



Unter der Kunststoffhaut der CBR 1000 F verbirgt sich kein technischer Augenschmaus, aber ausgesprochen solider Großserienbau mit pfiffigen Ideen





Besuch auf Jersey: Die Kanalinsel mit dem milden Klima gilt als Steuerparadies



OFFEN GEBREMST

Mit dem neuen Dual Combined Brake System und 120 PS lief Hondas CBR 1000 F DCBS 50000 Kilometer kreuz und quer durch Europa. Hier die Marathon-Bilanz nach der Totaldemontage

Dank gezielter Modellpflege konnte Hondas Dauerbrenner CBR 1000 F, der 1987 Premiere feierte und 1989 erstmals deutlich überarbeitet wurde, nicht nur mit frischer Optik, sondern auch mit pfiffigen Technik-Innovationen ins 93er Modelljahr fahren. Unter dem Aspekt der Handling- und Komfortverbesserung rückte der Vorbau des äußerst wirksamen Windschutzes näher an den Steuerkopf und damit dichter an den Schwerpunkt. Zudem wurde die Scheibe steiler angestellt, und neugeformte Luftöffnungen führen die Motorabwärme schneller aus der Kunststoffverschalung.

Der Bauartvereinheitlichung im Modellprogramm und spontanerer Gasannahme dienen die neuen 37er Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern, die auf die Motorleistung keinen Einfluß haben: Nominell stehen weiterhin 98/135 PS bei 9000/9500/min und ein Drehmomentmaximum von 9,1/10,8 mkp bei 6500/8500/min zur Verfügung.

Das Hauptaugenmerk im Testbetrieb galt jedoch dem in seiner Art einzigartigen Verbundbremssystem DCBS, das den Bremsvorgang vereinfacht und der

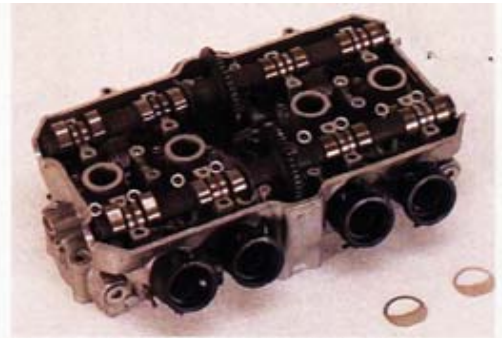
DAUERTEST

dynamischen Radlastverschiebung beim Verzögern Rechnung trägt (vgl. Technik, Heft 8/93 S. 24). Ein Sekundärbremskreis aktiviert dabei stets beide Bremsen, egal ob nur der Hand- oder nur der Fußhebel betätigt wird. Ein Steuerventil regelt proportional zur Entlastung des Hinterrades die Bremskraft am Heckstopper. Zusammen mit der strafferen Abstimmung der Federlemente kommen diese Innovationen der Sicherheit zugute. Nachdem das DCBS im Test (vgl. Heft 8/93, S. 20) einen guten Eindruck hinterlassen hatte, blieb die Frage offen, inwieweit es auch dem strapaziösen Alltagsleben trotz Würden die langgestreckten Beläge in den Dreikolben-Schwimmsattelzangen gleichmäßig oder konisch verschleifen, könnte es Probleme mit der Servomecha-

nik geben, die den Sekundärbremskreis ansteuert? Oder würde das weitverzweigte Leitungssystem gar unter chronischer Luftembolie leiden?

Nicht allein der neuen Bremsanlage wegen, sondern auch, um die zahlreichen Reifenfreigaben auf Herz und Nieren prüfen zu können, ließen wir unsere Test-CBR von ihren Drosselblenden in den Ansauggummis befreien. So standen uns laut Rollenprüfstand des TÜV in Bonn 120 PS zur Verfügung – und die Montage eines roten Kennzeichens ins Haus.

Neben der besseren Beurteilung der Reifen sollte sich schnell herausstellen, daß die CBR in der ungedrosselten Variante ihrer Bestimmung als Sporttourer noch besser nachkommt. Der mächtige Drehmomentanstieg im mittleren Dreh-



Zylinderkopf: Tiptopp nach 50000 km; 98 PS durch Blenden im Ansaugtrakt



Flott: Mit der richtigen Bereifung fegt der 274-Kilo-Brummer auch flink über Land

Fotos: Jürgen Mainz, Hardy Sommer

Technische Daten

Motor

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, stehend quer eingebaut; thermostatisch gesteuerte Flüssigkeitskühlung mit elektrischem Lüfter, Zusatzölkühler; Kurbelwelle 6fach gleitgelagert; eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle; zwei obenliegende, über Zahnkette angetriebene Nockenwellen; vier über in Kugelpfannen gelagerte Einzel-Schiepphebel betätigte Ventile je Zylinder, Einlaß- \varnothing 31 mm, Auslaß- \varnothing 27 mm; Naßsumpschmierung; vier unterdruckgesteuerte Flachschiebervergaser, Durchlaß- \varnothing 37 mm; E-Starter; kontakt. Zündung, digital gesteuert.

Bohrung/Hub	77,0/53,6 mm	Motorleistung (Werksangaben):
Hubraum	998 cm ³	Max. Leistung
Verdichtungsverhältnis	10,5:1	bei 9000/9500/min
Lichtmaschine	385 Watt	Max. Drehmom.
Batteriekapazität	12 V/14 Ah	bei 6500/8500/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder; hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad; klauengeschaltetes Sechsganggetriebe; Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 12,1/9,1/7,3/6,0/5,2/4,6.

Fahrwerk

Unten offener Brückenrahmen aus Vierkant-Stahlrohr, Motor mittig, angeschweißtes Stahlrohrheck; Telegabel vorn, Standrohr- \varnothing 41 mm; Zweiarmschwinge aus Vierkant-Stahlprofil mit über Hebelsystem angelenktem Zentralfederbein hinten (Prolink); Federvorspannung stufenlos (17 Umdrehungen), Dämpferstufe stufenlos einstellbar (1,5 Umdrehungen); vorn zwei hydraulisch betätigte Dreikolben-Schwimmsattelzangen mit gelochten Scheiben, \varnothing 296 mm; hinten eine hydraulisch betätigte Dreikolben-Schwimmsattelzange mit gelochter Scheibe, \varnothing 256 mm, Verbundbremssystem; Leichtmetall-Gußräder.

Federweg vorn	130 mm	Federweg hinten	115 mm
Felgenreihe vorn	3,50 x 17	Felgenreihe hinten	5,50 x 17
Reifengröße vorn	120/70 VR 17	Reifengröße hinten	170/60 VR 17

Im Test gefahrene Reifen: Siehe Tabelle Seite 38.

Maße

Gesamtlänge	2270 mm	Sitzbanklänge/-breite	670/280 mm
Radstand	1500 mm	Fußrastenhöhe	350 mm
Nachlauf	110 mm	Bodenfreiheit	140 mm
Lenkkopfwinkel	63°	Tankinhalt (Werksangabe)	22,0 l
Lenkerhöhe/-breite	950/740 mm	Tankinhalt (Meßwert)	22,4 l
Scheinwerfer	2 x 130 x 100 mm	Gewicht vollgetankt	274 kg
Sitzhöhe	760 mm	Maximale Zuladung	182 kg

Meßwerte

Beschleunigung:

0 - 100 km/h in	3,7/3,3 s
0 - 400 m in	12,0/11,3 s
Höchstgeschw.	228/245 km/h
Tachoabw. bei 100 km/h	+ 4 km/h
Standgeräuschmessung	92 dB(A)
Fahrgeräuschmessung	80 dB(A)

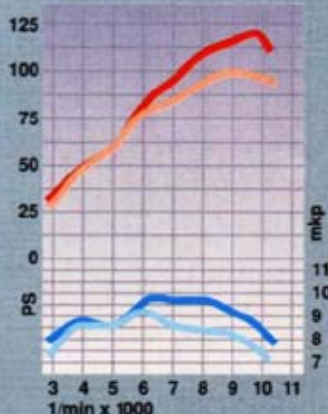
Elastizität (im letzten Gang):

60 - 100 km/h in	6,4/6,4 s
100 - 140 km/h in	5,6/5,6 s

Benzinverbrauch 6,7/7,0 l/100 km
Kraftstoffart Normal bleifrei
Theoret. Reichw. 334/320 km
Max. Leistung 99/120 PS
bei 9000/9750/min
Max. Drehmom. 9,2/9,8 mkp
bei 6000/6500 min

Preis

Listenpreis: 19610,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 2 Jahre o. km-Begr.; Service: alle 6000 km; Haltpflicht-Vers. bei 100% (HUK-Allg.): 534,80/920,90 DM; Steuer: 144,00 DM/Jahr.



Der außen um den Motor geführte Brückenrahmen ermöglicht die problemlose Wartung des Reihenvierzylinders. Dank der Wespentaille bietet der Arbeitsplatz guten Knieschluß am Tank, und die Fußrasten beeinträchtigen nicht den Kurvenspaß

auf unserer genormten Meßstrecke 7,0 Liter (98-PS-Version: 6,7 l), so flossen im Dauertest 3616,6 Liter durch, was einem Mittel von 7,2 Liter bleifreiem Normalkraftstoff entspricht. In Relation zu den erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten stellt das keinen schlechten Schnitt dar. Genügsamkeit übte die CBR auch beim Ölkonsum: Zwischen den alle 12000 Kilometer anfallenden Wechselintervallen wurden in den 16 Test-Monaten nur 1,8 Liter nachgefüllt, was einen

Schnitt von minimalen 0,036 Litern pro 1000 Kilometern ergibt.

„Da merkt man erst, wieviel Bremskraft man oft verschenkt“, lauteten die Kommentare zum DCB-System. Und wie es scheint, langte am Anfang des Marathons die gesamte Testmannschaft zu, als gelte es ständig. Kevin Schwantz am Eingang zum Hockenheim Motodrom aus-

zustechen. Selbst routinierte Sportfahrer, die natürlich nur vorn reinlangten, waren vom spürbaren Plus an Bremsleistung der automatisch mitbetätigten Hinterradbremse positiv überrascht. Zudem gab's immer wieder Lob für die hervorragende

Stabilität der CBR bei scharfen Bremsmanövern. Wegen DCBS wurde in den ersten Test-Monaten regelrecht „geheizt“, was sich eindeutig am Verschleiß des ersten Satzes Bremsbeläge nachweisen läßt und ein Indiz für die Handlichkeit und Ausgewogenheit des 274-Kilo-Brummers darstellt.

Schon nach 17700 Kilometern setzte der Händler sicherheitshalber vorn wie hinten neue Beläge ein. Aller Voraussicht nach hätten die Beläge aber selbst bei erhöhter Beanspruchung bis zur 24000er Inspektion gehalten. Denn nachdem sich die Gemüter beruhigt hatten, reichte der zweite Satz Vorderradbrembeläge (kompletter Satz für beide Zangen: 214 Mark) für 26600 Kilometer und war noch weit von der Verschleißmarke entfernt. Im Hinblick auf die Ersatzteilversorgung in Litauen, wo die nächste Reise hinführte, gingen wir auf Nummer Sicher. Die Bremsklötze der Hinterradbremse (107 Mark) standen ein weiteres Mal nach insgesamt 37200 Kilometern auf der Aus-



Im Test problemlos: Die Servomechanik des Sekundärbremskreises



Der mächtige dohc-Vierventil-Vierzylinder hängt tief unten und relativ weit vorn im Rahmen, was das Handling der Maschine günstig beeinflusst. Dank Wasserkühlung und zusätzlichem Ölkühler kennt der CBR-Treibsatz keine thermischen Probleme



Sauberes Tragbild: Die Bremsbeläge zeigten stets gleichmäßigen Verschleiß

tauschliste. Mit noch zwei Millimetern vor Erreichen der Verschleißgrenze wiesen sie – wie alle anderen Beläge – ein erstklassiges Laufbild auf. Die Oberflächen waren weder konisch verschliffen noch verglast. Bis Testende arbeitete die Servomechanik trotz Salz und Dreck einwandfrei, und die Bremsanlage mußte auch nicht entlüftet werden.

Wie beim Bremsbelagverschleiß ließ sich auch anhand der Original-Reifen die erste Sturm- und Drangperiode des Dau-

DAUERTEST

ertests ablesen: Bereits nach 4000 Kilometern wies die gut haftende Dunlop-Paarung (K 510A/B) nur noch wenig mehr als das gesetzlich vorgeschriebene Profillimit auf, was sich kaum nachteilig auf das Fahrverhalten auswirkte. Die recht weiche Gummimischung garantierte bei Regen einen problemlosen Umgang mit dem Big Bike, und dank ihrer dachförmigen Kontur sorgten sie für erstklassige Handlingeigenschaften. Im weiteren

Verschleißteile/ Defekte

- 17700 km **Bremsbeläge vorn**
- 17700 km **Bremsbeläge hinten**
- 24700 km **Antriebskette; K-Rad; Ritzel**
- 27900 km **Radlager vorn**
- 31900 km **Sturzschaeden, Motordeckel, Fahrerfußbraste links**
- 36800 km **Hupen-/Kühlerhalter gebrochen**
- 37200 km **Bremsbeläge hinten**
- 42800 km **Antriebsselement der Tachoschnecke**
- 44300 km **Bremsbeläge vorn**
- 44500 km **Antriebskette; K-Rad; Ritzel**

Testverlauf sollte sich der CBR-Einsatz mehr und mehr von der Sprint- auf die Langstrecke verlegen, was auch die deutlich gestiegene Kilometerleistung der Testreifen belegt. Die wurden zweckmäßigerweise – zum Beispiel vor langen Reisen – nicht immer erst kurz vor der Verschleißgrenze gewechselt. Als Faustformel für die Restprofil-Angaben in der Reifentabelle gilt, daß auf dem Hinterrad pro 1000 im Tourenbetrieb gefahrener Kilometer 0,6 Millimeter Profilabrieb zu veranschlagen sind.

Ähnlich positiv wie die Dunlop-Paarung wirkten sich auch die Pneus von Yokohama (F/R 006) und Bridgestone (BT 54 F/R) aus. Beim Yokohama wurde der zunehmende Verschleiß des Hinterradreifens durch kippeliges Einlenkverhalten deutlich spürbar. Zudem wiesen die Reifen eine geringere Eigendämpfung auf, was sie auf feinen Unebenheiten nicht so satt abrollen ließ. Das kann man den BT 54 von Bridgestone nicht nachsagen: Sie scheinen die guten Dämpfungseigenschaften ihrer sportlicheren BT-50-Verwandschaft geerbt zu haben. Sie reagierten nicht auf längs verlaufende Fahrbahnmarkierungen, rollten neutral ab und waren handlich. Erst sehr spät wirkte sich der eckig gefahrene Hinterrreifen negativ auf das Kurvenverhalten aus. Ganz anders verhielt sich die ältere Cyrox-19/16-Generation von Bridgestone: Der Fahrer mußte die Maschine zunächst mit Lenkkräften in die Kurve bringen, ab einem bestimmten Schräglagenwinkel kippte sie dann etwas unvermittelt ab. Mit zunehmendem Verschleiß verstärkten sich diese Eigenarten.

Als untauglicher Versuch im Vorgriff auf eine in Aussicht gestellte, aber dann doch nicht erfolgte Freigabe sollte sich

die Montage der Michelin A/M 89 X erweisen. Nicht nur, daß sämtliche Profilblöcke in der Mitte des Vorderreifens unter der Wirkung der Vorderadrbremse einrissen, sondern auch die mäßigen Fahreigenschaften – Längs- und Spurrillenempfindlichkeit, mäßiges Handling – und starkes Shimmy schränkten den Fahrgeuß auf der CBR arg ein. Deutliches Shimmy sollte die Honda auch mit den freigegebenen A/M 59 X aufweisen. Allerdings reagierte diese Paarung gesitteter, wenn auch spürbar auf längsorientierte Fahrbahn-Irritationen, und besonders handlich gaben sie sich auch nicht. Ihr Vorteil liegt in der hohen Laufleistung, die aber wie bei den A/M 89 mit starken Einschränkungen in der Haftung, vor allem bei Nässe bezahlt werden muß.

Letzteres kann man den Metzeler-Pneus ME 1 Front/ ME 1 in ComK-Mischung nicht nachsagen, allerdings machen sie aus der CBR einen Panzerkreuzer. Nur wer es liebt, mit Muskeln und viel Gewichtsverlagerung das Motorrad in die Ecken zu wuchten, wird diese Paarung favorisieren. Und das ist angesichts ihrer runden Kontur und Überbreite kaum verwunderlich. Immerhin mißt der Heckpneu bei einer Nenngröße von 170/60 sage und schreibe 184 Millimeter in der Breite. Leider erreichte uns die Freigabe der Stahlgürtelgeneration ME Z1 Front und ME Z2 zu spät für eine Berücksichtigung im Langstrecken-Test.

Als kleines Wunder darf die Tatsache gewertet werden, daß die CBR 1000, egal mit welcher Reifenpaarung unterwegs, selbst im Hochgeschwindigkeitsbereich um die 250 km/h stets perfekt geradeaus rannte. Ja sogar das in der Endphase des Dauertests verschlissene Lenkkopflager konnte der Trambahn nichts anhaben. Mit ihrer Standard-Einstellung am hinteren



Federbein (Federvorspannung: solo sieben bis 10 Umdrehungen, mit Sozius bis 17 Umdrehungen; Zugstufendämpfung: solo 3/4 Umdrehungen, mit Sozius

bis 1,5 Umdrehungen) fühlten sich alle Fahrer pudelwohl. Diese Narrensicherheit führte sogar dazu, daß ein Kollege mit der CBR auf Glatteis tanzen ging. Ein Rutscher links, einer rechts – und schon war die Kür beendet. Noch zwei weitere Male sollte die Honda zu Boden gehen: So führte ein mit kräftiger Gashand eingeleitetes Wendemanöver zur Horizontallage des übermütigen Fahrers und der unschuldigen Maschine. Im anderen Falle versetzte „eine gänzlich unschuldige“ Autofahrerin vor einer roten



Präzis: Das Einlenkverhalten der großen CBR ist sehr exakt, und in der Kurve überzeugt sie durch Neutralität

Ampel dem Heckpneu der Honda per Stoßstange einen Tritt, der den verdutzten Fahrer samt Maschine in irreversible Seitenlage brachte. Daß trotzdem nur eine Fußraste und ein Motordeckel in die Binsengingen, ist den an beiden Seiten goldrichtig platzierten und elegant unter einer weißen Plastikhaube versteckten Ministurbügeln sowie den stabilen Metallhalterungen zu verdanken, an denen die Kunststoffabdeckungen vor den Kurbelwellenstümpfen festgeschraubt sind.

Nur zweimal außerhalb der alle 12000 Kilometer fälligen Inspektionen (Arbeitslohn im Schnitt: 250 Mark), und der alle 6000 Kilometer anstehenden Sicherheitschecks (Arbeitslohn im Schnitt: 120 Mark), mußte die CBR 1000 F an die Boxen: Bei km-Stand 27900 ließen es die schwergängig und geräuschvoll laufenden Vorderradlager auf einer Italien-Reise ratsam erscheinen, einen Honda-Händler in Val d'Elsa aufzusuchen, der noch am späten Samstagmorgen neue Kugellager einsetzte. Offenbar war durch die häufigen Entsalzungen per Dampfstrahler im Winter Feuchtigkeit eingedrungen, die Korrosion verursacht hatte.

Den zweiten Stopp bei km-Stand 42800 veranlaßte die wild ausschlagende Nadel des vom Getriebeausgang angetriebenen Tachos: Das Sechskantloch des Kunststoffteils zwischen der Ritzelhalteschraube und dem Schneckentrieb war

Gefahrene Reifen

bis km	Marke	Restprofil in mm
4000	Dunlop	K 510 A vorn/1,9 K 510 B hinten/2,0
10500	Bridgestone	Cyrox 19 vorn/2,5 Cyrox 16 hinten/3,0
17300	Yokohama	F 006 vorn/2,0 R 006 hinten/1,9
22600	Michelin	A 89 X vorn/3,0 M 89 X hinten/4,5
31300	Bridgestone	BT 54 F vorn/2,9 BT 54 R hinten/1,6
32580	Michelin	vorn n. gewechselt M 59 X hinten/5,5*
44500	Michelin	A 59 X vorn/1,5 M 59 X hinten/1,9
50031	Metzeler	ME 1 Front vorn/3,0 ME 1 hinten/2,5

*Hinterradreifen mußte wegen eines Defekts vorzeitig gewechselt werden

Motor- und Fahrwerkanalyse

- **Zylinderkopf:** Kaum Ablagerungen; Ventile schließen dicht; Ventilführungen ohne Befund; Nockenwellen ohne Verschleiß; Nockenwellenlager in gutem Zustand; Schlepphebel ohne Befund; Steuerkettenspanner und Gleitschienen einwandfrei.
- **Zylinder:** Kaum Laufspuren, alle Laufbuchsen innerhalb der Einbau-Toleranzen.
- **Kolben:** Laufspiel innerhalb der Toleranzen; Stoßspiel und Spannung der Ringe okay.
- **Pleuel:** Oberes Pleuel-Auge ohne Verschleiß, nur leichte Laufspuren; Pleuellager Laufspuren, Lagerspiel in Einbautoleranzen.
- **Kurbelwelle:** Sämtliche Lager mit Laufspuren, kein Verschleiß; Ölpumpe okay.
- **Kupplung:** Reibscheiben mit Einbaumaß; zwei Stahlscheiben leicht verfarbt.
- **Kupplungskorb:** Leichte Rattermarken, keine Kerben; fünf der sechs Ruckdämpferfedern mit Spiel, Laufgeräusche.
- **Getriebe:** Lager der Ein- und Ausgangswelle ohne Verschleiß; sämtliche Zahnräder sowie Schaltgabeln in einwandfreiem Zustand.
- **Gabel:** Einwandfreie Funktion, Standrohre ohne Beschädigungen, Simmeringe dicht.
- **Federbein:** Dicht, etwas nachlassende Dämpfung, über Einstellung auszugleichen.
- **Schwinge:** Haupt-Lager und Lager der Umlenkhebel freigängig und absolut spielfrei, keine Korrosion.
- **Rahmen:** Nur im Versteifungsbereich des Lenkkopfs minimale Korrosionsspuren; unter Sitzbank und an Brückenoberzügen Scheuerstellen von anderen Bauteilen.
- **Bremsen:** Alle Kolben freigängig; Bremscheiben riefenfrei und ohne Verzug.
- **Verkleidung/Tank:** Lack etwas abgestumpft; starke Gebrauchsspuren; keine Rißbildung aufgrund von Materialversprödungen.

aufgeweitet – und innerhalb einer Viertelstunde ausgewechselt.

Ein weiterer untypischer Defekt auf dem km-Marathon konnte bis zur nächsten Inspektion warten: Der rechte Halter für den Wasserkühler und die Hupe hatte sich wegen einer unsauberen Schweißnaht bei km-Stand 33 100 losvibriert. Bis das Teil im Rahmen der 36000er Wartung wieder angeheftet wurde, hing die Hupe an einem Verkleidungshalter in der rechten Abluftöffnung.

Auf der CBR-Verschleißteilerechnung steht jeweils bei km-Stand 24700 und 44500 ein Antriebsketzensatz (mit Kettenrad und Ritzel 294 Mark). In Anbetracht der Beanspruchung im Testalltag mit intensivem Winterbetrieb geht die Laufleistung in Ordnung, die in Privat-hand rund 10000 Kilometer höher liegt.

„Und natürlich zwei Jahre Garantie“ – verspricht Honda. Wieviel das Versprechen wert ist, offenbart die Totaldemontage nach 16 Monaten oder 50031 Kilometern. Rein äußerlich halten sich die Spuren der Strapazen in Grenzen: ein paar Kratzer am Tank und der Verkleidung, leicht abgestumpfte Farben, aber Rost nur in minimalen Mengen an ganz versteckten Stellen, und der läßt sich ohne große Mühe wieder entfernen. Die Gabel arbeitet wie am ersten Tag, verliert kein Öl, und die Standrohre sind topfit. Nur das Lenkkopflager weist spürbare Rastungen auf. Dagegen sind sämtliche Lager der Schwinge- und Umlenkhebel wieder in bester Verfassung. Das öldichte Federbein hat etwas an Dämpfung verloren, was sich über den Einstellmechanismus korrigieren läßt. Alle Teile der



Zu Gast in Prag: Sightseeing am Moldaauer

Elektrik befinden sich wie die Schloßer im Top-Zustand.

Aber wie haben Motor und Getriebe die Belastung unter den erschwerten Bedin-

gungen der Entdrosselung verkraftet? Der Blick in den Zylinderkopf zeigt Erstaunliches: Wie die Kolbenböden präsentiert er sich fast frei von Rußablagerungen. Sämtliche Ventile schließen dicht und die Nockenwellen inklusive Lager sowie die Schlepphebel zeigen außer minimalen Laufspuren keinen meßbaren Verschleiß. Die Kolben weisen wie die Zylinder noch Einbautoleranzen auf, in den Zylindern lassen sich sogar noch die Honspuren erkennen. Selbst Spannung und Stoßspiel der Kolbenringe unter den nur minimale Kohlereste tragenden Feuerstegen bleiben ohne Befund. Das gleiche unerwartet positive Bild bei den Lagern der Kurbelwelle und der Pleuel: null Verschleiß. Aber zumindest der Steuerketten-Spannmechanismus müßte doch eine Macke haben, schließlich wurde immer wieder von Klappergeräuschen bei kaltem Motor berichtet – Fehlzanzeige. Die Zahnkette hat nicht den Hauch einer Verschleißspur in die Spannschiene gearbeitet. Und auch das Getriebe präsentiert sich wie im Lehrbuch – kein Pitting, keine angelaufenen Schaltgabeln, ja die Dicke der Kupplungsreibrscheiben liegt sogar minimal über den Einbauwerten. Erst der Kupplungskorb, der erstaunlicherweise keine Vertiefungen von den Verzahnungen der Kupplungsscheiben trägt, lüftet das Geheimnis um die Geräuschquelle: Fünf der sechs Ruckdämpferfedern haben, solange



Austauschreif: Das Steuerkopflager war nach 50000 km verschlissen. Deutliche Druckspuren zeichnen die Lagerringe



Schwingungsopfer: Der unter dem Steuerkopf verschweißte Halter für die Hupe und Wasserkühler hatte sich losvibriert



Poltergeist: Fünf Federn im Kupplungs-Ruckdämpfer hatten keine Vorspannung und verursachten Geräusche

DAUERTEST



Ausreißer: Bei km-Stand 27900 mußten die Vorderradlager getauscht werden, Korrosion infolge Wassereintruchs



Materialwahl: Das zwischen Ritzelschraube und Tachotrieb sitzende Kunststoffelement war bei km-Stand 42800 am Ende

sie nicht unter Spannung stehen, minimales Spiel in ihrem Sitz. Ein akustischer Schönheitsfehler, der keinen Einfluß auf die Funktion sowie die Haltbarkeit hat und verschwindet, sobald Öl den Mechanismus benetzt.

Im Prinzip kann der Motor ohne Reparaturarbeiten für die nächsten 50000 Kilometer wieder zusammengesetzt werden. Und Honda dürfte angesichts dieses hohen Qualitätsstandards keine Probleme haben, das großzügige Garantieversprechen einzulösen.

Guido Saliger

