

TEST

*Test Tourensportler
Honda CBR 1000 F*

Gut in Form

Designer und Konstrukteure haben bei der Überarbeitung der verkleideten Honda CBR 1000 F kräftig zugelangt. Sie sieht jetzt sportlicher und dynamischer aus. Fährt sie sich auch so? ▷

Von Norbert Kappes; Fotos: Jürgen Zerha



Test Tourensportler Honda CBR 1000 F

Die Schlagzeile auf dem Titel von MOTORRAD 2/1987 zur Honda CBR 1000 F – „Tacho 300“ – bewegte die Gemüter, wie auch die Optik des ganz und gar verkleideten Reihenvierzylinders nicht auf einhellige Begeisterung stieß. Gerade die vollständige Verkleidung ging den Puristen unter den Motorradfahrern gegen den Strich. Von autoähnlicher Karosse, Yoghurtbecher oder einem Stück Seife war überall die Rede. Aber aller Skepsis zum Trotz fand die ungewöhnlich gestylte CBR 1000 F ihre Anhänger. Mehr noch, sie wurde im Jahr 1988 zum meistverkauften Motorrad ihrer Klasse.

Dafür gibt es handfeste Gründe: Die CBR verfügt über ein komfortables Fahrwerk, mustergültiges Fahrverhalten, einen kräftigen, durchzugsstarken Motor mit enormen Fahrleistungen und ist dazu noch leicht zu handhaben, was für eine 1000er nicht gerade üblich ist. Verpackt bis zum Kragen zeigt sich auch die CBR 1000 F noch im Jahr

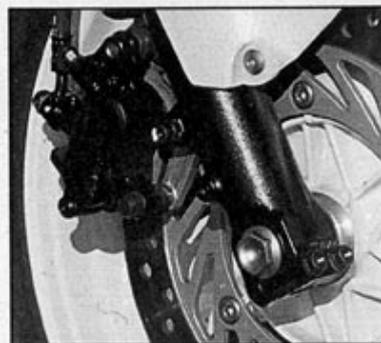
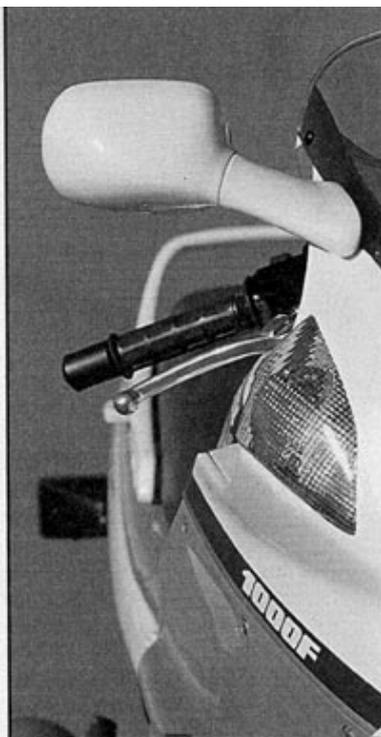
1989. Allerdings überarbeitete das Designer-Team bei Honda die schwülstige Vollverkleidung komplett, um der CBR mit möglichst klaren, schnörkellosen Linien und glatten Flächen mehr Eleganz und Dynamik zu verpassen.

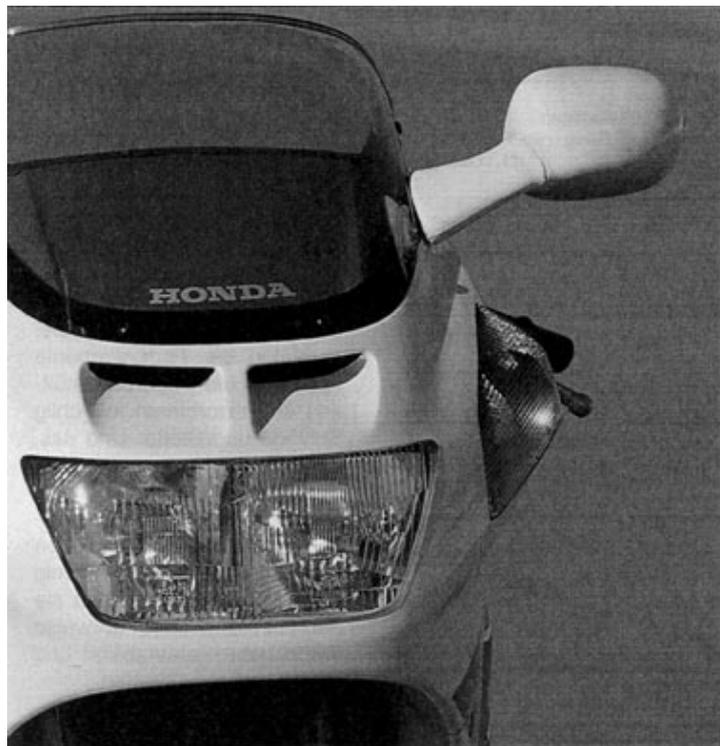
Dazu paßt die weit übers Vorderrad ragende, keilförmige Verkleidungsfront, die sich nach unten hin mit einer Nase eng ans Vorderrad schmiegt. Der Doppelscheinwerfer hinter der breiten Streuscheibe und die pfeilförmigen Blinker lassen die CBR von vorn trotz höherer Scheibe im ganzen flacher erscheinen als ihre Vorgängerin. Zum Heck hin macht sich die CBR nicht mehr so breit wie noch ein Jahr zuvor. Bündig schließt die glattflächige Abdeckung der Auspuffanlage mit dem Schalldämpfer ab, verläuft in einer Linie zur schlanken Heckpartie und wirkt durch ihre Metallic-Lackierung wie aus einem Guß.

Der C_w -Wert der neuen CBR 1000 F fällt durch die neue Formgebung günstiger aus. Dennoch ist es um die Windschlüpfigkeit nicht besser bestellt als beim alten Modell. Denn durch die größere Stirnfläche wird der kleine C_w -Vorteil wieder aufgehoben.

Wenig Wirbel um die Optik. Die Verkleidungsfront ragt vorn weit über und schmiegt sich eng ans Vorderrad. Heckpartie und Auspuffverkleidung korrespondieren auf einer Linie

Luftschlitz zwischen dem Doppelscheinwerfer und der Verkleidungscheibe sollen einen Teil des Fahrtwinds vom Fahrer ableiten. Die Telegabel kommt nun ohne Anti Dive-System und mit weniger Federweg aus





lich; interessant schon eher, daß die luftgekühlte Lichtmaschine mit 350 Watt einer leistungsstärkeren ölgekühlten mit nunmehr 385 Watt gewichen ist.

Deutlicher werden die Unterschiede beim Fahrwerk. Eine breitere Hinterradschwinge erlaubt eine 5,50 Zoll breite Felge mit 170/60er-Reifendimension. Vorn wird eine 3,50 Zoll breite Felge mit 120/70er-Pneu zwischen die Gabelholme genommen. Erstmals werden auch Radialreifen bei der CBR 1000 F verwendet. Das war notwendig, denn der drehmomentstarke 100-PS-Vierzylinder brachte beim harten Herausbeschleunigen aus Kurven den nur 140/80 breiten Hinterradschlappen des 1988er Modells an die Grenze seiner Be-

gängermodell gelingt dies dennoch allemal. Zudem entschädigt die Neue mit vorbildlicher Zielgenauigkeit und hoher Kurvenstabilität.

Das vom früheren Modell bekannte Schieben über das Vorderrad ist ihr vollkommen fremd. Dazu muß man erwähnen, daß die Fahrwerksgeometrie bei der neuen CBR 1000 F zur Verbesserung der Handling-Eigenschaften geändert wurde. In Verbindung mit einem steileren Lenkkopfwinkel von 63 Grad (vorher 62 Grad) verkürzt sich der Nachlauf von 117 auf nur noch 110 Millimeter. Entsprechend kürzer fällt auch der Radstand aus. Einhalb Meter mißt er nun von Achse zu Achse.

Bei der Ausführung der Federelemente haben die Kauf-



Eine elegante wie praktische Lösung sind die versenkbaren Gepäckhaken am Haltegriff für den Beifahrer



Alles Weiß auf Schwarz. Die Instrumente im Cockpit sind übersichtlich angeordnet, die Kontrolleuchten gut im Blick



Kleine Seitenspoiler verhindern, daß schon beim einfachen Umfallen der Maschine die Verkleidung verkratzt

Niedriger Luftwiderstand war bei der Entwicklung der Verkleidungsform aber auch nicht das Hauptmotiv. Vielmehr soll dem Fahrer bei hoher Reisegeschwindigkeit in gespannter Haltung möglichst viel Winddruck vom Oberkörper genommen werden. Das funktioniert. Bei ausgiebiger und zügiger Autobahnfahrt ließ sich eine deutliche Verbesserung gegenüber der alten Verkleidungsform feststellen. Nur auf den Schultern lastet noch etwas Druck vom Fahrtwind.

Die beiden großen Einlaßöffnungen zwischen Scheinwerfer und Verkleidungsscheibe, durch die zu diesem Zweck ein Teil des Luftstroms geleitet wird, bewirken aber einen lästigen Nebeneffekt: Zwischen

Helm und Abrißkante treten deutliche Verwirbelungen auf, die den Fahrer stören.

Nicht gleich zu erkennen sind die vielen Modifikationen an Motor und Fahrwerk. So wurde, um den Schwerpunkt der CBR tiefer zu legen, der Fahrer um fünf Millimeter niedriger gesetzt und der Kraftstofftank tiefergelegt. Das war nur möglich, indem die Kühlmittelzufuhr zum Zylinderkopf verlegt und kompakter gestaltet wurde. Schmäler fällt auch die Ölwanne zwecks engerer Rohrführung der Auspuffkrümmer aus, was einer erhöhten Schräglagenfreiheit zugute kommt.

Daß die Kurbelwelle insgesamt um 400 Gramm leichter ausfällt, ist dagegen unerheb-

lastbarkeit. Die breiten Dunlops der Serienausstattung kommen jetzt mit der Kraftentfaltung der 1000er bestens zurecht.

Ohne aufzuschaukeln läßt sich die CBR auch bei großer Schräglage sicher beschleunigen. Die bei breiten Reifen häufig auftretende Sensibilität in Bezug auf Längsrillen konnte an ihr nicht festgestellt werden. Auch auf Bremsmanöver in Schräglage reagiert das Fahrwerk gutmütig, fast träge.

Körperlicher Einsatz ist allerdings erforderlich, um den etwas schwerfälligen 270-Kilogramm-Brocken sauber um enge Kehren zu zirkeln. Deshalb müssen Kurvenfahrten mit der CBR frühzeitig eingeleitet werden. Leichter als beim Vor-

leute von Honda den Rotstift angesetzt. So muß die 41er-Telegabel jetzt ohne den aufwendigen Bremsnickausgleich, bekannt als TRAC-System, auskommen. Dafür arbeitet in der Telegabel ein anderes Dämpfersystem ähnlich dem, das auch in der RC 30 Verwendung findet. Hier zirkuliert das Gabelöl durch getrennte Zug- und Druckstufenventile, läßt sich aber im Gegensatz zum Dämpfungssystem in der Superbike-Gabel nicht weiter einstellen. Eine überarbeitete Dämpfung mit einem gleichmäßigeren Dämpfungsverhalten wurde auch dem Zentralfederbein zuteil.

Trotz fehlender Verstellbarkeit der Dämpferelemente ist die Grundabstimmung des

Motor¹

Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, über Zahnkette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder, über Schlepphebel betätigt, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Ausgleichswelle, klauengesichertes Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

Hubraum 998 cm³
Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm
Verdichtung 10,5
Nennleistung 100 PS (74 kW) bei 9000/min
Max. Drehmoment 88 Nm (9,0 kpm) bei 6000/min
Kolbengeschwindigkeit bei 10 500/min 18,8 m/s
Kraftstoffaufbereitung vier Keihin-Gleichdruckvergaser
Ø 38,5 mm

Zündung

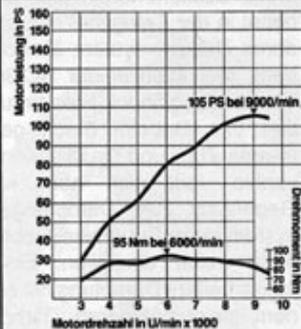
kontaktlose Transistorzündung
Lichtmaschinenleistung 385 Watt
Batterie 12 V/14 Ah

Fahrwerk¹

Brücken-Stahlrohrrahmen mit Rechteckrohren, Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser Ø 41 mm, Zentralfederbein über Hebelsystem (Pro-Link) angelenkt, Federvorspannung einstellbar, hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, hydraulisch betätigte Scheibenbremse hinten mit Doppelkolben-Schwimmsattel.

Lenkkopfwinkel 63 Grad
Nachlauf 110 mm
Radstand 1500 mm
Gesamtlänge 2225 mm
Lenkerbreite 740 mm
Standrohrdurchmesser 41 mm
Bremsdurchmesser vorn/hinten 296/276 mm
Federweg vorn/hinten 130/115 mm
Felgenreife vorn/hinten 3,50 x 17/5.50 x 17
Bereifung vorn/hinten 120/70 VR 17/170/60 VR 17
Scheinwerfer 55/60 W, Größe 125 x 280 mm

Leistungsmessung²



Stark: Vierzylinder mit 105 PS. 80 Nm über einen Bereich von 5000/min begeistern

Technische Daten und

MOTORRAD

Testwerte: Honda CBR 1000 F

Maße und Gewichte¹

Sitzhöhe 780 mm
Nutzbare Sitzbanklänge 630 mm
Wendekreis 6140 mm
Gewicht vollgetankt 270 kg
Gewicht ohne Benzin 253,5 kg
Zuladung 186 kg
Tankinhalt 21 Liter
davon 3,5 Liter Reserve

Service-Daten¹

Service-Intervalle alle 12 000 km
Ölwechsel alle 12 000 km
Ölfilterwechsel alle 12 000 km
Füllmenge mit Filterwechsel 3,8 Liter
Zündkerzen NGK DPR 9 EA-9
ND X 27 EPR-U9
Elektrodenabstand 0,8 bis 0,9 mm
Teleskopgabelöl Viskosität ATF
Füllmenge 0,409 Liter je Holm
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß
0,10/0,16 mm

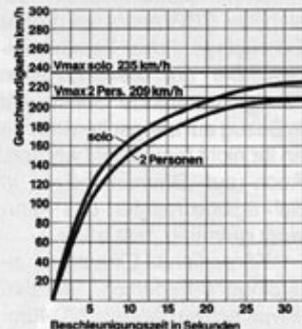
Reifentyp

Dunlop K 510 A/K 510 B
Reifenluftdruck vorn/hinten 2,5/2,9 bar
Zusätzliche Reifenfreigaben (TÜV-Eintragung erforderlich)
Bridgestone Cyrox 16 Radial

Testwerte²

Höchstgeschwindigkeit solo 235 km/h
mit Sozius 209 km/h
Beschleunigung (zwei Personen) 0-100 km/h 3,7 (4,5) s
0-160 km/h 8,9 (11,0) s
0-400 m 12,0 (12,9) s
0-1000 m 22,8 (24,4) s

Beschleunigungswerte²



Die 241 km/h laut Kfz-Schein werden nicht erreicht. 235 km/h sind dennoch ordentlich

Durchzugsvermögen im sechsten Gang (zwei Personen) 60-140 km/h 11,1 (13,4) s

Bremsweg (-verzögerung) 100-0 km/h 42,2 m (9,15 m/s²)
130-0 km/h 70,4 m (9,26 m/s²)

Tachometerabweichung Anzeige/effektiv
50/49, 80/77, 100/96, 130/127 km/h

Kupplungshandkraft 70 Newton

Verbrauch Kraftstoff Normal bleifrei
Theoretische Reichweite 280 km
Mittlerer Testverbrauch 7,5 Liter/100 km

Lob und Tadel

- + Sicheres Fahrverhalten
- + Hoher Fahrkomfort
- + Wirksame Bremsen
- + Kultiviertes Triebwerk
- Zu kleiner Tank
- Windschutz noch nicht optimal

Das fiel auf

- Versenkbarer Gepäckhaken
- Verkleidungsprotektoren
- Verstellbare Handhebel
- Übersichtliche Armaturen
- Große Schräglagenfreiheit

Ausstattung und Preis

Serienmäßige Ausstattung: Bordwerkzeug, Tageskilometerzähler, Benzinuhr, Wassertemperaturanzeige, abschließbarer Tankdeckel, Zentralschloß, versenkbarer Gepäckhaken, zwei Rückspiegel, Ölkühler, justierbare Handhebel.

Lieferbare Farben

Grundfarben: Weiß, Blau, Rot (bei gleichem Streifen-Design)

Garantie

Zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung auf Motor und Getriebe

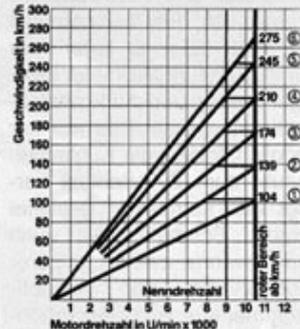
Preis

15 500 Mark

Auslieferungspauschale

270 Mark

Gangdiagramm



Trotz kürzerer Gesamtübersetzung hat der sechste Gang nur Overdrive-Funktion

Test Tourensportler Honda CBR 1000 F

Fahrwerks gelungen. Der Fahrer genießt im Sattel der CBR ein hohes Maß an Fahrkomfort. Die Sozia muß sich dagegen zusammenfallen. Sensibel sprechen die Federelemente auf schlechten Fahrbahnstücken an, absorbieren feinfühlig Schläge und Stöße. Und das, obwohl die Neue gegenüber der Alten vorn 20 und hinten fünf Millimeter ihres Federwegs eingebüßt hat. In keiner Situation wirkt die Maschine schwammig und labil. Vielmehr glänzt sie auch bei sportlicher Fahrweise durch hohe Fahrstabilität und neutrales Fahrverhalten.

Die doppelte Scheibenbremse im Vorderrad mit einer geänderten Hydraulikübersetzung kommt sportlicher Gangart sehr entgegen. Ihre schon immer den Fahrleistungen angemessene Wirkungsweise überzeugt jetzt auch durch einen niedrigeren Kraftaufwand am Handhebel.

Unspektakulär und leise wie gewohnt entfaltet der Reihenvierzylinder auch in der 1989er Version seine Leistung. Ab 2000 Touren geht es stetig und kräftig voran. Keine

Temperamentsausbrüche, aber auch keine Tiefpunkte liegen auf dem Weg zum Drehzahllimit bei 9000/min. Getrost ließe sich dank dieser Leistungscharakteristik ein Gang im gut übersetzten Sechsganggetriebe einsparen. Übrigens wurde in der Sekundärübersetzung zur kürzeren Gesamtübersetzung am Kettenblatt ein Zahn zugelegt.

Mit der Neuauflage der CBR 1000 F ist Honda ein guter Wurf gelungen. Die Modellpflege-maßnahmen, besonders jene am Fahrwerk, haben dem ohnehin schon unproblematisch zu fahrenden Motorrad weitere Sicherheitsreserven gegeben. Den Einsatzbereich zwischen schneller Reismaschine und Sportmotorrad deckt die CBR 1000 F zu voller Zufriedenheit ab. Mehr denn je präsentiert sie sich in guter Form.

¹ Herstellerangaben; ² Meßbedingungen: 9 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Motornummer: Sc 24 2000 541
³ Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± fünf Prozent