

Was macht eigentlich... Honda CBR 1000 F

## Schwer in Schale

Bis 1996 war die CBR 1000 F das Flaggschiff der Honda-Flotte. Schnell, groß und verdammt schwer. Von der 1100 XX in die zweite Reihe abgedrängt, führt sie heute eher ein Schattendasein. Ist sie trotzdem noch ein gutes Reisemotorrad? Von Fabian Hoberg; Fotos: Rocky

Bei der Vorstellung der CBR 1000 F anno 1986 reagierte die Fachpresse schockiert. War doch von dem, was bei dieser Honda so überraschte, ihrem Vierzylinder nämlich, nichts, aber auch gar nichts zu sehen. Dabei läutete eben jener wassergekühlte Four-in-line die vorläufige Abkehr des Weltmarktführers vom V4-Konzept und die reumütige Rückkehr zum altgedienten Layout à la CB 750 ein. Nicht zuletzt deshalb, weil sich „weniger Fahrer als erwartet für unsere V-Linie begeistern konnten“, so Entwickler Isamo Goto. Außerdem hatte er eine „Verpflichtung zur Leistung“ zu erfüllen und sah diesbezüglich mit dem Reihen-Vierer bessere Chancen.

In Verbindung mit einer guten Aerodynamik – damals für viele Motorradhersteller noch ein Buch mit sieben Siegeln – sollte diese Leistung dann einen respektheisenden Topspeed ermöglichen. So kam die CBR, gemeinsam mit ihrer gleichzeitig vorgestellten kleinen 600er-Schwester, zu einer Rundum-Plastikschale: die ersten vom Rückspiegel bis zum Heckbür-

zel verschalten Motorräder mit nahtlos in Tank-/Sitzbank-Kombination übergehender Verkleidung. Zwar reichte die Höchstgeschwindigkeit nicht ganz für Platz eins bei Serienmotorrädern, aber 235 km/h Spitze in der gedrosselten 100-PS-Version waren vor 13 Jahren richtig schnell. Noch schneller freilich waren Spitznamen für die CBR gefunden: Plastikbomber und Yoghurtbecher titelten vor allem Fahrer von Suzuki GSX-R 1100, Kawasaki GPZ 900 R oder Yamaha FZR 1000. Dabei sollte das damalige Honda-Flaggschiff niemals ein richtiger Sportler sein.

Und heute? Die CBR 1000 F, ein Trendsetter von ehemals, fällt kaum noch auf, Vollverkleidung ist bei Sportlern und Tourern längst Standard. Offiziell wird sie mit 98 PS angeboten, aber der Händler kann sie auf nominell 130 PS entdrosseln, womit sie auch im Vergleich zur aktuellen Konkurrenz gut im Futter steht. Und sich vor allem immer noch schnell und bequem fahren lässt – eine echte Empfehlung an sportive Touristen mit Sinn für spannendes Reisen. Koffer dran,

Sozia aufgeschnallt und ab in den Westerwald, denn zum Rasen und Knieschleifen auf abgesperrten Strecken ist die CBR mit 271 Kilogramm Leergewicht eindeutig zu schwer.

Der Vierzylinder mit gemessenen 102 Newtonmetern





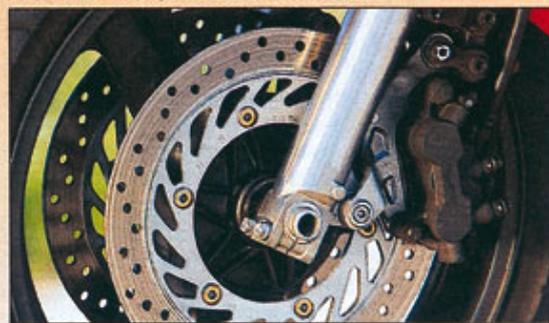
Hondas Sporttourer-Evergreen  
erfreut durch Komfort und  
Zuverlässigkeit



Ein eingebauter Sturzbügel soll  
Sturzfolgen minimieren



Klassische Rundinstrumente ohne  
Schnickschnack, leider auch ohne Uhr



Seit 1993 gibt's die CBR mit dem  
dualen Bremssystem CBS

## Honda CBR 1000 F

bei 6000/min und 123 PS bei 9500/min bürgt eigentlich in jedem Drehzahlbereich für flottes Vorwärtskommen. Er zieht ab 2000/min sehr sauber, gleichmäßig und vibrationsarm an, reißt bis zu mittleren Drehzahlen – gemessen an der aktuellen Konkurrenz – aber keine Bäume aus. Ab 6500 Touren setzt dann ein deutlicher Schub ein, gerade recht für schnelle Überholmanöver und Zwischensprints. Ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 Litern und 22 Liter Tankvolumen ergeben immerhin rund 340 Kilometer Aktionsradius – ein äußerst respektabler Wert.

Dass die Höchstgeschwindigkeit der offenen Version von immerhin 252 km/h auch sicher wieder abgebaut werden kann, dafür sorgt das seit 1993 eingesetzte Dual CBS, eine Honda-eigene Verbundbremse, die unabhängig davon, ob vorn oder hinten gebremst wird, immer beide Räder verzögert. Beim Bremsen vorn etwa betätigt der linke vordere Bremsattel über ein Hebelsystem einen separaten Bremszylinder, der zusätzlich die hintere Bremse aktiviert. Das System ist auf den ersten paar Kilometern gewöhnungsbedürftig, danach aber recht angenehm. Angenehm auch die Tatsache, dass sich die CBR beim Bremsen in Schräglage kaum aufstellt.

Die üppig gepolsterte Sitzbank und das komfortable Fahrwerk unterstützen den Fahrspaß auf Landstraßen und Autobahnen ebenso wie die überaus bequeme ergonomische Auslegung des Dick-schiffs. Auf schnellen Autobahn-Etappen gefällt es zudem durch spurtreuen Geradeauslauf. Allerdings nerven bei hohen Geschwindigkeiten mit der Zeit starke Turbulenzen am Helm. Der Grund dafür ist die kurze Verkleidungsscheibe. Ein altes und lästiges Thema der großen Honda. Ebenso wie die fehlende Uhr im Cockpit, eigentlich

ein Muss bei einer Reisemaschine. Diese Punkte wurden schon beim MOTORRAD-Langstreckentest (Heft 22/1988) der ersten CBR-Generation kritisiert, wie auch die schlechten Kaltstarteigenschaften und die niedrige Zuladung von 182 Kilogramm. In Sachen Zuverlässigkeit gab sich die Honda dagegen vorbildlich.

Die CBR 1000 ist trotz ihrer Jahre noch ein akzeptabler Tourensportler. Ob sich in ihrem erfolgreichstem Jahr 1989 die 2728 Käufer unter sportlichen oder touristischen Aspekten für diese Maschine entschieden haben, bleibt offen. 1999 waren es jedenfalls nur noch 244 neue Kunden. Also doch Schnee von gestern? Für 17990 Mark bekommt man auch einen Sporttourer der jüngeren Generation. Und für 4500 Mark Aufpreis gibt es aus gleichem Hause die bessere Doppel-X. Aber der CBR 1000-Listenpreis ist sicher nurmehr als Verhandlungsgrundlage zu verstehen. □

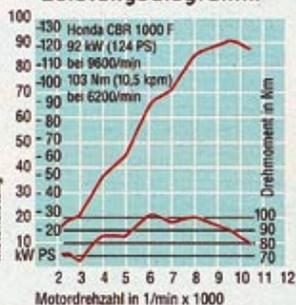
## Honda CBR 100 F Dual CBS

### Daten

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schlepphebel, Nasssumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, Ø 38 mm, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung.  
**Bohrung x Hub** 77 x 53,6 mm  
**Hubraum** 998 cm<sup>3</sup>  
**Verdichtungsverhältnis** 10,5 : 1  
**Nennleistung** 72 kW (98 PS) bei 9000/min  
**Max. Drehmoment** 88 Nm (9 kpm) bei 6500/min  
**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.  
**Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Stahlprofilen, Motor mittragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Dreikolbensattel, Ø 296 mm, Scheibenbremse hinten, Dreikolbensattel, Ø 256 mm, Integralbremse.  
**Alu-Gußräder** 3.50 x 17; 5.50 x 17  
**Reifen** 120/70 VR 17; 170/60 VR 17  
**Fahrwerksdaten:** Radstand 1505 mm, Lenkkopfwinkel 63°, Nachlauf 110 mm, Federweg v/h 130/115 mm.  
**Maße und Gewichte**  
**L/B/H\*** 2240/910/1210 mm

**Sitzhöhe\*** 790 mm  
**Wendekreis\*** 6700 mm  
**Gewicht vollgetankt\*** 274 kg  
**Zulässiges Gesamtgewicht** 456 kg  
**Zuladung\*** 182 kg  
**Radlastverteilung v/h\*** 51/49 %  
**Tankinhalt/Reserve** 22/3,5 Liter  
**Messwerte**  
**Höchstgeschwindigkeit** 252 km/h  
**Beschleunigung** Solo  
**0-100 km/h** 3,6 sek  
**0-140 km/h** 5,8 sek  
**0-200 km/h** 12,1 sek  
**Durchzug** Solo (mit Sozius)  
**60-100 km/h** 6,1 (8,0) sek  
**100-140 km/h** 5,7 (8,0) sek  
**140-180 km/h** 5,7 (9,5) sek  
**Verbrauch (Landstraße)** 6,5 l/100 km  
**Garantie** zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung  
**Preis inkl. MwSt.** 17 660 Mark  
**Nebenkosten** 330 Mark

### Leistungsdiagramm<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Messbedingungen: Temperatur 25 Grad, schwacher Seitenwind; Messort Hockenheim.  
<sup>2</sup> Leistung an der Kupplung, Messung auf Bosch-Rollenprüfstand FLA 203, DIN-Messung, maximal mögliche Abweichung ± 5 %; \* MOTORRAD-Messung

## Honda CBR 1000 F: der Werdegang

**D**ie erste CBR 1000 F, intern SC21 genannt, ein damals ungewöhnliches, aber fast perfektes Motorrad, bekam der Kunde 1987 für 13500 Mark. Zwei Jahre später optimierte Honda die dann SC24 genannte CBR. Verändert wurden Verkleidung und Silhouette. Zudem gab's neue Instrumente, ein revidiertes Fahrwerk und einen überarbeiteten Motor. Außerdem wurden der Maschine breitere Felgen und Reifen spendiert, was der Beliebtheit der CBR gut tat. Die letzte Modellpflege kam 1993 mit nochmals anderer Verkleidung und motorseitigen Änderungen. Wesentlichstes Merkmal war jedoch die Dual CBS genannte Verbundbremse, bei der der Fahrer sowohl mit dem Hand- als auch dem Fußbremshebel

jeweils beide Bremsen aktiviert. Mit den Modifikationen wuchs allerdings auch das Gewicht der 1000er auf 274 Kilogramm. Laut Honda beruhte in diesen Jahren der Markterfolg auf der Vielseitigkeit der CBR. Bis April 1996 war die große CBR das Topmodell im Hause Honda. Dann stellten die Japaner die 1100 XX vor, die der 1000er in Sachen Leistung und Gewicht den Rang abließ. Seitdem führt die CBR 1000 F eher ein Schattendasein.

Die CBR 1000 F in MOTORRAD: Gebrauchtkauf 25/1994; Test 5/1993, 6/1989, 5/1987; Vergleichstest 14/1993, 14/1991, 13/1991 und 11/1990, Langstreckentest 22/1988, 15/1987.

### Krusten-Urvieh: Die erste CBR 1000 F begeisterte durch Allroundcharakter und Speed



### Bigfoot: 1989 stellte Honda die optisch überarbeitete, zweite Generation auf dicke Räder

