereit)

Bereifung: 120/70 ZR17 (vorne), 180/55 ZR17 (hinten)

Preis: 12 490 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.



Honda Crossrunner.
