

Yamaha

YZF 1000 R

Thunderace

G E G E N

Honda

CBR 1000 F

In Würde gereift oder einfach nur alt geworden? Im 2000er Produktprogramm von Honda und Yamaha halten sich hartnäckig die 1000er mit den grauen Schläfen. Ihr Sex-Appeal ist Vergangenheit

TEXT: GUIDO KUPPER FOTOS: MIO (6), WIDDECKE (6), WERK

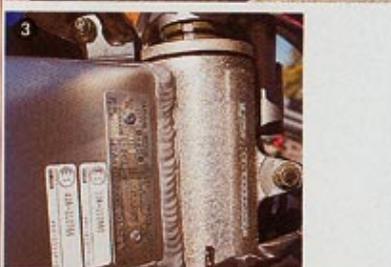
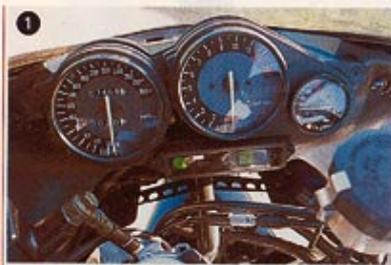
Honda CBR 1000 F. Er hat Geschichte geschrieben, dieser 280 Kilo-Fleischberg. Nicht nur, weil seit dem ersten Auftauchen dieses Buchstabenkürzels mittlerweile 14 Jahre ins Land gegangen sind. Nein, auch weil sich Honda mit dem Reihenvierer nach Ausflügen in die V4-Technik wieder dem Motorenkonzept zuwandte, mit dem die CB 750 eine Dekade früher den europäischen Markt aufgerollt hatte. Doch der optische Unterschied zwischen dem 70er Jahre-Ur-Superbike in Schlaghosen-Optik und dem glatten, aerogestylten 130 PS-Brenner war denkbar drastisch. Damals, anno '86, stand den Testern, die das Motorrad als erste zu Gesicht bekamen, der Widerwille ins Gesicht gemeißelt. Sie sahen nämlich, dass man nichts sah: Die Technik war unter Meterware schnöden Plastiks verborgen, das Zeitalter der japanischen Yoghurtbecher-Ästhetik war eingeläutet.

Yamahas Thunderace ist zwar deutlich jünger als die Honda, doch die Motorradentwicklung mit R1 und Co. im Gefolge

hat auch sie mittlerweile überrollt. Mit beinahe 230 Kilogramm Kampfgewicht fristet sie nun im Tourensportler-Segment ihr Dasein, das aber nicht zu Unrecht. Schon ihr druckiger und kultivierter Vierzylinder empfiehlt sie für schaltfaul entspanntes Touren.

Wir schreiben das Jahr 2000, und die dicke CBR krallt sich noch immer eisern ins Honda-Verkaufsprogramm. Rund 250 Stück wurden im letzten Jahr verkauft. Das ist mickrig, doch so ein altes Modell frisst schließlich kein Heu, denkt sich der Importeur. Offenbar erbarmen sich hier Motorradfahrer, die den im Denkgemäuer der meisten Zeitgenossen spukenden Zeitgeist zum Teufel gejagt haben. Modern jedenfalls kann man das Äußere der CBR 1000 F auch mit gutem Willen nicht nennen. Und billig? Nee, mit knapp 18 000 Mark spart die CBR im Vergleich zu moderner Konkurrenz zwar ein paar Scheinchen, gehört aber bestimmt nicht auf den Wühltisch.

Es ist, gelinde gesagt, schon ein Weilchen her, dass eine CBR 1000 die MO-



- 1 Noch aus dem Analogzeitalter stammt das Cockpit der Thunderace. Vermissen werden Tankanzeige und Zeltuhr.
- 2 Leichtmetallschwinge mit adretter Kettenspannvorrichtung.
- 3 Sauber gezogene Schweißnähte. Hier die Verbindung zwischen Rahmen und Lenkkopf.
- 4 Mit einem Verbundbremsystem kann die Yamaha nicht aufwarten. Dafür aber mit gierigen Beißerchen, die bei geringem Kraftaufwand energisch zupacken.



Yamaha YZF 1000 R Thunderace:

Blockstabil und mit üppigem Druck gesegnet. Da nimmt man das etwas störrische Handling in Kauf



Testprozedur durchlief. Im kollektiven Gedächtnis spielte sie deshalb keine Rolle mehr, und so war die Tester-Festplatte beim ersten Fahrkontakt auch blitzblank gelöscht und harrte der Eindrücke, die da kommen sollten. Und die waren zunächst verheerend. Schon bei niedriger Geschwindigkeit kehrt die Honda ihren sturen Kopf hervor, das Einlenken braucht klare Impulse. Doch das menschliche Gehirn leistet ja bekannterweise erstaunliche Adaptionenleistungen, und so werden das fordernde Einlenkverhalten und die in allen Tempobereichen eher träge Handlichkeit der massigen Honda bald kaum noch wahrgenommen.

Was aber jegliche Sympathie für unsere Test-CBR von vornherein unterband, war das unsägliche Herumeiern in Kurven. Hierfür Worte wie Zielgenauigkeit oder Neutralität zu verwenden, verbietet der

Anstand. Das Ding ließ sich erst bitten, kippte dann Hals über Kopf ab. Je langsamer und enger die Ecken, umso unangenehmer das Fahrgefühl. Waren die Fahrwerksgeometrien damals wirklich so unausgegoren? War der Motorradfahrer damals wirklich so abartig unverwöhnt? Die Antwort ist nein! Der Reifen war der Übeltäter. Bridgestones Cyrox-Reifen CY 16 und CY 19 machen dieses Fahrwerk zum Zufallsgenerator. Beinahe so alt wie die

CBR 1000 F selbst, gehört der Cyrox zur ersten Generation von Radialreifen, die mit der aktuellen kaum mehr als das Konzept gemein hat. Unverständlicherweise ist er immer noch Erstausrüstung auf der CBR. Sie wissen schon, die Sache mit dem Heu.

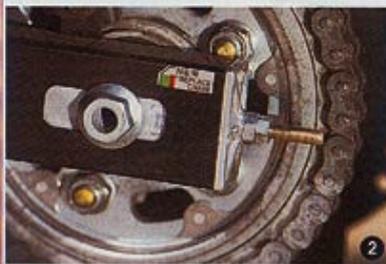
In unserer Not verpassten wir der Honda einen Satz Metzeler ME Z4, ein im Vergleich zum Cyrox blutjunger Reifen. Für den gibt es eine Freigabebescheinigung des Fahrzeugherstellers, er muss



Generationswechsel. Bridgestones Cyrox (rechte Seite) gehörte zur ersten Generation der Radialreifen und ist immer noch Erstausrüstung bei der CBR 1000 F. Der moderne Metzeler ME Z4 (links) verbessert das Fahrverhalten der Honda dramatisch.

Honda CBR 1000 F

Nicht gerade ein Fahrdynamik-Wunder. Mit modernen Reifen aber durchaus harmonisch zu bewegen



- 1 Nicht schön, aber aufgeräumt und bis auf eine Zeltuhr vollständig.
- 2 Früher der Normalfall, geht eine Stahlschwinge mit solch einem Kettenspanner heute nur noch als Low Budget-Lösung durch.
- 3 Bremshebel in Zweckform. Gestanztes Blech mit angeschweißtem Rohr.
- 4 Bremsanlage mit dem Honda CBS-System. Egal, welcher Bremshebel betätigt wird, es werden immer beide Räder verzögert.

nicht in die Papiere eingetragen werden. Und der Effekt war umwerfend. Die Dicke wurde schlicht zu einem anderen Motorrad. Das unhomogene Kurvenkipeln war wie weggewischt, das Einlenken ging deutlich lässiger von der Hand. Unsere Bewertung auf der übernächsten Seite aber orientiert sich in aller Strenge an der Serienbereifung. Eine Reifenumrüstung ist jedenfalls für alle, die noch die uralten Gummis fahren, der Königstipp.

Yamahas Thunderace zeichnet sich trotz des kaum glaublichen Zentners Mindergewicht gegenüber der CBR auch nicht gerade durch tänzerische Leichtigkeit aus und verlangt beim Einlenken und Umlegen ebenfalls eine entschiedene Hand. Doch läuft sie auf ihren Serien-Metzeler ME Z2 neutral und zielgenau durch schnelle wie langsame Radien, in etwa so wie die CBR mit den Z4. Bei beiden verrät die sport-

liche Grundhärte ihrer Federelemente, dass sie ehemals in Richtung Heizerfraktion zielten. In puncto Komfort geht die Abstimmung noch in Ordnung. Bei Yamaha findet der Fan eine klar nach vorn orientierte, sportliche Sitzposition vor, die sich auch auf Strecke nicht unbeliebt macht. Hondas CBR irritiert zunächst mit der typischen achtziger Jahre-Sitzposition mit niedriger Sitzbank und hohen Rasten. Doch auch die ist langstreckentauglich, vorausgesetzt, man hat keine angeschlagenen Kniegelenke. Sozuspasagiere bevorzugen in jedem Fall die Honda.

Weitere Pluspunkte sammelt die Thunderace bei Bremsen und Fahrleistungen. Zwar ist die CBR mit dem Integralbremsystem ausgestattet, bei dem immer beide Bremsen angesteuert werden, egal, welcher Hebel bedient wird. Das aber konnte uns nicht überzeugen. Hoher Kraftaufwand ist für ausreichende Wirkung notwendig, die Rückmeldung ist fad. Da sind uns die glasklaren Stopper der Thunderace deutlich lieber. In puncto Fahrleistungen liegt die Ace erstaunlich dicht an der R1. Wie ihre Nachfolgerin rennt sie in 3,1 Sekunden von Null auf Hundert. Beim Durchzug von 60 auf 140 km/h gibt sie 1,1 Sekunden ab, liegt damit aber noch volle 3,7 Sekunden vor der Honda. Deren Motor ist im unteren bis mittleren Drehzahlbereich brustschwach und deshalb auch nicht so schaltfaul fahrbar.

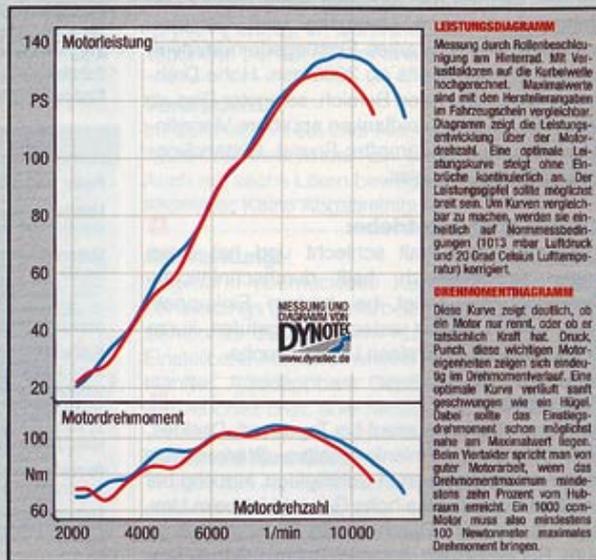
In Anbetracht der Preise reißt das Angebot der Kandidaten heute niemand mehr vom Hocker, allerdings schreckt auch keine der beiden mit ausgeprägten Schwächen. Hondas CBR ist eindeutig das ältere Konzept, ihr Gewicht ist vor dem Hintergrund aktueller Maßstäbe indiskutabel und ihre Tage daher gezählt. Die modernere Thunderace hat mit ihrem breiteren Einsatzbereich auch weiterhin eine Daseinsberechtigung im Yamaha-Programm. >

Auf dem Prüfstand

Die Drehmomentschwäche der Honda CBR 1000 F im Drehzahlbereich bis etwa 5500/min ist nicht zu übersehen. Das trübt den Spaß bei behäbigem Schaltfuß. Mit 130 versammelten Pferdchen liegt die Honda zwei PS unter der Werksangabe.

Yamahas Thunderace bleibt mit 136 gemessenen Pferden der optimistischen Werksangabe neun PS schuldig. Ansonsten bietet ihr Antrieb aber eine blitzsaubere, tourenfreundliche Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich.

Yamaha YZF 1000 R:
136 PS (100 kW) bei 9600/min
107 Nm bei 7800/min
Honda CBR 1000 F:
130 PS (95 kW) bei 9300/min
105 Nm bei 8200/min

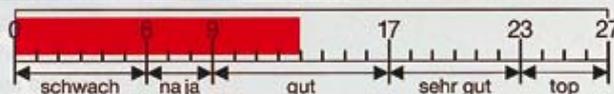


MO-XTRACT

Im Vergleich zur neuen Sportlergeneration ist die Thunderace schwer und ihr Handling etwas stur. Nach wie vor ein Quell der Freude ist jedoch der aus der FZR 1000 stammende Motor, der ansprechende Fahrleistungen ermöglicht.



Yamaha YZF 1000 R 13 Pluspunkte: gut



So schnell geht das. Vor kurzem noch als Supersportler bezeichnet, wurde die Thunderace von der scharfen YZF-R1 kurzerhand zum Tourensportler degradiert. Dass sie trotzdem weiterhin im Programm bleibt, ist ein Zeichen für ihre Beliebtheit, die sie in erster Linie ihren guten Allroundqualitäten zu verdanken hat. Schon die Vorgängerin FZR 1000 wusste mit diesen Pfunden zu wuchern. Und der Fünfventil-Motor ist nach wie vor eine Wucht.

Motor:



Chokehebel am Lenker, problemloser Starter, kurze Warmlaufphase. Spontane Gasannahme. Sanftes Lastwechselverhalten ohne harten Leistungseinsatz beim Übergang vom Schiebe zum Lastbetrieb. Starkes Einstiegsdrehmoment, heftiger Schub bereits ab 2000/min. Hohe Drehfreude bis in den roten Bereich, saftigster Biss ab 6000/min. In den Tankflanken spürbare Vierzylindervibrationen. Gedämpfter Sound. Ölstandkontrolle mittels Schauglas.

Kupplung und Getriebe:



Kupplung trennt kalt schlecht und hat einen engen Dosierbereich, heiß durchschnittliches Trennverhalten. Neigt bei hartem Einkuppeln zum Rucken. Sicher rastende Gangstufen, kurze Schaltwege. Problemlose Leerlaufsuche.

Fahrwerk:



Sehr guter Geradeauslauf bis Topspeed. Direktes, aber störrisches Einlenkverhalten. Starkes Aufstellen beim Bremsen in Schräglage, kippelig bei Laständerungen. Das hohe Gewicht ist beim Umlegen zu spüren. Durch straffe Grunddämpfung gute Rückmeldung an den Fahrer. Gabel um-

fänglich für breites Einsatzspektrum einstellbar. Bei kurzen Stößen aber zu hart gedämpft. Hintere Federtrieb mit stark progressiver, für Rennstreckenbetrieb ausgelegter Hebelanlenkung. Bereifung Metzeler ME 22.

Komfort:



Insgesamt harte Abstimmung, auf Landstraßen deshalb nur durchschnittlicher Komfort. Tank im hinteren Bereich etwas zu breit. Ansonsten kompakte und absolut eindeutige Sport-Sitzposition, aber mit Alltagsseignung. Soziusplatz ausreichend

komfortabel mit spitzem Kniewinkel, aber ohne Haltegriff.

Bremsen:



Äußerst kraftvolle Stopper mit gut dosierbarer, progressiv ansteigender Wirkung, aber ohne übertriebene Giftigkeit. Bei harter Fahrweise tritt leichtes Fading auf.

Fahrleistungen:



Von Null auf 100 km/h ist die Thunderace so schnell wie die R1, nur beim Durchzug fällt sie etwas hinter die sportlichere Kollegin zurück. Insgesamt beeindruckend.

Verbrauch:



Normalbenzin. Im Schnitt 6,8 Liter auf 100 Kilometer. Bei extremer Belastung auch Verbräuche über 10 Liter auf 100 Kilometer möglich. Reichweite zirka 270 Kilometer. Keine Abgasreinigung.

Ausstattung:



Üblicher Japan-Standard ohne herausragend liebevolle Detaillösungen, besonders im Cockpit billig wirkende Plastiklandschaft. Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung, energisches Fernlicht. Nur Seitenständer. Unter der abnehmbaren Sitzbank Staufach mit Haltemöglichkeit für Zubehör-Bügelschloss. Gepäck-Befestigungshaken. Einstellbare Handhebel für Kupplung und Vorderbremse.

Motorrad fürs Geld:



Die Thunderace ist noch billiger geworden und jetzt für knapp 19.000 Mark zu haben. Für ihr Geld bietet sie ein durchzugstarkes Triebwerk in einem stoischen Autobahn-Fahrwerk.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt.....	229 kg, davon 50% vorn
Topspeed liegend.....	255 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in.....	3,1 s
Durchzug im letzten (5.) Gang von 60 bis 140 km/h in.....	8,0 s
Testverbrauch (Normalbenzin).....	6,8 l/100 km

Technische Daten

Preis: 19.090 Mark

Leistung: 145 PS (107 kW) bei 10.000/min. Maximales Drehmoment 108 Nm bei 8500/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Fünf Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 75,5 x 56 mm, Hubraum 1002 ccm, Verdichtung 11,5. Vier Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 38 mm. Kontaktlöse Zündung. Elektrostarter. Fünfganggetriebe. Endantrieb über Dichtingkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Telegabel, Ø 48 mm, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetall-Kastenprofil-schwinge mit Zentralfederbein, Federweg 120 mm. Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm. Radstand 1435 mm, Sitzhöhe 800 mm, Tankinhalt 19 Liter

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Service alle 6000 Kilometer

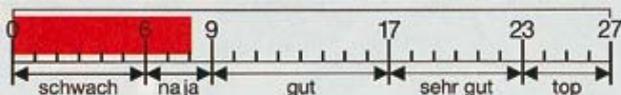
Fixkosten: Steuer im Jahr 147,60 Mark. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 690 Mark (Zirkatarif)

MO-XTRACT

Emotionsloser Tourensportler für unaufgeregte Fahreraturen. Für eine 1000er Drehmomentschlaffer Motor. Mit betagter Serienbereifung eine Zumutung, moderne Reifen bringen 100 Prozent mehr Fahrspaß. Bewertung mit Serienbereifung.



Honda CBR 1000 F 8 Pluspunkte: na ja



Schon seit 14 Jahren hält sich die CBR 1000 F hartnäckig im Honda-Programm. Im Laufe der Jahre verschob sich ihr Einsatzbereich mit Erscheinen modernerer Motorräder immer mehr in Richtung Touring, der Preis sank. Seit 1993 ist sie mit dem CBS-Bremssystem ausgerüstet, vor vier Jahren wurde ihr Vierzylinder in Richtung besserer Leistungsentfaltung überarbeitet. Seitdem blieb die CBR unverändert.

Motor:

Schlechter Kaltstart, nur mit Gasgriffhilfe. Moderate Kaltlaufdrehzahl, Choke am Lenker. Grundrauer Motorlauf, gute Gasannahme bei akzeptablen Lastwechseln. Hohes Anfahrtdrehmoment. Ausgeprägte Vibrationen, vor allem in Sitzbank und Fußrasten ab 5000/min unangenehm. Im unteren Drehzahlbereich für 1000 ccm schwach, erst ab 5500/min annähernd hubraumgemäßer Vorschub. Freudiger Dreher, beim Ausdrehen lebhafter. Ölkontrolle mittels Peilstab.

Kupplung und Getriebe:

Hydraulische Kupplung braucht unmissverständliche Handkraft. Trennverhalten kalt prima, warm mäßig. Gute Dosierbarkeit. Getriebe mit hoher Bedienkraft deutliche Schaltschläge, sichere Rastung. Einfache Leerlaufbindung.

Fahrwerk:

Deutliche Grundhärte der Federelemente. Für schlechtes Terrain zu straff, dank des guten Ansprechverhaltens noch komfortabel. Telegabel nicht, Federbein in Zugstufendämpfung und Federbasis einstellbar. Schon bei niedrigen Geschwindigkeiten stures Handling. Hohe Einlenkkraft erforderlich, inhomogenes Kurvenverhalten. Fahr-

zeug untersteuert, bei zunehmender Schräglage kippt es ab und übersteuert. Leichtes Lenkerflattern bei 80 km/h. Geringe Aufstelleneigung beim Bremsen in Schräglage. Sehr guter Geradeauslauf bis etwa 180 km/h, dann nervöser. Serienbereifung Bridgestone Cyrox. Mit Metzeler ME Z4-Bereifung drastisch besseres Fahrverhalten. (Dann ein Pluspunkt). Bewertung mit Serienreifen.

Komfort:

Achtziger Jahre Sitzposition mit niedrigem Sitzpolster und hohen Rasten; gewöhnungsbedür-

tig, aber nicht unbequem, spitzer Kniewinkel. Sitzbank mit guter Auflagefläche für die Oberschenkel. Guter Windschutz durch die knappe Verkleidung, aber hoher Geräuschpegel. Langstreckentauglicher Sozusatzplatz mit Griff.

Bremsen:

Integralbremssystem mit Wirkung auf beide Räder. Sehr defensive Auslegung, überbremsicher. Hohe Bedienkraft für ausreichende Wirkung notwendig. Exakte Dosierung schwierig, insgesamt schwammiges Feedback.

Fahrleistungen:

Mit 3,3 Sekunden von Null auf 100 km/h noch konkurrenzfähig, im Durchzug aber mager. Auch Topspeed nur auf 600er Niveau.

Verbrauch:

Im Durchschnitt 6,5 Liter Normalbenzin. Für einen Tausender-Vierzylinder ein akzeptabler Schnitt. Auch mit sechs Litern bewegbar. Reichweite 340 Kilometer. Keine Abgasreinigung.

Ausstattung:

Insgesamt schmucklose Kunststoffverschalung bei allerdings gutem Verarbeitungsstandard. Übersichtliches Cockpit, dem nur eine Zeituhr fehlt. Einstellbarer Handbremshebel. Haupt- und Seitenständer. Ausklappbare Gepäckhaken. Abblendlicht leuchtet breit, aber fleckig aus. Fernlicht top.

Motorrad fürs Geld:

17990 Mark für ein Motorrad, das schon so viele Jahre hinter sich hat, sind nicht wenig, von den Serienreifen abgesehen geht das Preis-Leistungsverhältnis aber noch in Ordnung.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt.....	278 kg, davon 51 % vorn
Topspeed solo liegend.....	246 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in.....	3,3 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in.....	11,7 s
Testverbrauch (Normalbenzin).....	6,5 l/100 km

Technische Daten

Preis: 17990 Mark

Leistung: 132 PS (97 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 8500/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 77,0 x 53,6 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 10,5. Vier Keihin-Gleichdruckvergaser, \varnothing 32 mm. Kontaklose Zündung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtingkette

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl. Vorn Telegabel, \varnothing 41 mm, Federweg 130 mm. Hinten Stahlschwinge mit Zentralfederbein, Federvorspannung einstellbar. Federweg 115 mm. Bereifung vorn 120/70VR17, hinten 170/60VR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 296 mm, Scheibenbremse hinten, \varnothing 256 mm. Radstand 1505 mm, Sitzhöhe 790 mm. Tankinhalt 18 Liter

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Service alle 6000 Kilometer

Fixkosten: Steuer im Jahr 144 Mark. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 430 Mark (Zirkatant)