



Die bullige CBR 1000 F, Typ SC 24, bekam ab 1989 eine neue Verkleidung und breitere Reifen. Zum Erfolgsrezept gehören formidable Bremsen, die 1993 durch das Verbundbremssystem Dual CBS aufgewertet wurden



MODELLGESCHICHTE

„Joghurtbecher“ – diesen Begriff prägte die Honda CBR 1000 F gemeinsam mit ihrer kleinen 600er-Schwester. Sie waren 1987 die ersten komplett in Plastikschaale gekleideten Serienmaschinen. Die freie Sicht auf den neu konstruierten Motor war versperrt. Bei Demontage der Verkleidung kam denn auch wenig Ästhetisches zum Vorschein: ein von Schläuchen und Kabeln umgarnetes Hightech-Aggregat mit dem Charme eines Atomkraftwerks.

Die erste CBR 1000 F (Typ SC 21) wurde entgegen aller Spötter Kritik zum Verkaufserfolg. Was nicht weiter verwundert, denn abseits von Kontroversen über guten oder schlechten Geschmack offenbarte die Honda ihre Qualitäten: hervorragende Laufkultur und Bremsen, ein komfortables, allerdings etwas unhandliches Fahrwerk sowie ein kräftiger Motor, der ad hoc den 40 000-Kilometer-Langstreckentest von MOTORRAD mühelos bestand. Erfolg gibt eben Recht, und der Joghurtbecher machte mit bequemer Sitzposition für Fahrer und Sozius neben sportlichen Heizern auch Tourenfahrer zu kauflustigen Freunden. Trotz so viel Verkleidung klagten Piloten ab 1,85 Meter über einen mangelnden Windschutz – die Frontscheibe war zu klein.

Ab 1989 hieß die CBR 1000 F intern SC 24. Honda überarbeitete den Motor, revidierte das Fahrwerk und montierte breitere Felgen. Der selbst für Anfang-Neunziger-Verhältnisse äußerst schmale 140er-Hinterreifen wich einem 170er, der Vorderreifen wuchs auf 120er-Format an. Das zuvor kritisierte Schieben übers Vorderrad bei zügig gefahrenen Kurven gehörte damit der Vergangenheit an. Außerdem gab es eine neue, nun kantigere Verkleidung sowie eine größere Frontscheibe – perfekten Windschutz bot die CBR jedoch immer noch nicht.

1993 führte Honda das Verbundbremssystem Dual CBS (Combined Braking System) ein, das Motorrad nahm rund zehn Kilogramm zu, bis auf technische und optische Retuschen änderte sich ansonsten nichts. Im Frühjahr 1996 stellten die Japaner ihr neues, 164 PS starkes Topmodell CBR 1100 XX Blackbird vor. Da konnte die offen nur 120 PS (MOTORRAD-Messung) starke 1000er nicht mithalten, aufgrund schleppenden Verkaufs wurde die Produktion nach dem Modelljahr 2000 eingestellt.

KAUFEMPFEHLUNG

Viele der weit über 10 000 angemeldeten Fahrzeuge sind jüngeren Baujahrs und werden deutlich über 4000 Euro verkauft. Ältere Modelle (SC 21) hingegen gibt es schon ab 1500 Euro und können bei guter Pflege trotz hoher Laufleistung eine interessante Alternative sein. Besonders empfehlenswert ist eine SC 24, Baujahr 1991 oder 1992. Für 3000 Euro werden Exemplare mit rund 40 000 Kilometern angeboten. Am besten ist ein scheckheftgepflegtes Garagenfahrzeug, dann ist kaum Stress zu erwarten. Mit ein wenig Glück und vielleicht zwei-, dreihundert Euro Aufpreis findet sich sogar eine SC 24 mit Dual CBS, Baujahr 1993, in ähnlich gutem Zustand.

TIPPS

Koffer dran und fertig ist die CBR für den Urlaub. Super, wenn schon ein Gepäcksystem und eventuell auch eine Spoilerscheibe von JF Motorsport, Telefon 0 60 02/91 03 91, oder MRA, Telefon 0 76 63/93 83-0, installiert sind. Verkleidungsteile sollten nach Rissen untersucht werden. Das Fahrwerk ist von Haus aus gut. Für eine sportliche Gangart empfiehlt es sich jedoch, progressive Zubehör-Gabelfedern mit zähflüssigerem Gabelöl zu verwenden.

PLUS UND MINUS

- + haltbarer, durchzugsstarker Motor
- + hohe Verarbeitungsqualität
- + sehr gute Bremsen
- geringe Zuladung
- mäßiger Windschutz

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 998 cm³, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schlepplhebel, Sechsganggetriebe, Ö-Ring-Kette.

■ **Nennleistung:** 72 kW (98 PS) bei 9000/min

■ **Leistung offen:** 99 kW (135 PS) bei 9500/min

■ **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Stahl, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten, Verbundbremssystem, Reifengröße v/h 120/70 VR 17, 170/60 VR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1500 mm, Federweg v/h 130/115 mm, Sitzhöhe 770 mm, Gewicht vollgetankt 274 kg, Tankinhalt/Reserve 22/3,5 Liter

■ **Topspeed:** 225 km/h (offen 238 km/h)

■ **Beschleunigung:** 0–100 km/h 4,5 sek (offen 3,7 sek)

■ **Verbrauch:** 4,9 bis 8,8 Liter/100 km, Normal offen 4,6 bis 9,6 Liter/100 km, Normal

■ **Tests in MOTORRAD*:** 22/2000 (VT), 9/1997 (VT), 14/1993 (VT), 05/1993 (T), 14/1991 (VT), 13/1991 (VT), 11/1990 (VT), 14/1989 (VT), 6/1989 (T), 22/1988 (LT), 10/1988 (T), 15/1987 (LT), 9/1987 (VT), 8/1987 (VT), 5/1987 (T)

T=Test, VT=Vergleichstest, LT=Langstreckentest
* Nachbestellungen unter Telefon 07 11/1 62-12 29

MOTORRAD-FAZIT

Wie aus einem Guss: Die Honda ist ein äußerst solides und vielseitiges Motorrad, das ohne aufwendige Verbesserungen auskommt. Gute Exemplare gibt es schon um 3000 Euro. Einer langen Liaison zwischen Fahrer und Maschine steht dann nichts entgegen.