

zelmodell überhaupt. Technisch unterscheidet sich die Nachfolgerin von der SC 21 im Wegfall der Anti-Dive-Einrichtung, die nur mit Verzögerung anspricht. Die luftunterstützte Gabel weicht einer Patronenausführung mit getrennter Druck- und Zugstufe, ohne Einstellmöglichkeit und gekürztem Federweg. Auch ist die Gabel ein Grad steiler angestellt, wodurch sich der Radstand auf 1500 mm und der Nachlauf auf 112 mm verkürzen. Die Schwinge und die Felgen sind zur Montage von 170/60er Schlappen (SC 21: 140/80) verbreitert, und vorn ist ein 120/70er (SC 21: 110/80) in Radialbauweise – wie hinten auch – aufgezogen. Das Ansprechen der Bremsanlage ist durch Änderung der Hebelverhältnisse (geänderte Durchmesser von Geber- und Nehmerzylinder) verbessert, wobei die Ziegelmauerwirkung erhalten bleibt.

Das Zündsystem der aktuellen CBR kommt mit einer Zündgeber-Spule aus, statt dessen zwei bei der SC 21. Die Schwerpunktage verbessern die Honda-In-

genieure durch Absenken der Sitzposition und des Tanks, was die Verlegung des mittig unter dem Tank sitzenden Thermostatgehäuses in die Verkleidung rechts neben den Lenkkopf und geänderte Anbringung der Kühlmittelstützen am Zylinderkopf bedingt. Die Schräglagenfreiheit erhöht sich durch engere Führung der Auspuffkrümmer an der zu diesem Zweck verkleinerten Ölwanne.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch die Lichtmaschine mit erhöhter Leistung, die nun zur Kühlung in den Ölkreislauf miteinbezogen ist, die um 400 Gramm erleichterte Kurbelwelle und der statt vom Vorderrad vom Getriebesitzel aus angetriebene Tachometer aufgeführt. Augenfälligste Änderung ist natürlich die straffer gezeichnete Außenhaut mit ihren Luftöffnungen über dem Scheinwerfer, die Luftwirbel an der Abrisskante der Verkleidungsscheibe beruhigen sollen.

Zurück zur pummeligen SC 21, der im MO-Redaktionsalltag alles abfordert

TECHNISCHE DATEN

Modell

Honda CBR 1000 F 1987 (1991)

Leistung

100 PS (74 kW) bei 9000/min; maximales Drehmoment 87 Nm (8,7 mkp) bei 6500/min (88 Nm, 8,8 mkp bei 6000/min)

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, über zwei oberliegende Ketten getriebene Nockenwellen und Schleppebel mit Einstellschrauben betätigt. Zahnradgetriebene Ausgleichswelle vor der Kurbelwelle, Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtung 10,5. Vier Keihin-Gleichdruckvergaser VG 4,0/38 mm (Ø 38,5 mm) mit Trockenluftfilter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit Doppelrotor-Ölpumpe, Ölinhalt 4,5 Liter, bei Ölwechsel 3,5 Liter SAE 10/W 30 bis 20/W 50 (SAE 10/W 40 bis 20 W/50). Elektrostarter

Elektrische Anlage

Kontaktlose Transistorzündung, Wechselstromgenerator hinter dem Zylinderfuß 385 Watt bei 5000/min. Batterie 12 V/14 Ah. Zündkerzen NGK DPR9EA-9 oder ND X 27 EPR-U9

Getriebe

Hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Gangstufen 2,750; 2,067; 1,647; 1,368; 1,174; 1,045. Geradverzahnter Primärtrieb $i_{prim} = 1,786$. Endantrieb über O-Ring-Rollenkette DID 520 ZV 5/8 x 3/8 Zoll, 114 Rollen, ohne Schloß. Kettenräder Z 42/17, $i_{sec} = 2,471$

Fahrwerk

Stahlrahmen aus Kastenprofilen und Rundrohren, unten offen, Motor mittragend. Luftunterstützte Telegabel, 0 bis 0,4 bar, nicht einstellbares TRAC-Anti-Dive-System links (Cartridge-System, ohne Anti-Dive), Standrohrdurchmesser 41 mm, Federweg 150 mm (130 mm). Hinten Vierkant-Stahlrohrschwinge mit Mono-Gas-

druckfederbein über Pro-Link Umlenkhebel angelenkt, Federbasis 22fach, Zugstufe 3fach einstellbar, Federweg 120 mm (115 mm)

Räder

Dreispeichen Leichtmetall-Gußräder, vorne J 17 x MT 2,50 (J 17 x MT 3,50), hinten J 17 x MT 3,50 (J 17 x MT 5,50). Bereifung vorne 110/80 V 17-V 270 (120/70 VR 17-V 270), hinten 140/80 V 17-V 270 (170/60 VR 17-V 270), schlauchlos

Bremsen

Hydraulische gelochte Doppelscheiben vorne Ø 296 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel. Hydraulische gelochte Einschenbremse hinten Ø 276 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel

Abmessungen

Radstand 1500 mm, Nachlaufwinkel 62 Grad (63 Grad), Nachlauf 117 mm (110 mm), Lenkerbreite 650 mm (740 mm), Lenkerhöhe 1020 mm, Sitzhöhe 810 mm (780 mm)

Gewichte

Vollgetankt 254 kg (270 kg), zulässiges Gesamtgewicht 433 kg (456 kg), Zuladung 179 kg (186 kg), Tankinhalt 20,4 Liter inklusive 3,5 Liter Reserve (21 Liter inklusive 3,5 Liter Reserve)

Ausstattung

Kombiniertes Lenk-/Zündschloß nach beiden Seiten abzuschließen, Tank- und Sitzbank-/Helmschloß mit Zündschlüssel zu bedienen, mehrteilige Vollverkleidung, Cockpit mit Tacho, Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Benzinuhr, Kühlmitteltemperaturanzeige. Kontrollleuchten für Blinker rechts links getrennt, Fernlicht, Öldruck, Leerlauf, Gepäckhaken unter dem Soziussitz, zwei Rückblickspiegel, Handbremshebel per Rändelschraube einstellbar

Kaufpreis

13770 Mark (15770 Mark). Steuern/Jahr 144 Mark, Haftpflichtversicherung bei 100%/Jahr 823,90 Mark, Teilkasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung/Jahr 569,80 Mark (Tarife HDI)

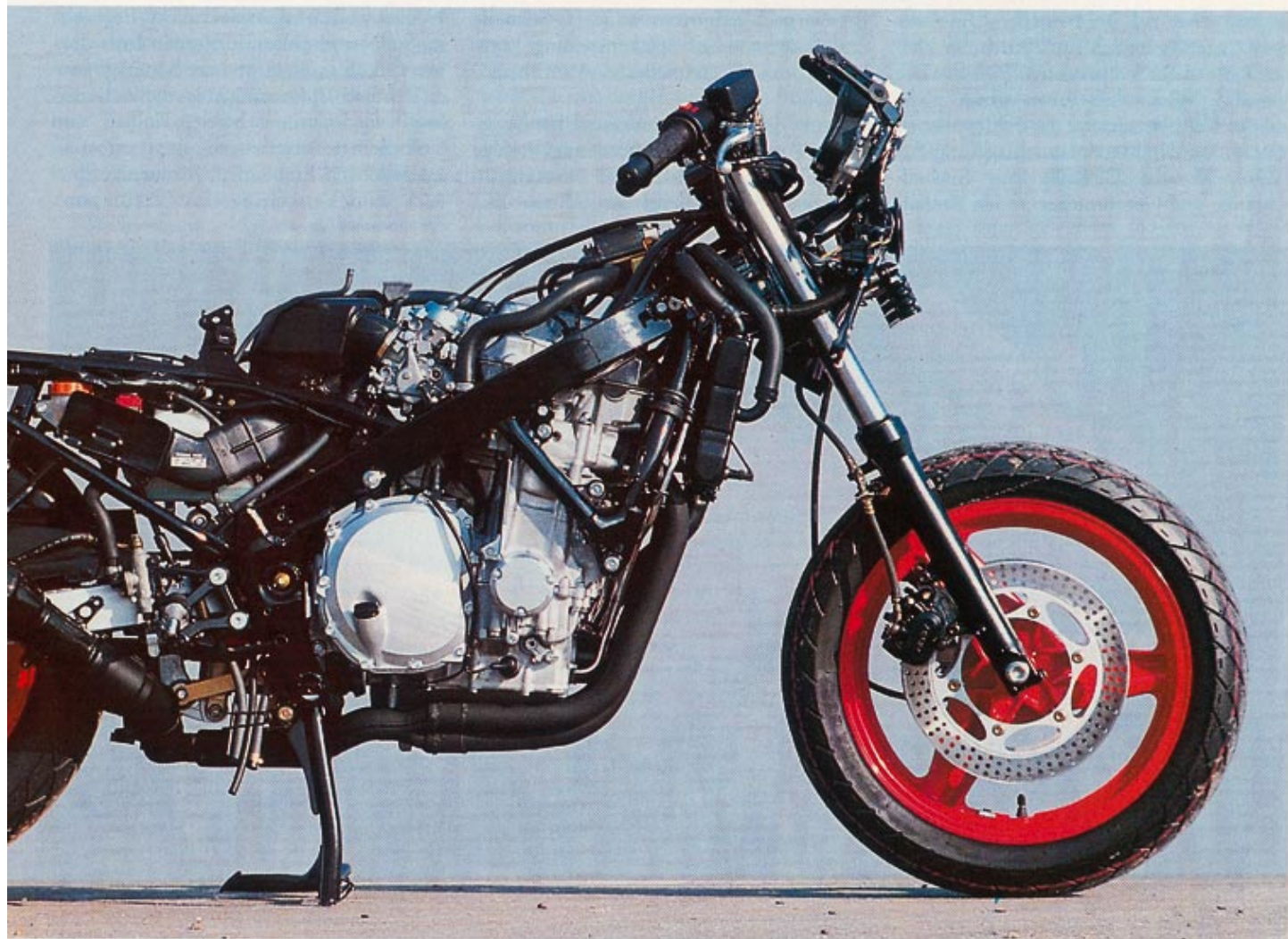


wurde: Vom Eben-mal-schnell-wohin-müssen, eine Art Sport in der MO-Redaktion, über ausgedehnte Urlaubsfahrten bis zum harten Renneinsatz (moto-aktiv), in stoischer Gelassenheit nahm sie's hin.

Bis auf die Erneuerung des linken Auspufftopfs (Prallblech lose/Garantie) anlässlich der 18 000er Inspektion und einem durchvibrierten H4-Birnchen – keine besonderen Vorkommnisse. Tourenmäßig wurde unsere CBR mit Krauser-Koffern und Sponsor-Topcase hergerichtet, vermisst wird eine Zeituhr.

Die niedrige Honda-Scheibe wird durch die höhere Five Stars-Scheibe ersetzt, die deutlich komfortableren Windschutz bietet und selbst auf den billigen Plätzen noch Wirkung zeigt.

Die errechneten Streckenverbräuche liegen zwischen fünfeinhalb (!) und knapp zehn Litern und geben so einen genauen Einblick in die unterschiedliche Fahrmentalität der Testfahrer.



Noch etwas Statistik: zweimal wurden die Bremsbeläge komplett erneuert, sechsmal der Vorderreifen und siebenmal der Hinterreifen gewechselt und zweimal der Kettensatz erneuert. Reifenmäßig wurde übrigens alles montiert, was der Markt hergibt, ohne daß sich die CBR davon beeindrucken ließe, was Fahrstabilität und Handlichkeit betrifft. Allein unterschiedliche Hafteigenschaften in kaltem Zustand machen den Metzeler ME 99 A2/ME 55 A zu meinem Favoriten.

Exaktes Fahrgefühl stellt sich bei 0,3 bar Gabelluftdruck ein.

Bei Kilometer 40 805 findet sich zum erstenmal ein Eintrag im Fahrtenbuch, der Sorge um den mechanischen Zustand des Triebwerks zum Ausdruck bringt: Steuerkettengerassel im Leerlauf zeigt den Verschleiß des übrigens von Honda nachgebesserten Kettenspanners, beziehungsweise der Steuerkette selber, an.

Auch der Zustand der Verkleidungselemente läßt wenig Freude aufkommen:

Kein Teil, an dem nicht Haltestifte fehlen oder Befestigungslaschen ausgerissen sind. Die Verkleidung muß komplett als Total Schaden abgehakt werden.

Als die CBR bei Kilometer 51 039 dann doch die Hosen runterlassen muß, geschieht dies nicht wegen des Steuerkettengerassels, an das hat man sich mittlerweile gewöhnt – und 50 000 km sind für einen Kleinwagenmotor in einem Motorradfahrgestell eben keine echte Prüfung – sondern auch um eine Wartungs- und Reparaturanleitung für die beiden 1000er CBRs zu erstellen (erschieden im Bucheli Verlag, zu beziehen auch über den MO-shop, Preis 34 DM).

Und was dabei zutage gefördert wird, macht den äußerlichen Verfall der CBR nur noch tragischer, denn fertigungstechnisch gehört der Honda-Motor zum Feinsten: Wo zum Beispiel Nockenwellen-Lagerdeckel anderer Hersteller wie aus dem Vollen geschnitzt wirken, spart Honda nicht bei der Herstellung filigraner Guß-

FÜR EINEN KLEINWAGEN- MOTOR KEINE PRÜFUNG

Die filigranen Gußformen des Motors begeistern immer wieder, jedoch bleiben sie leider hinter der Verschalung verborgen. Der Stahlrahmen scheint dem Vergleich zur „Alu-Konkurrenz“ nicht mehr gewachsen zu sein, in Wirklichkeit ist er aber mindestens ebenso stabil

formen, eben auch bei Bauteilen, die nicht dem Auge zugänglich sind. Auch ein kleines Beispiel für konstruktive Finesse: Die Ventilspiel-Einstellschrauben sitzen nicht auf der Ventilschaftseite der Schleppebel, sondern an der Kugelpfannenlagerung der Hebel, wo das Gewicht von Einstellschraube und Gegenmutter in den Bereich

des Vernachlässigbaren wandert. Schnelle und bodenständige Spieleinstellung kombiniert mit „schneller“ Ventilbetätigung.

Dank der in die Nockenwellen-Lagerdeckel eingearbeiteten Berieselungs-Anlage ist auch kein Verschleiß der Nockenbahnen oder Schleppebel feststellbar. Das

Nockenwellen-Lagerspiel selbst liegt satt im Sollbereich. Nach Entfernen einer dünnen Ölkohleschicht und der Montage neuer Ventilschaftdichtungen ist der Zylinderkopf wieder einsatzbereit. Kolben und Kolbenringe überzeugen mit sauberem Laufbild und Einbaumaß (Kolbenlaufspiel 0,05 mm/Verschleißgrenze 0,10 mm).



Fotos: Rudert, Scheibe, Werkfoto

FLOTT EINGEFÄRBT INS JAHR 1991

*Seit 1987 beliebtes Strolchobjekt.
Dem Einen gefällt sie, dem Anderen nicht.
Letztendlich ist die Honda CBR 1000 F ein
zuverlässiges und ausgereiftes Allround-
Motorrad mit guten Nehmerqualitäten und
Kraft in allen Lebenslagen*

ÄNDERUNGEN ZUM MODELL 1987

1989

- Geänderte Flüssigkeitszufuhr zum Zylinderkopf
- Niedrigere Platzierung des Kraftstofftanks
- Schmalere Ölwanne zur engeren Auspufführung (erhöhte Schräglagenfreiheit)
- Öl- statt luftgekühlter Lichtmaschine, erhöhte Leistungsabgabe 385 Watt
- Tachometer-Antrieb an Antriebsritzel statt Vorderrad
- Geänderte Abstimmung an Teleskopgabel, Wegfall des Anti-Dives
- Geänderte Abstimmung am Federbein, breitere Schwinge
- Breitere Felgen mit geändertem Design (vorn MT 3.50 x 17 statt MT 2.50 x 17, hinten MT 5.50 x 17 statt MT 3.50 x 17)
- Breitere Reifen in Radial-Bauweise (vorn 120/70 VR17-V270 statt 110/80 V17-V270, hinten 170/60 VR17-V270 statt 140/80 V17-V270)
- Geändertes Übersetzungsverhältnis der vorderen Bremsanlagenbetätigung zur Reduzierung der Betätigungskräfte

- Leichtere Kurbelwelle
- Neu gestaltete Verkleidung mit Integrierung von Seiten-Spoilern als Verkleidungsschutz bei Umkippen, Luftführungskontroll-System für besseren Windschutz bei aufrechter Sitzposition
- Geringere Sitzhöhe (780 mm statt 785 mm)
- Doppel-Scheinwerfer statt Rechteck-Scheinwerfer
- Neue Instrumentierung mit obenliegenden Kontrollleuchten
- Ausklappbare Gepäckhaken
- Griffgünstiger gestaltete Schaltereinheiten
- Einstellbare Schalthebel-Position
- Packtaschenhalter sowie Gepäckträger und Packtaschen mit wahlweise 40 Liter oder Liter als Honda-Zubehör

1991

- Gesamtlänge auf 226 mm erhöht
- Gesamthöhe auf 1225 mm erhöht

Tests der Honda CBR 1000 F sind in den Heften 3/87, 5/88, 3/89 erschienen.