

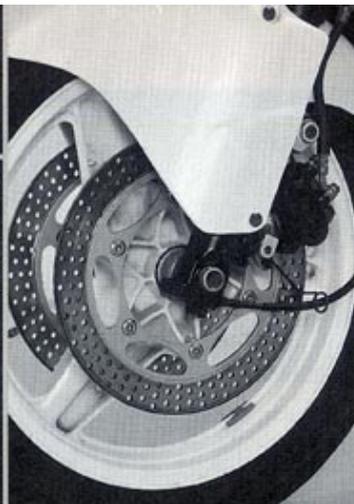
SPEZIAL
TEST
Honda CBR 1000 F



Die Hüllen-Maschine

Fahrerfahrten

Unter der für Diskussionen sorgenden Plastikhaut der Honda wurde viel hochkarätige Technik versteckt. Mit ihrer Ausgewogenheit nimmt die Honda CBR 1000 F einen Spitzenplatz unter den Big Bikes ein



Zwei große Scheiben am Vorderrad bringen sehr gute Verzögerung und wenig Fadingneigung trotz des großflächigen Schutzblechs. Instrumente sachlich, roter Bereich ab 10 500/min



Nehmen wir Platz auf der im Joghurt-Design weiß-blau lackierten CBR 1000 F. Die komfortabel gepolsterte Sitzbank gibt mit dem ausreichend breiten Lenker und den in angenehmer Höhe liegenden Fußrasten eine ergonomisch perfekte Sitzposition. Am Handbremshebel kann der

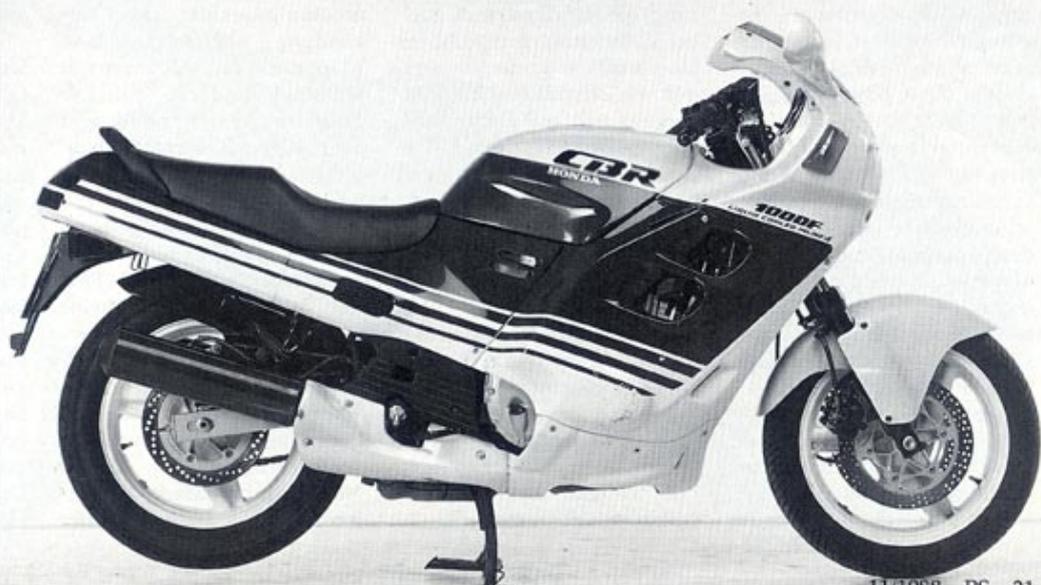
Druckpunkt vierfach verstellbar werden. Der erste Schreck kommt beim Ausparken: Die CBR ist ein Daumenklemmer. Wohl durch Toleranzen am Lenkanschlag schlägt zumindest bei unserer Testmaschine der Lenker zu weit ein, so daß der Fahrer seinen Daumen zwischen Tank und Lenker quetscht.

Aber lassen wir die Tausender rennen. Choke am Lenker voll gezogen, Starter, und der Vierzylinder grummelt zufrieden vor sich hin. Kupplung gezogen, erster Gang eingeklackt, und es geht ab. In der Stadt läßt sich die mit 260 Kilogramm recht schwer geratene Maschine erstaunlich leicht manövrieren.

Der sauber abgestimmte Motor, der auch im niedrigen Drehzahlbereich genügend Vorschub bietet, erleichtert das Mitschwimmen in den Autokolonnen.

Auf der Landstraße kommen die Qualitäten der CBR 1000 F voll zur Geltung. Trotz ungetrübter Spurstabilität wurde das Fahrwerk handlich

Vollverkleidung ist nicht bei allen Fahrern beliebt, aber hier ist sie funktionell gut durchdacht, hat gute Schräglagenfreiheit





**SPEZIAL
TEST**
Honda CBR 1000 F

Technik

Technik ganz high

Wenn der Fahrer entspannt sitzt, ist dennoch Platz für den Sozius, trotz hoher Rasten

abgestimmt. Schräglagenwechsel und enge Kehren erfordern einen für die 1000er Klasse erstaunlich geringen Kraftaufwand. Auch sprechen die Federelemente feinfühlig an und bieten noch genügend Reserven für schlechte Wegstrecken. Die CBR beweist, wie schon die Yamaha FJ 1200, daß Fahrstabilität, Handlichkeit und Fahrkomfort sich nicht ausschließen.

Der Motor kann auf der Landstraße schaltfaul gefahren werden. Auch im sechsten Gang reicht die Zugkraft für zügiges Fortkommen. Erstaunlich groß ist jedoch die Serienstreuung der Leistungsabgabe des CBR-Motors. Die beim 1000er Vergleich im Heft 4/1988 gefahrene Maschine wies nur 95 PS Motorleistung auf, die jetzige Spezialtestmaschine lieferte satte 113 PS an der Kupplung. So ging diesem Motor auch die typische Zähigkeit im oberen Drehzahlbereich ab, die den über die Ansaugquerschnitte gedrosselten Motoren gemeinhin zu eigen ist. Auch war ab und zu der vergleichsweise schmale 140er Hinterradreifen beim Beschleunigen aus der Kurve überfordert.

Verbesserungsbedürftig erscheint uns das Getriebe. Zwar stimmt die Abstufung, die Schaltkräfte sind jedoch entschieden zu hoch. Zusammen mit den extrem kurzen Schaltwegen kann sich auch ein versierter Fahrer ab und zu verschalten, vor allem, wenn der linke große Zeh schon wehtut, weil Honda den Gummi auf dem Schalthebel eingespart hat. Die Bremsanlage vorn gehört zum Besten, was es derzeit auf dem Markt gibt. Ein exakt definierter Druckpunkt erleichtert die Dosierung, die Handkraft muß auch bei Vollbremsungen nicht ins Unermeßliche gesteigert werden. Im öffentlichen Straßenverkehr tritt nie Fading auf, auch wenn aus hohen Geschwindigkeiten verzögert werden muß.

Aber nehmen wir noch ein kurzes Stück Autobahn unter die Räder. So ab 140 km/h wird klar, daß die Vollverkleidung den Werbesprüchen von Honda in keiner Weise gerecht wird. Ungehemmt stürmt der Fahrtwind auf Helm und Schultern des Fahrers, vom Sozius ganz zu schweigen. Für schnelle Autobahnetappen gibt es Besseres.

Gut 7000 Kilometer spulte die Honda im PS-Spezialtest zuverlässig ab. Nur zweimal mußte die Kette gespannt werden. Der Metzeler-Hinterradreifen hielt erstaunliche 6500 Kilometer, der vordere weist noch 50 Prozent Profiltiefe auf.

Der Ölverbrauch lag bei 0,3 Liter auf 1000 Kilometer, der Benzinverbrauch je nach Fahrweise zwischen sechs und zehn Litern auf 100 Kilometer. Bei 21 Litern Tankinhalt kann die Reichweite gerade noch befriedigen. Die Verarbeitungsqualität der Verkleidung überzeugte, kein Klappern oder Vibrieren trat während des Tests auf. Die Polsterung der Sitzbank war aber deutlich zusammengesessen, so daß der Bezug Falten warf.

Auf der IFMA stellte Honda eine modellgepflegte Version der CBR 1000 F vor. Eine höhere, hinterlüftete Scheibe soll die Verkleidung verbessern, ein breiterer Hinterradreifen die Traktion erhöhen. So geht nun auch Honda den Weg, Bewährtes sinnvoll zu verbessern, anstatt immer Neues auf den Markt zu werfen.

Michael Pfeiffer

Vier Zylinder und vier Ventile sind heutzutage nichts Besonderes mehr. Bei Honda lohnt sich dennoch genaueres Hinsehen, da gibt's viele Feinheiten

Wenn es so etwas wie technische Mentalität gibt, dann läßt sie sich bestimmen an den Honda-Motoren beispielhaft erklären. Was daran gezeichnet wird, ist filigraner, zierlicher und meist auch funktioneller als anderswo.

Aber auch an anderen Teilen ist hohe technische Sorgfalt erkennbar. Zum Beispiel klappert die Verkleidung nicht. Sie ist nicht nur mit recht vielen Schrauben befestigt, diese sind zudem Spezialschrauben mit einem kleinen Absatz, die ordentlichen Halt geben. Und sie haben Köpfe mit Innensechskant.

Klug gemachte Details am Motor gibt's zuhauf. Das beginnt bei der Befestigung des Deckels auf dem Zylinderkopf. Da hat Honda schon länger große, gummibewehrte Unterlagscheiben, die den Deckel unter Spannung hal-

ten. Während andere Marken die Ventildeckel mit bis zu 24 Schrauben geradezu annähen, reichen Honda bei der CBR ganze acht Stück.

Ist der Ventildeckel abgenommen, liegt die nächste Spezialität frei. Die Ventile werden über Schleppebel von den Nocken betätigt. Spieleinstellung geschieht an der Lagerung des Schleppebels, die sich einfach über eine Stiftschraube mit Kugelkopf gegen eine entsprechende Pfanne im Leichtmetall des Zylinderkopfs abstützt. So wird einmal der Schleppebel schön leicht, zum anderen spart der Konstrukteur eine spezielle Achse mit Lagerung für den Hebel. Und die Spieleinstellung ist einfach.

Daß der Motor recht ruhig läuft, beruht ebenfalls auf einem kleinen Kunstgriff. Die Primärübersetzung ist spielfrei, weil das Zahnrad auf der Kupplung aus zwei gegeneinander verspannten Scheiben besteht.

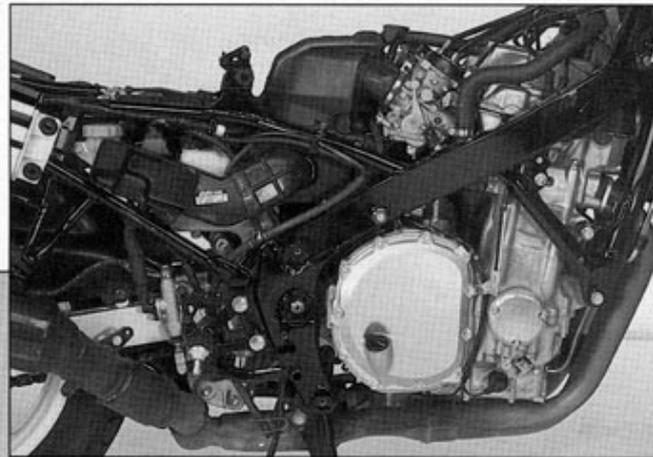
Das alles ist nicht gerade neu, aber es erscheint typisch



Links: Breite Sitzbank, aber ansonsten ist die Silhouette schmal gehalten. Vier-in-zwei-Auspuffanlage nicht viel breiter als die Verkleidungsschale. Einzig Lenker und Rückspiegel ragen etwas hervor

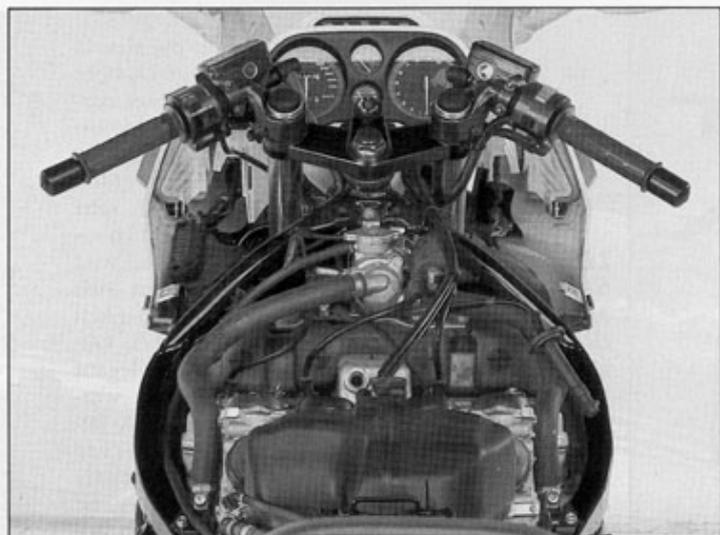
für die Feinarbeit, die Honda in großer Serie bringt. Da sieht der Ästhet auch leichter darüber hinweg, daß der Motorblock unbedingt unter der Verkleidung versteckt werden muß, weil er äußerlich sehr unansehnlich, um nicht zu sagen häßlich, wirkt. Und weil alles versteckt ist, hat sich auch kein Zeichner Gedanken gemacht, wie die Kabel, Leitungen und Schläuche elegant und unauffällig verlegt werden können. So zeigen die Bilder der gestrippten CBR-Teile verwirrendes Durcheinander.

Hat sich das Auge aber erst mal daran gewöhnt, fällt der konsequente, geradlinige Rahmenbau auf. Und auch hier sind technisch elegante Details auszumachen. Zum



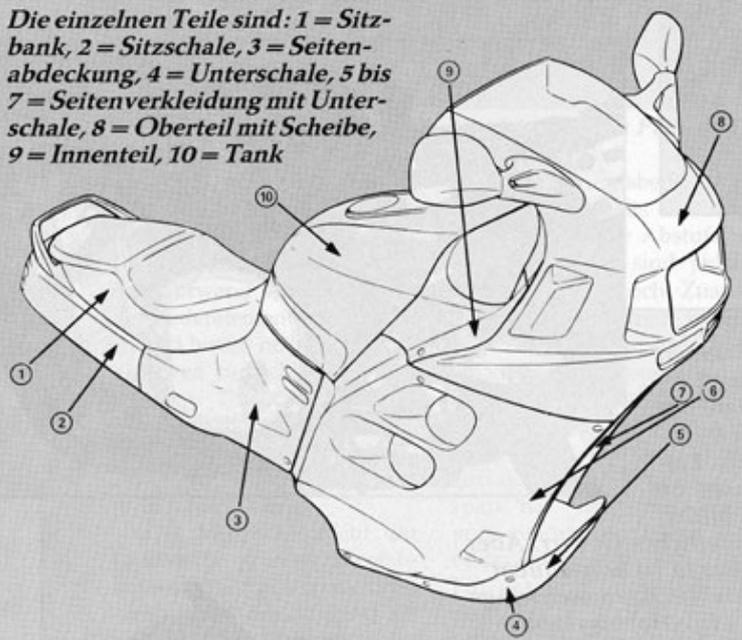
Rechts und unten: Unter der Verkleidung sieht die Technik unansehnlich aus. Leitungen, Schläuche und Kabel bilden ein unübersichtliches Gewirr. Aber der Rahmenbau ist konsequent geradlinig, stabile Kastenschwinge mit Pro Link-Hebelsystem





Die Rahmenbreite hinter dem Lenkkopf ist gut für die Zugänglichkeit zum Ventiltrieb und den Vergasern

Die einzelnen Teile sind: 1 = Sitzbank, 2 = Sitzschale, 3 = Seitenabdeckung, 4 = Unterschale, 5 bis 7 = Seitenverkleidung mit Unterschale, 8 = Oberteil mit Scheibe, 9 = Innenteil, 10 = Tank



Für Inspektionen muß nicht jedes Verkleidungsteil abgenommen werden. Im Text steht, welches wichtig ist

Beispiel wird die Schwinge rechts in einem Kugellager geführt, links dagegen in einem Nadellager. Das rechte ist dafür zuständig, daß die Schwinge seitlich sicheren Halt hat, Spielausgleich mit Distanzscheibchen wird damit gespart.

Das Pro Link-Hebelsystem hat seine Tauglichkeit längst bewiesen. Beachtenswert ist daran, daß die einzelnen Lagerstellen gegen Schmutz abgedichtet sind. Trotz der scheinbar verwinkelten Bau-

weise ist das Federbein übrigens leicht auszuwechseln: Nur das Verkleidungsseitenstück, der linke Auspuff und vier Schrauben müssen dazu gelöst werden. Und das Federbein ist nicht in Gummi-Silentblochs aufgehängt, sondern in Gleitbuchsen, damit keine seitlichen Kräfte auf die Dämpferstange ausgeübt werden.

Der Technik-Fan kann bei der CBR 1000 F also an vielen Punkten ins Schwärmen kommen.

SPEZIAL TEST Honda CBR 1000 F

Wartung und Pflege

Selber machen

Die Verkleidung behindert die Zugänglichkeit ein bißchen, aber darunter sieht die Technik ganz normal aus. So sind die Inspektionsarbeiten nicht schwierig, Spezialwerkzeug ist nicht nötig

Wer nur leichtere Arbeiten vorhat, muß nicht gleich die ganze Verkleidung abbauen. Die Zeichnung links benennt die einzelnen Teile. Welches muß abgenommen werden? Die Sitzbank (1) muß weg, wenn der Säurestand der Batterie geprüft wird. Die darunterliegende Schale (2) verdeckt die Zündbox und das Blinkrelais, außerdem kommt man dahinter an die komplette Rückleuchte, sollte diese ausgetauscht werden.

Die Seitenabdeckung (3) muß abgenommen werden, wenn die LeerlaufEinstellung der Vergaser in Ordnung gebracht wird und wenn das Luftfilterelement gereinigt oder gewechselt werden soll.

Nach Abnehmen der Unterschale (4) können Öldruckschalter und Ölfilter gewechselt und auch das Ölsieb in der Ölwanne kann gereinigt werden.

Die Seitenverkleidung und die Unterschale (5 + 6 + 7)



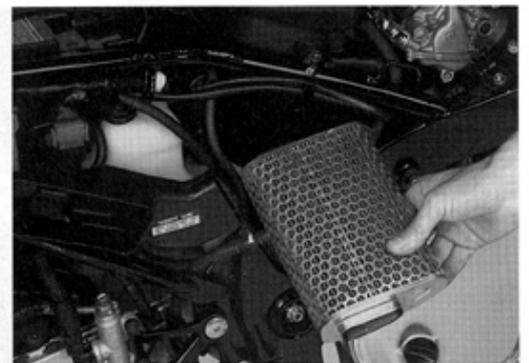
Oben Einstellung des Bremshebelspiels am Lenker, Gelenkstellen gelegentlich schmieren. Unten der Blick auf die Bremszange zur Kontrolle des Belagverschleißes. Der gute Fahrer hat beide Punkte stets im Griff



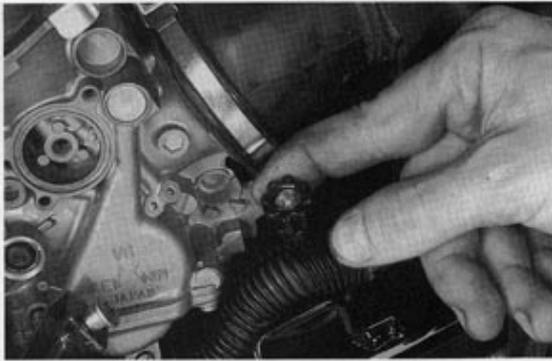
müssen weggebaut werden, wenn folgende Arbeiten an der Reihe sind:

- Zylinderkopf, Zylinder und Kolben reparieren,
- Zündung einstellen,
- Zündgeber auswechseln,
- Kupplung reparieren,
- Anlasser ausbauen,
- Lichtmaschine wechseln,
- Wasserpumpe aus- und einbauen,
- Auspuffanlage abnehmen,
- Kühler aus- und einbauen.

Ölmeßstab für die Messung nur einstecken, nicht etwa einschrauben



Luftfilter hinterm rechten Seitendeckel besser alle 2000 Kilometer reinigen



Oben: Rändelschraube für Leerlaufdrehzahl-Einstellung. Hiermit werden die Drosselklappen-Anschläge eingestellt. Links: Überlaufbehälter für Kühlflüssigkeit. Auffüllen mit Frostschutz und destilliertem Wasser 50/50



Oben: Einstellung des Federbeins ist mit dem Bordwerkzeug möglich. Links: Tankstütze vor dem Abheben aushängen. Zum Synchronisieren Tank vorn anheben



Das Oberteil mit Scheibe (8) kann fast immer an der Maschine bleiben, nur wenn der Scheinwerfer ausgewechselt werden soll, ist es ganz abzuschrauben.

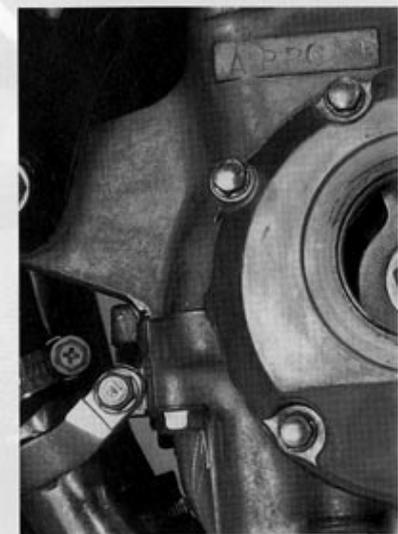
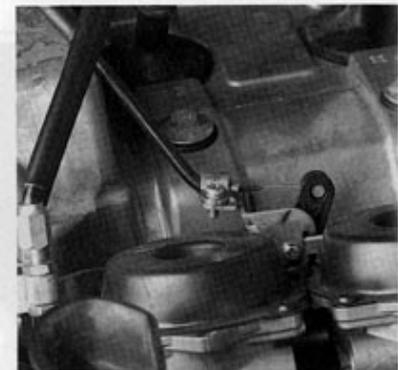
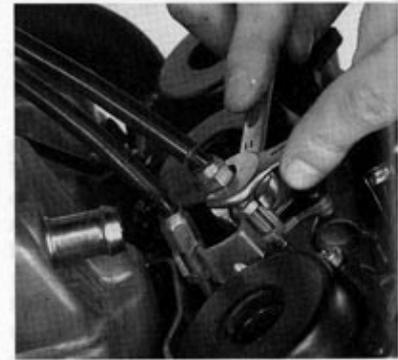
Schließlich muß das Innenteil der oberen Verkleidung (9) immer dann weg, wenn Anzeigeelemente, Scheinwerferglühlampe, Blinkerglühlampen oder Blinker oder auch die Sicherungen ausgewechselt werden müssen. Außerdem ist nach Abnehmen des Innenteils auch die Scheinwerferereinstellung möglich.

Der Tank (10) selbst muß natürlich für alle Arbeiten am Zylinderkopf weggebaut werden, dazu auch zum Einstellen der Gaszüge, für die Prüfung des Kühlsystems auf Dichtheit, die Vergasersynchronisation und fürs Prüfen oder Auswechseln des Thermostaten und des Temperaturebers.

Blieben wir gleich beim Tank. Er hat hinten eine Stütze, die mit Splint gesichert ist. Einfaches Hochklappen genügt aber nicht für ordentliche Arbeit, deshalb Splint herausziehen und Tank ganz entfernen. Zum Probelauf für die Vergasersynchronisation müßte er dann wieder aufgesetzt werden.

Zum Einstellen des Leerlaufs ist eine einfache Kunststoff-Rändelschraube vorgesehen, die ohne Verrenkungen zugänglich ist.

Das Seilzugspiel der beiden Gaszüge wird nicht am Gasgriff, sondern unterm Tank zwischen den beiden mittleren Vergasern eingestellt. Das wäre die Schlußarbeit nach der Synchronisation. Dabei geht Honda einen etwas anderen Weg als üblich. Zuerst werden die Unterdruck-Uhren angeschlossen, der Tank ebenfalls. Mit der Drosselklappen-Anschlagschraube wird der Leerlauf auf etwa 1000/min reguliert. Der zweite Vergaser von links in Fahrtrichtung ist die Basis, die anderen werden so nachreguliert, daß sich eine maximale Unterdruck-Abweichung von 20 Millimeter Quecksilbersäu-



Gaszüge auf gleiches Spiel einstellen, für feine Justierungen genügen die Schrauben am Gasgriff. Die Choke-Einstellung geschieht durch Verschieben der Seilhülle

le ergibt. Danach die Leerlaufdrehzahl korrigieren.

Für die Choke-Einstellung wird nur das Widerlager der Seilhülle in seiner Klemmung verschoben.

Das Ventilspiel sollte vor der Vergaserarbeit kontrolliert werden. Dazu müssen nämlich die beiden Gaszüge ausgehängt und der Entlüftungsschlauch abgezogen werden. Der Ventildeckel ist leicht abhebbar, die Kontermuttern erfordern einen tief gekröpften Ringschlüssel, etwa aus einem Rohrsteckschlüssel zu improvisieren. Einstellschrauben mit gut passendem Schraubenzieher verdrehen.

Die anderen Inspektionen sind in den Bildern genug erklärt, sie bieten keine handwerklichen Probleme.

Ventilspiel:
Kurbelwelle auf OT des ersten Zylinders. Alle Ventile von Zylinder eins, Auslaß zwei und Einlaß drei justieren. Für die übrigen Ventile 360 Grad drehen

SPEZIAL TEST

Honda CBR 1000 F

Daten und Meßwerte

Innere Werte

Die wichtigsten Einstellwerte und die Meßdaten auf der nächsten Seite

Nachdem die Gas- und Choke-Seilzüge ausgehängt sind und der Entlüftungsschlauch abgezogen ist, Ventilspiel messen, dann mit Schraubenzieher und tief gekröpftem Ringschlüssel justieren

Aus den Zahlen und Fakten ragt kein Wert besonders heraus. Wir haben für die Hinterradleistung mehrere verschiedene Messungen an verschiedenen Maschinen. Ein schlecht eingestellter Motor erreichte nur knapp 90 PS an der Kupplung, der beste klar über 100 PS.

Hier liegt ein weites Feld für die gute Werkstatt, die

nicht etwa den Motor durch unzulässige Manipulationen entdrosselt, sondern ihn durch ordentliches Einstellen nur auf den optimalen Stand bringt.

Fürs Fahren zeigt das Gangdiagramm, daß der Mo-

tor nie an den roten Bereich von 10 500/min gedreht werden muß. Bei 9000/min gibt es in jedem Gang guten Anschluß an den nächsten. Dabei liegt die Drehzahl stets um die 7000/min, so daß der Motor im nächsthöheren Gang immer

Inspektionen Honda CBR 1000 F

Für die Wartungs- und Pflegearbeiten gibt Honda Intervalle von 6000 und 12 000 Kilometern an. Dazu kommen noch die alltäglichen Sicherheitsprüfungen sowie alle 1000 Kilometer die Kettenpflege. Die 6000 Kilometer-Inspektionen betreffen fast ausschließlich Kleinigkeiten, die kaum Werkzeug, sondern nur genaues Hinsehen erfordern. Erst alle 12 000 Kilometer muß richtig gewartet werden.

Alle 6000 Kilometer

1. Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch leeren
2. Zündkerzen prüfen (alle 12 000 km wechseln)
3. Leerlaufdrehzahl einstellen
4. Batterie prüfen (Ladezustand, Säurestand)
5. Bremsflüssigkeit prüfen
6. Bremsbelagverschleiß prüfen
7. Kupplungsflüssigkeit prüfen

Alle 12 000 Kilometer

1. Kraftstoffleitungen prüfen (auf Lecks und brüchige Stellen)
2. Gasdrehgriff-Funktion prüfen (Spiel, Leichtgängigkeit)
3. Choke-Einstellung prüfen
4. Ventilspiel prüfen oder einstellen

5. Motoröl wechseln
6. Motoröl-Filter wechseln
7. Vergaser synchronisieren
8. Kühlwasserstand prüfen
9. Kühlsystem auf Dichtheit prüfen
10. Bremsenfunktion prüfen
11. Bremslichtschalter einstellen
12. Scheinwerfer-Einstellung prüfen
13. Kupplungsfunktion prüfen
14. Seitenständer-Funktion prüfen
15. Federung und Dämpfung prüfen (auf Spiel und Öl-Leckstellen)
16. Muttern und Schrauben nachziehen
17. Räder- und Reifen-Kontrolle (Luftdruck, Profil, Schlag, Unwucht, Lagerspiel)
18. Lenklager auf Spiel prüfen

Weitere Arbeiten

Weiterhin sind alle 18 000 Kilometer der Luftfilter zu wechseln (reinigen nach Bedarf) und mindestens alle zwei Jahre die Brems- und Kupplungsflüssigkeit auszutauschen. Alle 36 000 Kilometer (spätestens nach zwei Jahren) muß neues Kühlwasser eingefüllt werden. Die Kilometer-Intervalle sind auch zeitlich einzuordnen: 6000 Kilometer entsprechen sechs Monaten.

Technische Daten

Honda CBR 1000 F

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Reihen-Vierzylinder. Pro Zylinder vier über zwei Zahnkettentriebene oberliegende Nockenwellen und Schleppebel gesteuerte Ventile. Kurbelwelle quer zur Fahrtrichtung gleitgelagert. Naßsumpf-Drucklauf-Schmierung mit zusätzlichem Ölkühler. Elektrischer Anlasser. Bohrung/Hub 77/53,6 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtung 10,5, Leistung 74 kW (100 PS) bei 9000/min, höchstes Drehmoment 87 Nm bei 6500/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,1 m/s. Ventilspiel, kalt, Einlaß und Auslaß 0,1 bis 0,16 mm. Ventiltellerdurchmesser Einlaß 31 mm, Auslaß 27 mm. Ventilhub Einlaß 8,8 mm, Auslaß 8,5 mm.

VERGASER

Vier Keihin-Gleichdruck-Vergaser mit 38,5 mm Durchlaß, Hauptdüse Nr. 120, Leerlaufdüse 38, Papier-Trocken-Luftfilter.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Drehstrom-Lichtmaschine, elektronisch geregelt und gleichgerichtet. Nennspannung 12 Volt, Leistung 350 Watt. Batteriekapazität 14 Ah, Scheinwerfer-Abmessungen 210 x 105 mm, Glühlampe H4 55/60 Watt. Kontaktlos gesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung. Zündzeitpunkt statisch 10 Grad vor OT bis 1000/min, dynamisch 38 Grad vor OT ab 5000/min. Zündkerzen NGK DPR9EA-9 oder ND X27EPR-U9, Elektrodenabstand 0,8 bis 0,9 mm.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über geradzahnte Stirnräder auf hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Naßkupplung. Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe. Sekundärtrieb über O-Ring-Kette. Primärübersetzung 1,7857, Getriebebestufen 2,75 / 2,0667 / 1,647 / 1,368 / 1,174 / 1,0454, Sekundärübersetzung 2,529. Kettenteilung 5/8 x 3/8 Zoll, RK50LFO.

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Stahlrohr mit rechteckigem Querschnitt. Lenkung in käfiggeführten Kugellagern, Schwingen rechts in Kugellager, links in Nadel-lager geführt. Telegabel mit Luftunterstützung, Druck 0,4 bar. Stahlrohr-Kastenschwinge mit Hebelsystem und zentralem Federbein. Gabelstandrohrdurchmesser 41 mm, Federweg vorn/hinten 150/120 mm. Radstand 1505 mm, Lenkwinkel 62 Grad, Nachlauf 117 mm.

RÄDER UND REIFEN

Leichtmetall-Gußräder. Vorn zwei Schwimmsattel-Zweikolben-Scheibenbremsen, hinten eine Schwimmsattel-Zweikolben-Scheibenbremse. Felgenreife vorn/hinten J 17 x MT 2,50/MT 3,50 x 17. Reifengröße vorn 110/80V17 - V270, hinten 140/80V17 - V270 oder Metzeler 140/80B17 - V270. Bremsendurchmesser vorn/hinten 300/235 mm. Reifen-Luftdruck vorn 2,5 bis 2,9 bar, hinten 2,9 bar. Freigegebene Reifen vorn Bridgestone G 547, Dunlop K 505F, Metzeler ME 33, hinten Bridgestone G 548, Dunlop K 505, Metzeler ME 99 A2.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Größte Länge 2245 mm, größte Breite 725 mm, größte Höhe 1185 mm, Bo-

denfreiheit 135 mm, Lenkerbreite 710 mm, Lenkerhöhe 1070 mm, Sitzhöhe 850 mm, Sitzbreite/länge 300/700 mm. Tankinhalt 21 Liter. Gewicht, fahrfertig, vollgetankt 260 kg, zulässiges Gesamtgewicht 433 kg.

FÜLLMENGEN

Motorölmenge 4,5 Liter bei Zusammenbau, 3,8 Liter bei Öl- und Filterwechsel, SAE 10W-40 SE oder SF. Gabelöl links 495, rechts 485 cm³, Bremsflüssigkeit mindestens DOT 4.

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit 236 km/h

Beschleunigung:

0 auf 50 km/h = 1,8 s,

0 auf 100 km/h = 3,8 s,

0 auf 150 km/h = 8,5 s,

400 Meter mit stehendem Start

in 11,8 s.

Kraftstoffverbrauch (Normal, auch

bleifrei): Höchstwert im Test 10,1 Li-

ter/100 km, Minimalwert im Test 5,9

Liter/100 km. Testdurchschnitt 7,7 Li-

ter/100 km. Ölverbrauch 0,3 Li-

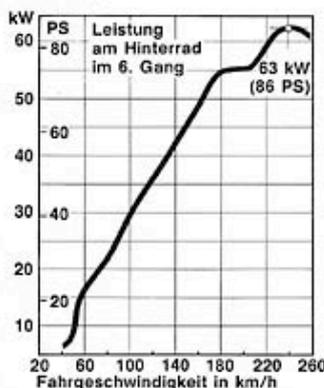
ter/1000 km.

PREIS

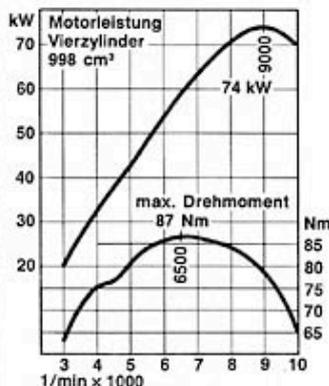
14 970 Mark

IMPORTEUR

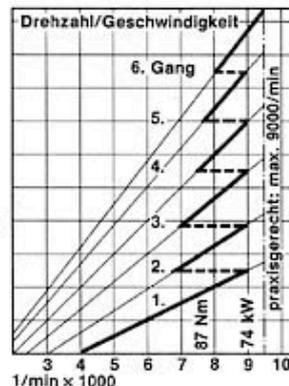
Honda Deutschland GmbH, Spreng-
linger Landstraße 166, 6050 Offen-
bach, Telefon 0 69/8 30 90



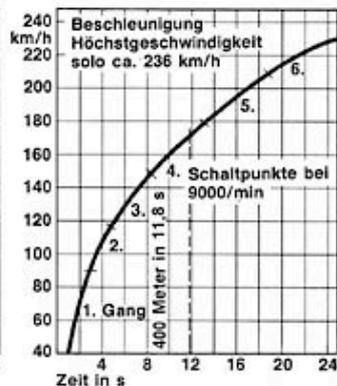
Die Hinterradleistung des normalen Serienmotors in ordentlichem Zustand liegt sehr gut an den 90 PS. Das ist auch für gehobene Ansprüche weit aus genug



Ab 6000/min ist das Drehmoment über 80 Nm, Ausdrehen bis an den roten Bereich ist völlig unnötig



Alle fünf Gänge haben sehr guten Anschluß nach oben, der sechste liegt rennmäßig eng über dem fünften



Ab dem dritten Gang bis hoch in den fünften gibt es unbändigen Drang nach vorn. Gutes Kupplungsgefühl nötig

im Bereich des größten Drehmoments loslegt.

Bei der Beschleunigung fällt der unbändige Zug vom dritten bis in den fünften Gang auf. Das zeigt wieder: Alles, was über 80 PS leistet, bringt viel Gummi durch Schlupf auf die Straße.

Hans-Joachim Mai

Ersatzteilpreise*

STURZTEILE	Mark
1. Scheinwerfer komplett	224,58
2. Ein Blinker vorn komplett mit Halter	53,92
3. Ein Blinker hinten komplett mit Halter	53,92
4. Lenkerhälfte	164,16
5. Kupplungshebel	14,25
6. Handbremshebel	14,25
7. Gasdrehgriff	12,99
8. Vorderrad-Schutzblech	105,33
9. Sitzbank	441,18
10. Telegabel komplett	1212,96
11. Vorderrad mit Lagern und Achse, ohne Brems-scheiben, ohne Reifen	596,22
12. Tank	706,80

PFLEGETEILE	Mark
1. Luftfiltereinsatz	45,48
2. Ölfilter mit Dichtung	11,97
3. Ventildeckeldichtung	40,92

VERSCHLEISSTEILE	Mark
1. Kette	198,36
2. Getriebeausgangs-Ritzel mit Sicherung	32,14
3. Kettenrad am Hinterrad mit Schrauben	117,42
4. Ein Kolben mit Bolzen und Ringen komplett	113,99
5. Ein Auslaßventil	45,48
6. Eine Nockenwelle	307,80
7. Nockenwellenkette	118,56
8. Schwingenlager komplett mit Dichtungen	36,48
9. Lenkungslagersatz komplett mit Dichtungen	44,91
10. Radlagersatz Vorderrad komplett mit Dichtungen	35,56
11. Bremsbeläge, vorn komplett	148,65
12. Kupplungs-Belaglamellen komplett	138,62
13. Gas-Seilzüge komplett	72,27
14. Zylinderkopfdichtung	60,07
15. Zylinderfußdichtung	15,04
16. Kupplungsdruckfedern	14,82

*Preise in Mark, inkl. MwSt

Spezialtests in PS

Marke/Modell	PS-Heft
BMW K 75 C	5/86
Honda CB 450 N/S	7/86
Honda CBR 600 F	7/87
Honda 600 V Transalp	2/88
Kawasaki GPZ 600 R	6/88
Kawasaki GPX 750 R	11/87
Kawasaki GPZ 1000 RX	3/86
Suzuki GSX 400	11/86
Suzuki GSX 550	4/87
Yamaha RD 350 F	9/86
Yamaha SR 500/88	4/88
Yamaha SRX 600	2/87
Yamaha FZ 750	9/87
Yamaha FJ 1200	9/88