

TOUREN-TEST



## Honda CBR 1000 F: Tourer im Sportdress?

Sucht man in der Honda-Pressemappe die technischen Daten der CBR 1000 F, muß man unter der Rubrik »Sporttourer/Tourer« nachschlagen. Ob die Vierzylinder-Maschine dort zu Recht zu finden ist oder ob sie nicht doch besser ein paar Seiten weiter hinten, bei den Sportmotorrädern, eingeordnet werden sollte, klärt unser Tourentest.

Früher, ja früher da war alles anders. Da waren Motorräder noch nackt, ohne unnötigen Plastik-Schnickschnack. Wer mochte, konnte an seine Z 1000, XS 1100, GS 1000 oder CB 900 Bol d'Or selber eine Verkleidung anbauen. Die Hersteller zurückverlegter Fußrastenanlagen waren ebenso gut im Geschäft wie die Lieferanten von 4-in-1-Auspuffanlagen. Die anderen, die Tourenfahrer, bestellten sich bei Krauser, Fehling oder Hepco & Becker einen Gepäckträger samt der dazugehörigen Koffer, suchten im Magura-Katalog einen ordentlich gekröpften Lenker, vielleicht noch eine Windschutzscheibe — fertig war die Tourenmaschine.

Irgendwann zu Beginn der achtziger Jahre entdeckten die Hersteller die Marktnischen. Eine wahre Modellflut mit den daraus resultierenden Problemen bei der Ersatzteil-Lagerhaltung war die Folge. Es dauerte gar nicht lange, bis diese Probleme zu groß und zu teuer wurden — die Hersteller strafften ihre Angebotspalette. Übrig blieben auf sehr spezielle und vor allem begrenzte Einsatzgebiete zugeschnittene Motorräder.

Die Honda CBR 1000 F ist eines der besten Beispiele. 1986, als der Supersportler als schnellste Maschine seiner Klasse vorgestellt wurde, gab es für Tourenfahrer auch

im Honda-Programm noch Alternativen — die VF 1000 F oder die CBX 650 E zum Beispiel. Heute steht die CBR ziemlich alleingelassen an der Spitze des Honda-Angebots. Wer sich mit acht Zentnern Gold Wing ebensowenig anfreunden kann wie mit dem Super-Chopper VT 1100 C, hat zu der vollverschalteten Maschine keine Alternative. Nicht zuletzt deswegen muß sich der Ex-Supersportler die Einordnung in die Kategorie »Sporttourer/Tourer« gefallen lassen. Nun, wir haben mit derart zum Tourer vergewaltigten Motorrädern auch schon sehr gute Erfahrungen gemacht — siehe Tourentest der Kawasaki GPZ 900 R (TF 6/88). Auf mehr als 4.000 Testkilometern mußte nun auch die Honda ihr wahres Gesicht zeigen.

Das verbirgt sie zunächst geschickt unter einer Plastikverschalung, aus der gerade noch die Räder heraus schauen. Doch keine Angst: Nach dem Lösen einer Handvoll Schrauben lassen sich die Kunststoffteile problemlos und schnell entfernen. Erst jetzt kann man einen Blick auf den Antrieb werfen. Nach vielen Problemen mit den V-Vier-Motoren und geschwundenem Vertrauen der Kundschaft, kehrte Honda mit den CBR 600- und CBR 1000-Triebwerken zum bewährten Reihenvierzylinder zurück. Doch das Bauprinzip ist auch schon alles, was die-

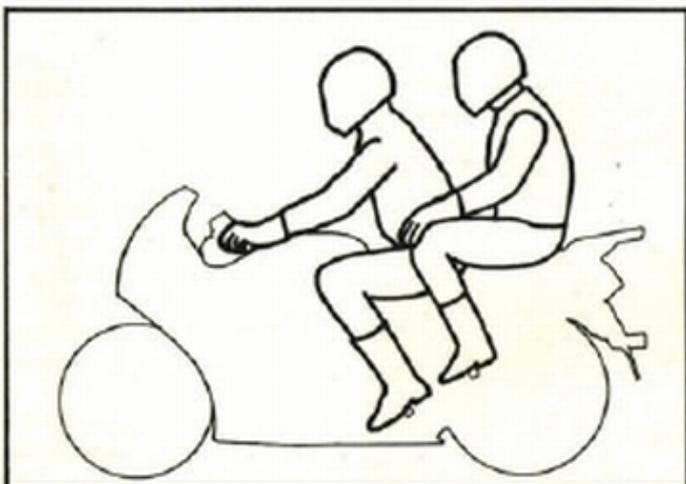


## TOUREN-TEST



Schnelle, ebene Landstraßen und die Autobahn sind das bevorzugte Einsatzgebiet der CBR 1000. Hier überzeugt sie durch sicheres, spurstabiles und neutrales Fahrverhalten.

Da der Fahrer stark vornüber gebeugt und außerdem eine ganze Etage tiefer sitzt, findet der Sozius keinen rechten Kontakt zum Fahrzeug.



Das Cockpit ist klar und übersichtlich gegliedert. Der Tacho reicht bis 300 km/h! Der Handhebel für die Vorderradbremse läßt sich mit einem kleinen Rändelrad schnell verschieden großen Fahrerhänden anpassen. Die Schalteinheiten sind richtig platziert und stets sicher zu bedienen.



Eine nur 120 Gramm schwere Ausgleichswelle soll die Vibrationen des Vierzylinders im Zaum halten

ser Motor mit den alten luftgekühlten Bol d'Or-Motoren gemeinsam hat.

Bei der Konstruktion des CBR-Triebwerks wurde auf möglichst kompakte Bauweise, geringes Gewicht und selbstverständlich auf hohe Leistungsausbeute Wert gelegt. Vier Ventile pro Zylinder steuern den Gaswechsel. Damit sie möglichst groß dimensioniert werden konnten, mußten die Honda-Ingenieure ein mit 77 x 53,6 Millimetern sehr kurzhubiges Bohrung/Hub-Verhältnis wählen. Zwei kettengetriebene Nockenwellen steuern die Ventile über Schlepphebel. Das Ventilspiel wird servicefreundlich über Einstellschrauben justiert. Vier mächtige 36er-Gleichdruckvergaser versorgen über schnurgerade Ansaugwege den Motor mit Frischgas. Unten im Kurbelgehäuse dreht sich eine zahnradgetriebene, nur 120 Gramm schwere Ausgleichswelle, welche die Vibrationen des Vierzylinders im Zaum halten soll.

Die Änderungen des aktuellen Motors gegenüber dem der alten CBR betreffen die Kühlmittelzufuhr zum Zylinderkopf — um den Tank niedriger plazieren zu können — und die Ölwanne. Diese fällt nun deutlich schmaler aus, damit die Auspuffkrümmer enger aneinandergelegt werden konnten, was wiederum die Bodenfreiheit in Schräglage erhöht.

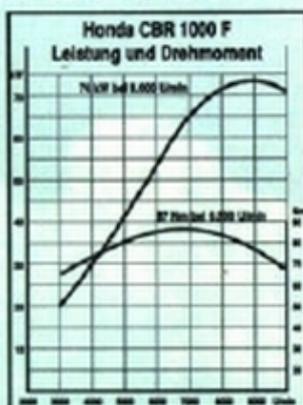
Doch genug der Technik: Beim morgendlichen Kaltstart springt der Reihenvierer nach einem kurzen Druck sofort an. Der Chokehebel sitzt, wie bei Honda üblich, am lin-

## Technische Daten CBR 1000 F

**Motor:** Leistung 74 kW (100 PS) bei 9.000 U/min, maximales Drehmoment 87 Nm bei 6.500 U/min, Hubraum 998 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm, Verdichtung 10,5 : 1, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, je vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Schleppebel betätigt, vier Gleichdruckvergaser Durchlaß 36 mm, Naßsumpfdruckumlaufschmierung, digitale Transistorzündung, 350-Watt-Wechselstrom-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/14 Ah, Elektro-Starter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über geradeverzahnte Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Rollenkette 5/8" x 3/8", Übersetzung 17/42 Zähne

**Fahrwerk:** Brückenrohr-Stahlrahmen, Telegabel vorn mit 130 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 41 mm, Hinterradschwinge mit zentralem Federbein und 115 mm Federweg, Federbasis 22-fach, Zugstufe dreifach einstellbar, Leichtmetall-Gußräder, vorn 3.50 MT 17, hinten 5.50 MT 17, schlauchlose Bereifung vorn 120/70 VR 17-V 270, hinten 170/60 VR 17-V 270 (Bridgestone), vorn hy-



draulisch betätigte Doppelscheibenbremse mit 296 mm Durchmesser und Doppelkolben-Schwimmsattelzangen, hinten hydraulisch betätigte Einscheibenbremse mit 276 mm Durchmesser und Doppelkolben-Schwimmsattelzange

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2.230 mm, Radstand 1.500 mm, Nachlauf 112 mm, Lenkwinkel 62,5 Grad, Leergewicht fahrbereit 264 kg, zulässiges Gesamtgewicht 456 kg, Sitzhöhe 760 mm, Sitzbanklänge 690 mm, Tankinhalt 21 Liter, davon 3,5 Liter Reserve, Testverbrauch 7,6 Liter, bleifreies Normalbenzin, Reichweite 276 Kilometer

**Höchstgeschwindigkeit:** über 200 km/h

**Preis:** 15.700,- DM inklusive Nebenkosten

**Wartungsintervalle:** Inspektionen alle 6.000 Kilometer

## Beschleunigung im sechsten Gang

50 - 80 km/h

4,0 s

Honda CBR 1000 F

50 - 120 km/h

9,5 s

80 - 120 km/h

5,5 s

100 - 140 km/h

5,8 s

ken Lenkerende und läßt sich gut dosieren. Der nach dem Start dezent vor sich hinbrabbelnde Motor braucht etwa 15 bis 20 Sekunden, bis er Gas annimmt. Die hydraulisch betätigte Ölbadkupplung trennt auch im kalten Zustand sauber, so daß der erste Gang ohne zu klacken einrastet. Direkt nach dem Anfahren kann die Kaltstarthilfe ganz zurückgeschoben werden.

In der Auslandsversion leistet das Kraftpaket 135 PS. Selbstverständlich ist die deutsche Version auf 100 PS gedrosselt. Mit 87 Newtonmetern bei 6.500 U/min liefert die Honda exakt ein Newtonmeter mehr als die BMW K 100 ab. Daß die BMW der CBR in der Durchzugsmessung von 50 auf 120 km/h dennoch deutlich davonrennt, dürfte nicht nur auf die langhubige Auslegung des BMW-Vierers zurückzuführen sein. Auch die simple Art der Drosselung — engere Ansaugstutzen schnüren dem japanischen Vierventiler die Frischgaszufuhr ab — könnte für die Durchzugschwäche verantwortlich sein. Gerade im wichtigen Bereich zwischen 4.000 und 6.000 U/min hat sowohl die Leistungs- als auch die Drehmomentkurve ein sichtbares und vor allem auch deutlich spürbares Loch. Zum Vergleich: Selbst die Yamaha XTZ 750 Super Ténéré und die Honda VFR 750 F erledigen trotz eines Hubraumhandikaps von 250 Kubik die Durchzugsübung schneller als die hier enttäuschende CBR 1000.

Anders sieht die Sache aus, wenn der Fahrer bereit ist, fleißig im gut schaltbaren Sechsganggetriebe zu rühren. Beim Durchbeschleunigen der Gänge flitzt der Zeiger des Drehzahlmessers so schnell auf den roten Bereich

241 km/h stehen im Kfz-Schein der CBR — mehr als genug, angesichts des Verkehrs auf den Autobahnen

zu, der bei 10.500 U/min beginnt, daß der Schaltfuß kaum mitkommt. Die erreichten Beschleunigungswerte lassen denn auch einigen Zweifel aufkommen, ob nicht doch ein paar Pferde mehr als die erlaubten 100 an der O-Ring-Kette der Testmaschine zerrten.

241 km/h stehen im Kfz-Schein der CBR — mehr als genug angesichts des dichten Verkehrs auf bundesdeutschen Autobahnen. Außer der Vernunft zwingt auch der Spritverbrauch zur Mäßigung. Bei hoher Dauergeschwindigkeit — um 180 km/h — fließen über neun Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer durch die vier Gleichdruckvergaser. Bei zügigem Tempo auf Landstraßen gab sich die Honda allerdings auch schon mal mit weniger als sechs Litern — bleifreiem Normalbenzin — zufrieden. Im Testmittel verbrauchten wir 7,6 Liter. Bereits nach rund 200 Kilometern muß in der Regel auf Reserve umgeschaltet werden, 70 Kilometer weiter herrscht endgültig Ebbe im 21-Liter-Tank.

In jedem Drehzahlbereich läuft das Triebwerk angenehm leise. Sowohl die Wasserkühlung als auch die voluminöse Kunststoffschale dämpfen erfolgreich mechanische Geräusche. Auch die Auspuffanlage entläßt nur dezentes Fauchen an die Umwelt. Trotz der Ausgleichswelle läuft der Vierzylinder nicht völlig vibrationsfrei. Im Bereich um 5.000 Touren dringen feine Schwingungen bis in die Lenkerstummel vor.

Zu einem so schnellen Mo-

torrad gehört selbstverständlich auch ein sicheres Fahrwerk. Bei der Rahmengestaltung griffen die Konstrukteure nicht zu einer teuren Aluminium-Konstruktion, sondern zu einem schlichten Stahlgeflecht. Zwei massive Kastenprofile verbinden den Steuerkopf mit dem Schwingenlager. Zwei Unterzüge und ein Hilfsrahmen am Heck — bei-

de aus rundem Stahlrohr — komplettieren die, gegenüber der Ur-CBR unveränderte, Rahmenkonstruktion. Der Motor hängt mittragend zwischen den beiden Kastenprofilen und ist zu diesem Zweck an mehreren Punkten mit dem Rahmen fest verschraubt.

Die Fahrwerksgeometrie wurde mehr in Richtung

Handlichkeit getrimmt. Die Gabel steht etwas steiler, dadurch verkürzten sich auch der Nachlauf auf 112 mm und der Radstand auf 1.500 mm. Außerdem versuchte man den Fahrzeugschwerpunkt abzusenken. Sowohl der Kraftstofftank als auch der Sitzplatz des Fahrers wurden um fünf Millimeter weiter nach unten verlegt.

Kräftig modifiziert wurden die Radführungselemente. Die Telegabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser wurde ihres Anti-Dive-Systems und 20 ihrer ursprünglich 150 mm Federweg beraubt. Feder- und Dämpferabstimmung wurden den veränderten Verhältnissen angepaßt. Zu verstellen gibt es an der Gabel nichts. Dafür sind dem

## Faszination im Zeichen des Adlers



Die Mille GT. Ein neuer Klassiker in der Welt der Motorräder: 49 kW/67 PS, 942 cm Hubraum. Eine urwüchsige Tausender von MOTO GUZZI mit dem kraftvoll schwingenden Adler im Markenzeichen. Eine Maschine mit Charakter, mit eigenem Gesicht. Beeindruckend für echte Motorradfahrer, die noch wahren Stil über ein Zuviel an Styling stellen. Die Mille GT, ein Motorrad der Extraklasse. Komplett ausgestattet. Startklar für die sportliche Tour, die für Fahrer

und Sozios ein echtes Erlebnis wird — faszinierend wie der Flug des Adlers in seiner grenzenlosen Freiheit.

Alleinvertrieb für Deutschland und Westberlin:  
Deutsche MOTOBECAINE GmbH, Aachener Str. 23  
4800 Bielefeld 14, Tel.: (05 21) 447 02-0

### Mille GT



Laß den Adler frei

Guzzi loves Castrol  
Castrol

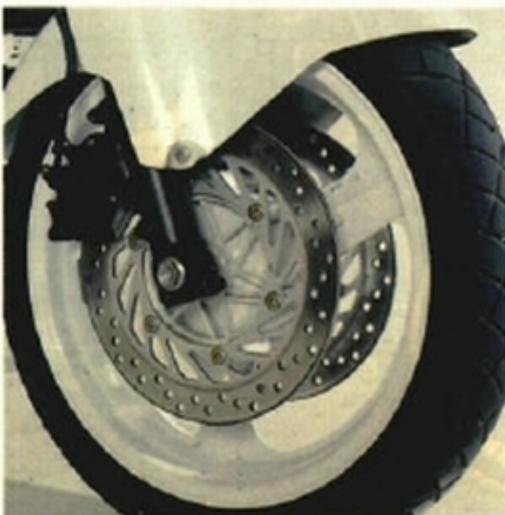
## TOUREN-TEST



Für den Fahrer bedeutet die Verkleidung eine echte Erleichterung. Nur sein Kopf liegt noch im — allerdings wirbelfreien — Luftstrom. Der Beifahrer wird ab 160 km/h von sehr starken Vorwirbelungen genervt.



Die Bremsanlage wird mit den gebotenen Fahrleistungen spielend fertig. Besonders die vordere Doppelscheibenanlage läßt sich sehr gut dosieren und verzögert hervorragend.



Spieltrieb am hinteren Gasdruckfederbein kaum Grenzen gesetzt. In sage und schreibe 22 Stufen läßt sich die Federvorspannung einstellen. Dazu braucht man einen 10er-Steckschlüssel, mit dem eine hinter der rechten Fußrasten-Grundplatte liegende Schraube gedreht werden kann. Mit einem langen Schraubenzieher erreicht man durch die Hebel der Pro-Link-Umlenkung hindurch die Verstellerschraube für die Dämpfung am unteren Federbeinende.

Die Stahl-Kastenschwinge wurde erheblich verbreitert. Sie nimmt jetzt einen gewaltigen 170er-Reifen, aufgezo-gen auf einer 5,5-Zoll-Felge, auf. Auch mit dem 120er-Vorderradreifen, erstmals in Radialbauweise, auf einer 3,5-Zoll-Felge liegt Honda im Trend hin zu breiten Reifen. Beide Räder messen 17 Zoll im Durchmesser.

Vor dem ersten Start regulierten wir die Federvorspannung entsprechend der Beladung. Die Hinterradfederung sollte bei jedem Motorrad mit aufgesessenen Passagieren, eventuell also auch mit Gepäck, um knapp ein Drittel des Gesamtfederwegs (120 mm bei der CBR) einfedern — im vorliegenden Fall also um 35 - 40 mm. Dies erreichten wir mit einem 80-kg-Fahrer bei Stufe 15 - 17. Mit zwei Personen und Gepäck mußten wir die Feder maximal, also auf Stufe 22, vorspannen. Die Dämpfung paßten wir entsprechend an: Stellung 2 bei Spolobetrieb, 3 bei Beladung.

Mit dieser Einstellung bot die Hinterradfederung einen ordentlichen Kompromiß zwischen sensiblen Ansprechen auf kleinste Unebenheiten und Sicherheit gegen Durchschlagen bei groben Schlaglöchern. Nur bei schwerer Beladung kam die Dämp-

### Die Maschine beeindruckt durch makellosen Geradeauslauf bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit

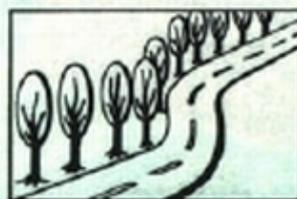
fung nicht mehr ganz mit — das Maschinenheck wippte leicht nach.

Nicht überzeugen konnte uns die neue Abstimmung der Telegabel. Wohl um das fehlende Anti-Dive zu kompensieren, verwendet man Federn mit sehr hoher Progression. Die Gabel spricht zwar sensibel an, verhärtet sich aber sehr schnell. Wenn sie bereits etwas eingefedert ist — etwa beim Anbremsen einer Kurve — kann sie zusätzliche Unebenheiten im Fahrbahnbelag nicht mehr schlucken und gibt sie nahezu ungefiltert an die Fahrerhände weiter. Bei forscher Gangart auf Landstraßen zweiter und dritter Ordnung schmerzen da schnell die Handgelenke. Außerdem beeinflußt die bockige Gabel deutlich die Präzision beim Einlenken in Kurven.

So findet man schnell das bevorzugte Einsatzgebiet für die CBR — Autobahnen und schnelle, ebene Landstraßen mit flüssigen Kurvenkombinationen. Hier überzeugt sie durch sicheres, spurstabiles und neutrales Fahrverhalten. Schnelle Schräglagenwechsel erfordern jedoch einigen Körpereinsatz — kein Wunder, immerhin wiegt die 1000er mit vollem Tank 270 kg. Dabei beeindruckt die Maschine mit makellosem Geradeauslauf bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit, unabhängig vom Beladungszustand, auch mit bereits weit abgefahrenen Reifen.

Die Bremsanlage wird mit den Fahrleistungen und dem Fahrzeuggewicht spielend fertig. Vorn verzögert eine 296-mm-Doppelscheiben-

## Eignungstest Honda CBR 1000 F

**LANDSTRASSE:**

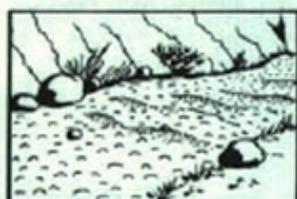
Relativ elastischer und lauffruher Motor, komfortables Fahrwerk, gutes Getriebe, unbequeme Sitzposition

**BEFRIEDIGEND****BERGSTRASSE:**

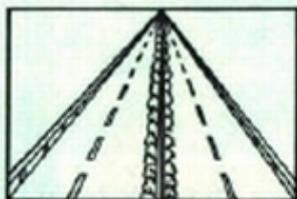
Ausreichende Bodenfreiheit, kraftvoller Motor, sehr gute Bremsen, breiter Lenker, hohes Gewicht

**BEFRIEDIGEND****STADTVERKEHR:**

Niedrige Sitzposition, gute Ständer, bei niedrigen Drehzahlen leiser Motor, gutes Handling

**BEFRIEDIGEND****SCHOTTERPISTE:**

Gleichmäßige Leistungsentfaltung, breiter Lenker, geringe Bodenfreiheit, hohes Gewicht, hinderliche Verkleidung

**AUSREICHEND****AUTOBAHN:**

Lauffruher und kräftiger Motor, befriedigende Reichweite, hervorragender Geradeauslauf, Helm im Luftstrom

**GUT****SPORTLICHE FAHRWEISE:**

Kraftvoller und sehr drehfreudiger Motor, neutrales, gut abgestimmtes Fahrwerk, sehr gute Bremsen

**SEHR GUT****SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

Unbequeme Sitzbank, Beine zu stark angewinkelt, komfortable Hinterradfederung, kein Kontakt zum Fahrer

**MANGELHAFT**

bremse mit Doppelkolbenzangen. Die Übersetzungsverhältnisse im Handbremszylinder wurden zugunsten geringer Betätigungskräfte geändert. Tatsächlich läßt sich der breite Vorderradreifen mit nur einem Finger der rechten Hand zum Pfeifen bringen. Ohne Tadel auch die hintere Einscheibenanlage: Mit exakt fühlbarem Druckpunkt hat sie dank des breiten Hinterradreifens und der hohen Radlast einen gehörigen Anteil an der Gesamtverzögerung.

Verdient sich die CBR die Bezeichnung »Sporttourer« in den Kapiteln Motor, Fahrwerk und Bremsanlage zu Recht, müssen bei der Sitzposition einige Einschränkungen gemacht werden. Zwar wurde durch die Absenkung der Sitzbank eine erfreulich niedrige Sitzhöhe (760 mm) realisiert, die Fahrerfußrasten konnten jedoch nicht um den gleichen Betrag mit nach unten wandern. Das hat einen ganz einfachen Grund: Wegen der breiten Reifen und des abgesenkten Schwerpunkts braucht die neue CBR bei gleicher Kurvengeschwindigkeit deutlich mehr Schräglage als die alte. Und dabei sind Fußrasten nun einmal im Weg.

So ergibt sich eine Sitzposition mit stark gebeugten Knien, die auf die Dauer relativ unbequem ist. Zumal man in der ausgeprägten Sitzmulde auch nicht besonders viel hin- und herrutschen kann. Die Hände ruhen allerdings auf einem ausreichend breiten, angenehm gekrüppelten Lenker, der sich zudem noch individuell anpassen läßt.

Schlimmer trifft es den Beifahrer: Unsere Test-Sozia, die noch vor kurzem eine 3.500-Kilometer-Tour auf dem spartanischen Beifahrerplatz der Kawasaki GPZ 500 S mehr oder weniger

### Zu einem vollwertigen Tourenmotorrad fehlt der Honda vor allem ein vernünftiger Beifahrer-Sitzplatz

klaglos überstanden hatte, stieg bereits nach knapp 50 Kilometern unter lautem Protest von der CBR. Viele gute Worte und eine bequeme — weil zwei Nummern zu große — Gore-Tex-Kombi waren nötig, um sie zur Weiterfahrt zu bewegen. Da der Fahrer stark vornüber gebeugt und außerdem ein ganze Etage niedriger sitzt, findet der Sozius keinen rechten Kontakt zum Fahrzeug. Auch die Beifahrerrasten müssen der nötigen Schräglagenfreiheit Tribut zollen und sind sehr hoch angebracht — zu hoch, um eine längere Tour auch nur einigermaßen bequem überstehen zu können.

Die neue Verkleidung schränkt den Soziusbetrieb — zumindest auf Autobahnen — ebenfalls stark ein. Der Beifahrer wird im Helmbereich von so starken Verwirbelungen genervt, daß er bereits bei Tempo 160 seinen Helm mit der Hand festhalten muß — ein Effekt, der sonst nur bei Geschwindigkeiten weit jenseits von 200 km/h auftritt. Für den Fahrer bedeutet die neue Verschaltung jedoch eine Verbesserung. Nur sein Kopf liegt noch im wirbelfreien Luftstrom. Zwei große Schlitze in der Verkleidungsnase über dem Doppelscheinwerfer verringern den Unterdruck hinter der Scheibe und damit die Wirbelbildung am Helm. Die beiden vorderen Blinker sind wie Windabweiser geformt und sollen so die Hände des Fahrers schützen. Bei einem Regenschauer erübrigt sich tatsächlich das Überstreifen der Regenhandschuhe — die Hände bleiben trocken.

Auch die übrige Ausstattung der Honda präsentiert sich auf gewohnt hohem Niveau. Die Schaltereinheiten, bekannt von der VFR 750 F und der NTV 650, sind richtig platziert und stets sicher zu bedienen. Der Handhebel für die Vorderradbremse kann mit einem kleinen Rändelrad schnell verschieden großen Fahrerhänden angepaßt werden. Das Cockpit mit Drehzahlmesser, Tacho (bis 300 km/h), Tankanzeige und Kühlwasserthermometer ist übersichtlich und klar gegliedert. Die Kontrolleuchten sind in einer Reihe oben, direkt unter der Windschutzscheibe angebracht und so auch mit aufgeschnalltem Tankrucksack gut abzulesen.

Als Tankrucksack kommen, angesichts der umfangreichen, lückenlosen Verschaltung, am ehesten die speziell angepaßten Systeme von Abriant und Bagstar (siehe TF 3/89) in Frage. Haken, in den Sozius-Haltebügel integriert, erleichtern das Anbringen einer Gepäckrolle, wenn man nicht gleich zu dem Koffersystem greifen will, das Honda für die CBR 1000 F im Programm hat. Für 378,- DM kann man beim Kauf Träger mit Gepäckbrücke und passenden Kunststoffbehältern gleich dazuordern. Die 30-Liter-Version kostet 418,- DM, während die 40-Liter-Koffer mit 457,- DM zu Buche schlagen.

Die mehrteilige Verkleidung verbirgt bei näherem Hinsehen noch einige Besonderheiten. Zwei kleine, auswechselbare Kunststoffspoiler in Höhe der seitlichen Abluftöffnungen verdecken Stahlrohre, die die Verschaltung vor teuren Beschädigungen bei einfachen Umfallen oder leichten Stürzen schützen sollen. Eine Idee, die funktioniert: Bei einem Honda-Händler entdeckten

wir eine CBR, die einen leichten Sturz hinter sich hatte und bei der nur einer dieser Spoiler und der Außenspiegel beschädigt war.

Die Leerlaufdrehzahl kann über eine kleine Rändelschraube, die relativ gut zugänglich hinter zwei Schlitzen auf der linken Seite liegen, eingestellt werden. Ebenfalls durch Schlitze muß der Pegelstand im hinteren Bremsflüssigkeitsbehälter gepeilt werden. Der klappbare Tank erleichtert den Zündkerzenwechsel. Dazu brauchen nur zwei kleine Schrauben vorn hinter dem Steuerkopf gelöst zu werden. Dann kann man den Spritbehälter, ohne den Sprit abzulassen, nach oben klappen, bis eine Stütze einrastet.

Mit der neuen CBR 1000 F ist Honda sicher ein Schritt in Richtung Sporttourer gelungen. Doch zu einem vollwertigen Tourenmotorrad fehlt der 15.770,- DM teuren Maschine vor allen Dingen ein ordentlicher Beifahrer-Sitzplatz. Motor und Fahrwerk dagegen konnten im Tourentest durchaus überzeugen. Auch wenn die sportlicheren Kollegen sicher noch so manches Haar in der CBR-Suppe finden werden, für den Tourenbetrieb reichen die gebotenen Fahrwerksqualitäten sicher aus — solange es nicht ständig über kleine und kleinste Straßen geht. Tourenfahrer, deren bevorzugtes Einsatzgebiet schnelle, zügig zu fahrende Strecken sind, finden in der Honda CBR 1000 F eine gute Alternative — etwa zur BMW K 100 RS. Wer häufig mit Sozius oder auf den Bergpisten Südeuropas und Skandinaviens unterwegs ist, sollte der CBR einen bewundernden Blick schenken und zu einem echten Tourer ohne »Sport« greifen.

Wolfgang Zeyen

# MC-17. Vollsynthetisches 4-Takt-Motorenöl für Motorräder. Von BEL-RAY.

- Vollsynthetisches Super-Hochleistungsmotorenöl für 4-Takt-Motoren einschließlich Turbomotoren.
- Geringer Reibungswiderstand durch spezielle synthetische Grundöle.
- Optimale Motorsauberkeit und lange Lebensdauer.
- Extrem belastbarer Schmierfilm im Hochtemperaturbereich und idealer Verschleißschutz durch Spezial-Additive.



Nur im  
Motorrad-Fachhandel