

## Honda DCT-Getriebe mit zwei Kupplungspaketen

Fast wie im Pkw

03.11.17 | Autor / Redakteur: SP-X/Ulf Böhringer / Fabian Pfeiffer



Die neue Honda Goldwing mit DCT-Getriebe.(Bild: Honda)

**Motorradfahren mit Automatikgetriebe, das ist für hartgesottene Biker eher nichts. Könnte man meinen. Honda sieht das anders und präsentierte gerade schon die dritte Ausbaustufe eines Doppelkupplungsgetriebes mit Automatikmodus.**

Eineinhalb oder fast zwei Liter Hubraum, Motorleistungen von deutlich über 100 PS, dazu Drehmoment bis zum Abwinken – bei Motorradantrieben dieser Kategorie ist Schalten gewöhnlich Nebensache. Jeder, der eine neuere Big-Twin-Harley, eine Sechszylinder-BMW, eine Triumph Rocket oder auch eine Honda Goldwing in der Garage hat, weiß das aus eigener Erfahrung. Ab dem kommenden Jahr wird es im Segment der sogenannten Luxustourer erstmals die Möglichkeit geben, nicht nur das Kuppeln weitgehend zu vergessen – Schaltassistenten machen dieses bereits seit einigen Jahren möglich –, sondern auch das Schalten selbst: Honda hat sein Doppelkupplungsgetriebe, abgekürzt DCT für Dual Clutch Transmission, so weit fortentwickelt, dass sich die Japaner trauen, damit in der Zweirad-Luxusklasse anzutreten und auch zu überzeugen.

Damit hat ein langer, seit 2010 für die Öffentlichkeit wahrnehmbarer und durchaus steiniger Entwicklungsprozess einen vorläufigen Höhepunkt erreicht. Denn das jetzt in seiner dritten Evolutionsstufe in der neuen GL1800 Goldwing erhältliche DCT ist – erstmals im Zweiradbereich – eine Version mit sieben Übersetzungsstufen. Wobei Honda nach wie vor ohnehin der einzige Hersteller ist, der auf das Doppelkupplungsgetriebe setzt.

Die DCT-Bühne betrat Honda erstmals 2010 mit der VFR 1200 F. In dem 173 PS starken Sporttourer vermochte das weltweit erste Zweirad-DCT mit seinen fünf Übersetzungsstufen nicht wirklich zu überzeugen: Die Schaltrücke waren deutlich spürbar, zudem vermochte das Getriebe die Durchzugsschwäche des V4-Motors im unteren Drehzahlbereich nicht zu kaschieren. Doch Honda wäre nicht Honda, wenn man die Optimierung einer als grundsätzlich richtig erkannten Technologie nicht

konsequent betreiben würde. Und das geschah im Laufe der Jahre. So machte bereits die zweite DCT-Generation einen deutlich besseren Eindruck – allerdings wurde sie primär in Motorrädern mit geringerem Hubraum und niedrigerer Leistung angeboten. Ihre Vorteile waren eine weitaus gelungenere Spreizung der Übersetzungsstufen und deutlich größere Variabilität – so konnte der Fahrer neben dem allgemeinen D-Programm unter mehreren S-Programmen wählen, die unterschiedliche Fahrdynamik durch verschiedene Schaltprogramme möglich machten. Selbstverständlich war aber weiterhin der manuelle Gangwechsel auf Knopfdruck möglich. Auch das Erkennen von Steigungen und Gefällen machte den Umgang mit dem DCT praxisgerechter.

Zuletzt wurden DCT-Getriebe optional in so unterschiedliche Modelle wie Crosstourer (1200er Reiseenduro mit V4-Motor), NC 750 S und NC 750 X (750er Allroundbikes mit Zweizylinder-Reihenmotor) und Africa Twin (Einliter-Reiseenduro mit Zweizylinder-Reihenmotor) eingebaut. Zur Freude von Honda Deutschland entwickelt sich der DCT-Anteil anhaltend positiv: Zuletzt lag die Ausrüstungsquote der vier Optional-Modelle zwischen 30 und 75 Prozent – und das bei einem Mehrpreis von immerhin 1.000 bis 1.100 Euro. In zwei weiteren Modellen, den High-End-Scootern Integra und X-ADV, ist DCT serienmäßig.

Im Gewand der neuen Goldwing kommt nun die dritte Evolutionsstufe des DCT auf den Markt. Statt sechs stehen sieben Übersetzungsstufen zur Verfügung. Wie im Pkw, arbeitet das Honda-System mit zwei Kupplungspaketen, die im Zusammenwirken für nahezu nahtlosen Kraftschluss beim Gangwechsel sorgen. Die elektronische Steuerung ist mit der Wahl der Riding-Programme durch den Fahrer gekoppelt; im Modus Rain wird früher und besonders sanft hochgeschaltet, die Kupplung rückt weich ein. Im Sport-Modus erfolgt die Kupplungsbetätigung etwas direkter, und erwartungsgemäß schaltet das Getriebe bei höheren Drehzahlen. Dank der nunmehr sieben Übersetzungsstufen sind die unteren Gänge enger gestuft, die oberen Gänge dagegen weiter gespreizt. An den Schaltgabeln befindliche Gummielemente sollen die Schaltgeräusche reduzieren. Eine weitere Komfortverbesserung beim Schalten soll sich durch ein weiteres Dämpferelement zwischen der Kupplung und der Haupttriebewelle ergeben, das auftretende Rotationskräfte absorbieren soll.

Eine Besonderheit des neuesten Honda-DCT ist, dass die Rangierfunktion nicht nur bei Rückwärtsfahrt, sondern auch bei Vorwärtsfahrt gegeben ist. Dabei ist maximal langsames Schritttempo möglich; vorwärts lässt der Walking-Mode 1,8 km/h zu, rückwärts 1,2 km/h. Bedient wird die Rangierhilfe mittels eines Plus-/Minus-Schalters links am Lenker.

Dass Honda mit dem DCT auf dem richtigen Weg ist, verdeutlicht auch das Gewicht der neuen Schaltbox; sie ist leichter als das bisher in der Goldwing verwendete mechanische Fünfganggetriebe.

Copyright ©2018- Vogel Business Media

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt.  
Sie wollen ihn für Ihre Zwecke verwenden?  
Infos finden Sie unter [www.mycontentfactory.de](http://www.mycontentfactory.de).

Dieses PDF wurde Ihnen bereitgestellt von <http://www.bikeundbusiness.de>



Die neue Honda Goldwing mit DCT-Getriebe. (Honda)



Die neue Honda Goldwing mit DCT-Getriebe. (Honda)





Die neue Honda Goldwing mit DCT-Getriebe. (Honda)