

Honda CBR 1000 F: Die Verwandlung

1987 als Sportmaschine eingeführt, verwandelte sich die Honda CBR 1000 F im Laufe der Jahre durch gezielte Modellpflege mehr und mehr zum Tourensportler. Wir testeten die mit einem neuen kombinierten Bremssystem ausgestattete 93er Version im harten Toureneinsatz.

Und sie bewegt sich doch. Genauer gesagt, sie taucht ab. Wer? Die 93er Version des Tourensportlers Honda CBR 1000 F. Wo? Vorn. Wann? Beim Verzögern mit der Hinterradbremse. Weshalb? Weil ein Druck auf den Fußhebel gleichzeitig auch die Vorderradbremse betätigt. »Dual Combined Brake System«, abgekürzt »Dual CBS«, nennt Honda seine jüngste Schöpfung in Sachen Umwandlung von Bewegungs- in Lageenergie.

Nichts Neues, werden Sie denken. Das kombinierte Bremssystem gibt es doch schon lange. Zum Beispiel bei Moto Guzzi. Und selbst im Hause Honda findet es nicht erst seit gestern an der GL 1500 Gold Wing Verwendung. Mit welchem Recht sprechen also die Japaner bei ihrem Dual CBS von einer »Premiere«?

Der Unterschied liegt wie immer im Detail. Allerdings in einem wichtigen: Betätigt der Guzzi- oder Gold-Wing-Fahrer den Fußbremshebel, werden die hintere und eine der beiden vorderen Scheiben unter Druck gesetzt. Der Handbremshebel wirkt nur auf die zweite Scheibe vorn. Im Gegensatz dazu kommen beim Dual CBS beide Male Vorderradbremse und Hinterradbremse zum Einsatz.

Verantwortlich dafür ist ein am linken Gabelholm sitzendes mechanisches Gestänge. Es überträgt die Bremskräfte der vorderen Bremszange auf

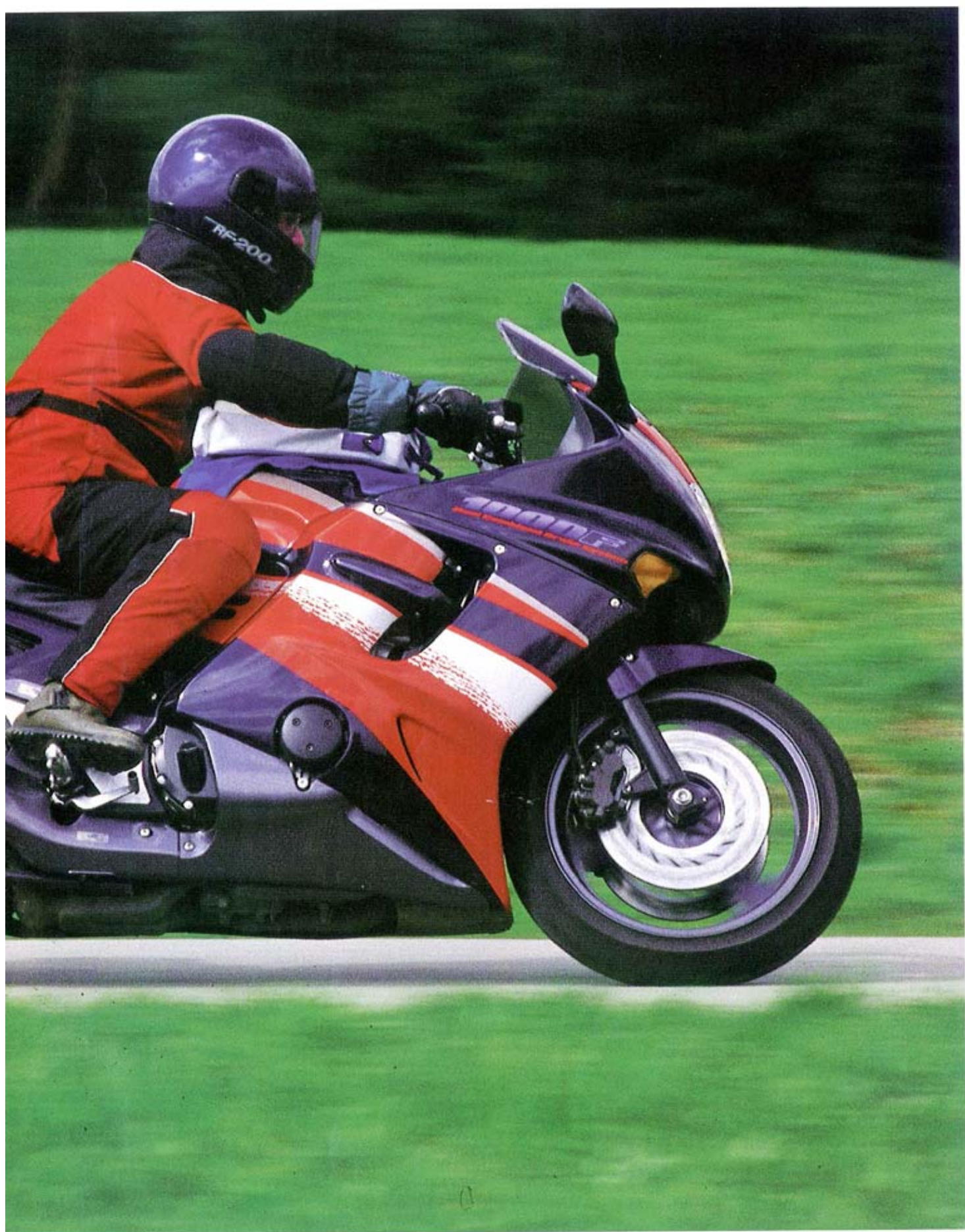
einen Sekundärkreis-Hauptbremszylinder, der wiederum Druck auf die Hinterradbremse ausübt. Dabei bewegen sich an allen Bremszangen jeweils drei Kolben.

Und so funktioniert das System: Der CBR-Fahrer betätigt den Handbremshebel, die beiden äußeren Kolben der vorderen Bremszangen wirken auf die Scheiben, die linke Bremszange wird um ihren unteren Lagerpunkt in Fahrtrichtung gezogen und setzt über das besagte Gestänge den Sekundärkreis-Hauptbremszylinder unter Druck. Dieser Druck wird mit Hilfe eines Steuerventils auf die beiden äußeren Kolben der hinteren Bremszange übertragen. Resultat: Vorn und hinten bremsen jeweils zwei Kolben.

Beim Betätigen des Fußbremshebels wirkt eine Hydraulikleitung auf den mittleren Kolben der hinteren Bremszange, eine zweite Leitung direkt auf die Mittelkolben der vorderen Zangen. Wie beim Bremsen vorn gibt dann die linke Zange durch ihre Vorwärtsbewegung den Druck an die äußeren Kolben der hinteren Zange weiter. Resultat: Vorn bremsen jeweils ein Kolben, hinten sind es alle drei. Um dabei ein Blockieren des Hinterrads zu vermeiden, läßt das Steuerventil den Ausgangsdruck ab einer bestimmten Höhe lang-

Mit ihrem lauffröhigen Vierzylinder und ihrem komfortablen Fahrwerk zeigte sich die Honda CBR 1000 F als exzellenter Tourer.





samer steigen als den Eingangsdruck.

Honda verspricht sich von seinem neuen Bremssystem mehr Sicherheit und Komfort. Doch wirft es nicht auch Fragen auf? Kommt der Fahrer zum Beispiel sofort damit zurecht, oder ist eine längere Eingewöhnungsphase nötig? Beeinträchtigen sich Hand- und Fußbremse gegenseitig? Verschlechtert sich das Bremsgefühl? Weshalb eigentlich nicht gleich ABS?

Fragen, die zu beantworten wir auf über 4.000 Tourenkilometern Gelegenheit hatten. Doch nicht nur das. Auch die aktuelle Version der CBR 1000 F sollte ihre Reise-tauglichkeit unter Beweis stellen. 1987 eher als Sportler eingeführt, mußte sich die Maschine 1989 eine Einstufung in die Sparte Tourensportler gefallen lassen (Tourentest in TF 4/89). Zum einen hatte Honda seine Angebotspalette gestrafft und Tourer wie beispielsweise die vollverkleidete VF 1000 F aus dem Programm gestrichen. Zum anderen standen mit der VFR 750 R und drei Jahre später mit der CBR 900 RR bereits genügend Straßenrenner im Katalog.

Seitdem ist Honda bestrebt, das Einsatzgebiet der CBR 1000 F durch regelmäßige Modellpflege immer mehr in Richtung Touren zu verlagern. So passen in den 93er Tank nicht mehr 21, sondern 22 Liter. Für ein besseres Handling wanderten Frontverkleidung und Heckbürzel weiter zur Fahrzeugmitte. Ein neues Verkleidungs-Oberteil soll den Fahrer wirksamer vor Fahrtwind schützen, neue Spiegel versprechen mehr Sicht nach hinten. Schließlich wichen zwecks zügigerem Gasdurchfluß die vier Rund-schieber-Vergaser solchen mit flachen Schiebern.

Von der Konstruktion her ist die CBR hingegen nach wie vor die alte: Brückenrahmen

Der tägliche Kaltstart gelingt problemlos, das Aggregat nimmt spontan Gas an

aus Stahl, Telegabel vorn, Pro-Link-Federbein hinten, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor. Dieser »Big Block« besitzt mit 77 x 53,6 Millimetern ein sehr kurzhubiges Bohrung-/Hub-Verhältnis, das Ventilspiel wird servicefreundlich über Verstell-schrauben justiert. Der morgendliche Kaltstart gelingt problemlos, das Aggregat nimmt spontan Gas an, der Choke läßt sich einwandfrei dosieren. Und wenn das Triebwerk warmgefahren ist?

Die letzten Häuser des Städtchens Giromagny in den Südvogesen liegen hinter uns, wir visieren den Aufstieg zum Ballon d'Alsace an. Knapp 800 Meter Höhenunterschied verteilt auf wenige Kilometer. Kurven, nichts als Kurven. Doch zunächst führt das Sträßchen sanft ansteigend durch einige Weiler. Fünfter oder sechster Gang, 1.500 oder 2.000 Umdrehungen. Der große Viertakter läuft bei niedrigen Drehzahlen sauber und rund. Ohne Rucken und Schluckbeschwerden reagiert er dabei auf Bewegungen der Gashand. Weich zieht er zwischen den Ortsausgangsschildern hoch und erlaubt somit ruhiges, entspanntes Dahinrollen.

Dann taucht die wohlbekannte Verkehrstafel mit der Schlangenlinie und der Aufschrift »Virages - Kurven« auf. Das bedeutet Arbeit für die vier Flachschieber der 37er Vergaser. Die Nadel des Drehzahlmessers wandert gleichmäßig weiter. 4.000, 5.000 Touren, und jetzt legt sich der Reihenmotor mit Vehemenz ins Zeug. Das Kraftpaket, geschnürt aus 98 PS Leistung und 88 Nm Drehmo-

ment, geht zur Sache. Erst bei etwa 8.000 U/min flaut der Vorwärtsdrang langsam ab, bei 10.600 beginnt der rote Bereich, und die nächste Schaltstufe ruft. Selbst in engen Kehren genügen zweiter oder dritter Gang, so tief darf die Drehzahl in den Keller fallen. Nennenswerte Vibrationen? Fehlanzeige. Spritverbrauch? Um sechs Liter bleifreies Normalbenzin.

Was will der Tourenfahrer von einem Triebwerk mehr? Viel Kraft, breites Leistungsband, Elastizität, gutes Ansprechverhalten, moderater

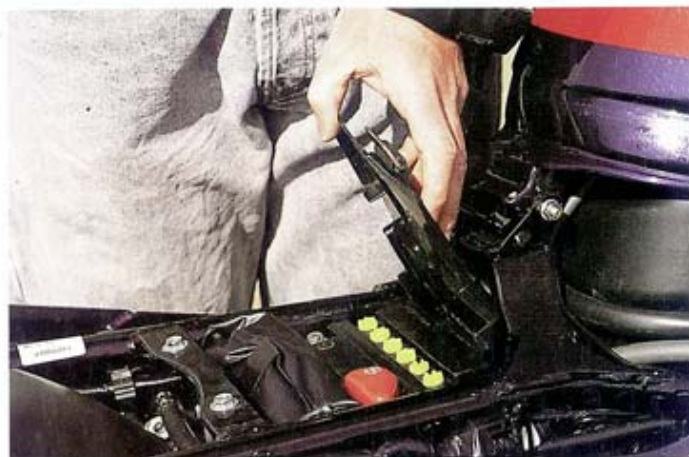
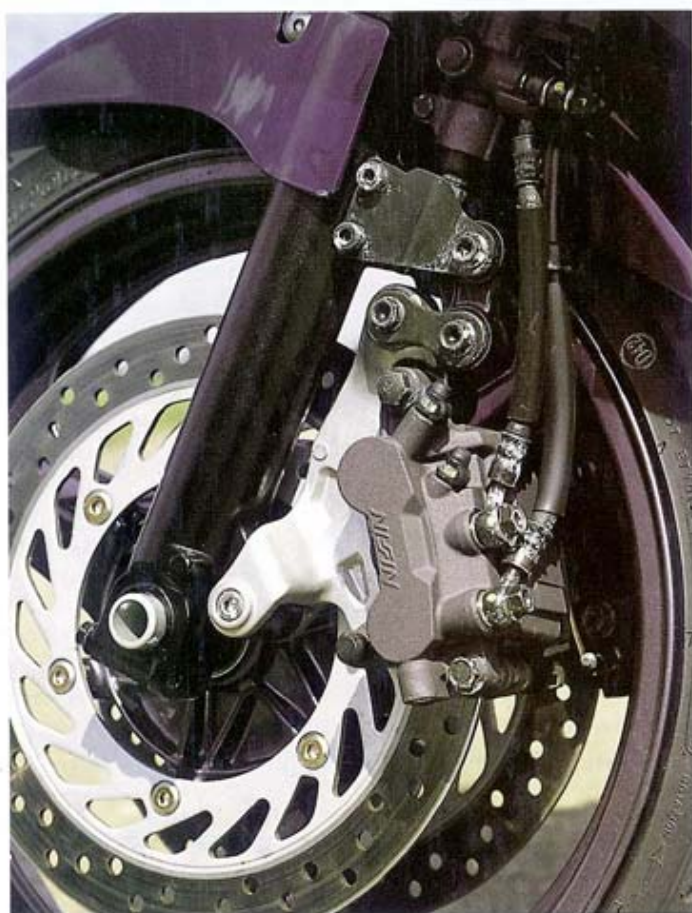
Skalen und Kontrollleuchten des übersichtlichen Cockpits sind bei Tag und Nacht gut abzu-lesen. Federvorspannung und Zugstufendämpfung lassen sich mit dem Bordwerkzeug einfach verstellen.





Die breite, weich gepolsterte Sitzbank sorgt bei Fahrer und Sozius für hohen Reisekomfort.

Das helle H-4-Licht leuchtet die Straße sehr gut aus.



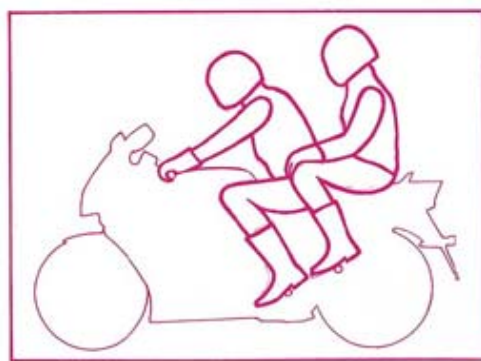
Werkzeug und Batterie sind staub- und regensicher abgedeckt. Durch das neue kombinierte Bremssystem Dual CBS gewinnt die Honda an Sicherheit und Komfort.

Motor: Leistung 72 kW (98 PS) bei 9.000 U/min, maximales Drehmoment 88 Nm bei 6.500 U/min, Hubraum 998 cm³, Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm, Verdichtung 10,5 : 1, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile pro Zylinder, gesteuert über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen und Schlepphebel, digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung, vier Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern und 37 mm Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, 460-Watt-Drehstrom-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/14 Ah, E-Starter.

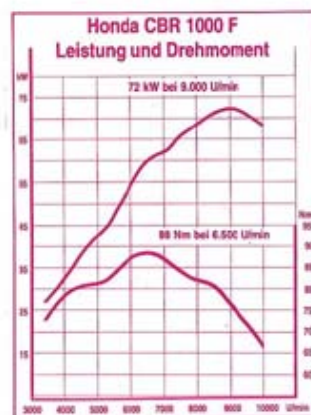
Kraftübertragung: Primärtrieb über Stirnräder, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel vorn mit 130 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 41 mm, hinten Stahl-Kastenschwinge mit Pro-Link-Zentralfederbein, 115 mm Federweg, Federvorspannung 22fach und Dämpfer-Zugstufe stufenlos einstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgenreifen vorn 17 x 3,50 MT, hinten 17 x 5,50 MT, Bereifung (schlauchlos) vorn 120/70-17 V 270, hinten 170/60-17 V 270, Dual-CBS-Bremssystem, vorn hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse mit Dreikolben-Schwimmsattel-Bremszangen, 296 mm Scheibendurchmesser, hinten hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit Dreikolben-Schwimmsattel-Bremszange, 256 mm Scheibendurchmesser

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2.235 mm, Radstand 1.500 mm, Nachlauf 110 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Leergewicht vollgetankt 272 kg (gewogen), Achslastverteilung: vorn/hinten 49/51 %, zulässiges Gesamtgewicht 456 kg, Sitzhöhe (gemessen) 800 mm, Sitzbanklänge (gemessen) 680 mm, Motorölmenge bei Öl- und Ölfilter-



Fahrer und Beifahrer sitzen entspannt auf einer breiten und weich gepolsterten Bank. Lange Strecken lassen sich so problemlos meistern.



Das Vierventil-Triebwerk zieht zwar gleichmäßig aus dem Keller heraus, hat seine Stärken aber eindeutig im mittleren und oberen Drehzahlbereich.



Neun Sekunden von 50 auf 120 km/h sind ein ordentlicher Durchzugswert, der nur von wenigen Konkurrenzmodellen übertroffen wird.

wechsel 3,8 Liter, Tankinhalt Werksangabe: 22 Liter, davon 3,5 Liter Reserve

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
solo über 200 km/h
zwei Personen über 200 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h:
solo 9,0 s
zwei Personen 11,9 s
Benzinverbrauch:
bleifreies Normalbenzin
Landstraße: 5,9 l/100 km

Autobahn (130): 6,2 l/100 km
Reichweite (Landstr.): 373 km
Reichweite (Autobahn): 355 km

Kosten:

Preis: 18.230,- DM,
(inklusive Nebenkosten)
Versicherung (HDI): 574,60 DM
(für ein Jahr nur Haftpflicht)
Steuer: 144 DM (für ein Jahr)

Wartungsintervalle:

Ölwechsel alle 12.000 km
Ölfilterwechsel alle 12.000 km
Ventile alle 12.000 km

Das Einliter-Triebwerk zeigt seine Muskeln vor allem im mittleren und oberen Bereich

Durst – der Honda-Vierzylinder bietet das alles. Was ihm fehlt, ist ein adäquater Durchzug. Neun Sekunden im sechsten und höchsten Gang von 50 auf 120 Stundenkilometer sind zwar kein schlechter Wert, doch die Konkurrenz kann es besser: Die BMW K 1100 RS und die Yamaha GTS 1000 benötigen 7,7 Sekunden, verfügen allerdings über nur fünf Getriebestufen. Woran liegt's? Weder ist die Honda zu lang übersetzt, noch bringt sie mit 272 Kilo vollgetankt zuviel Gewicht auf die Waage. Nein, das Einliter-Triebwerk zeigt seine Muskeln trotz breitem nutzbarem Drehzahlband vor allem im mittleren bis oberen Bereich. Sobald der Fahrer also fleißig im passend abgestuften Sechsganggetriebe rührt, geht es äußerst flott voran.

Der Gangwechsel fällt leicht, die Stufen rasten sicher ein, die Schaltwege sind kurz. Ebenso gut schneidet die hydraulisch betätigte Ölbaukupplung ab. Sie benötigt wenig Handkraft, läßt sich fein dosieren und erwies sich als standfest. Anzukreiden ist der CBR 1000 F das leichte Spiel im Primärtrieb, denn die Ruckelei kann auf die Dauer ganz schön nerven.

Wir haben inzwischen Paßhöhe, Parkplätze und Imbißbuden passiert und zielen hinab ins Tal nach St. Maurice. Wieder fast 800 mit unzähligen Kurven gespickte Höhenmeter. Jetzt darf das neue Bremssystem zeigen, was es kann. Wer das Dual CBS zum ersten Mal ausprobiert, bemerkt gleich den Unterschied zum herkömmlichen System: Brems der Fahrer vorn, ist noch keine Veränderung zu

Eignungstest Honda CBR 1000 F Dual CBS



LANDSTRASSE:
Vibrationsarmer, kräftiger Motor, gute Bremsen, harmonisches Kurvenverhalten, komfortable Federung

GUT



BERGSTRASSE:
Kräftiger Motor, gute Bremsen, harmonisches Kurvenverhalten, passende Getriebeübersetzung

GUT



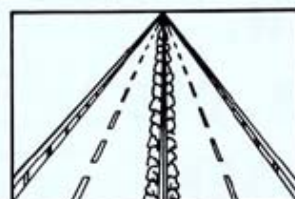
STADTVERKEHR:
Leises Motor- und Auspuffgeräusch, gut ausbalanciert, passende Getriebeübersetzung, leichtgängige Kupplung

GUT



SCHOTTERPISTE:
Guter Geradeauslauf, weiche Fahrwerksabstimmung, gute Bremsen, kurzer erster Gang, hohes Gewicht

AUSREICHEND



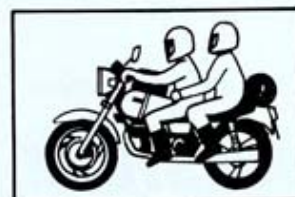
AUTOBAHN:
Vibrationsarmer Motor, guter Geradeauslauf, bequeme Sitzposition, bei hoher Geschwindigkeit Verwirbelungen

GUT



SPORTLICHE FAHRWEISE:
Kräftiger Motor, gute Schräglagenfreiheit, gute Bremsen, etwas träges Handling, Lastwechselreaktionen

GUT



SOZIALTAUGLICHKEIT:
Keine Vibrationen, breite bequeme Sitzbank, komfortable Federung, leichtes Ruckeln bei Lastwechsel

GUT

spüren. Doch tritt er auf den Fußbremshebel, scheinen sich alle Erfahrungen auf den Kopf zu stellen. Das Motorrad taucht vorn ein und verzögert unerwartet heftig. Das ist kein Wunder, nimmt doch zusätzlich am Vorderrad der mittlere Bremskolben die Stahlscheibe in die Zange.

Dank der Bremskraftregelung des Steuerventils ist das Hinterrad im Gegensatz zum Vorderrad auf trockener Fahrbahn selbst durch brutale Manöver nicht zum Blockieren zu bewegen. Doch auch auf Nässe oder Schotter verlängert das Dual CBS den Sicherheitsbereich entscheidend, da es ein Blockieren beider Räder lange hinausschiebt. Gewährleistet ist außerdem, daß bei Betätigen des Fuß- oder Handbremshebels das jeweils »mitbremsende« Rad in keinem Fall blockiert.

Das Resultat im Fahrbetrieb ist ein deutlicher Gewinn an Sicherheit und Komfort. Sicherheit, weil die Dosierung der Bremskräfte vereinfacht wird. Das gilt vor allem für Neulinge. Komfort, weil bei gemüthlicher Tourengangart die Wirkung der hinteren Bremse zum Verzögern völlig ausreicht. Außerdem können dann beide Hände fest am Lenker bleiben. Die eingangs gestellten Fragen sind deshalb leicht zu beantworten: Weder verlangt das Dual CBS eine Eingewöhnungsphase, noch verschlechtert es das Bremsgefühl. Vorder- und hintere Bremse beeinträchtigen sich nicht gegenseitig. Und im Gegensatz zum ABS ist das CBS nicht nur im Extremfall zu verwenden. Ersetzen kann es das Antiblockiersystem freilich nicht.

Darüber hinaus gefallen die schwimmend gelagerten Bremsen aus dem japanischen Hause Nissin durch ihre gute Dosierbarkeit und Standfestigkeit. Ihr Druckpunkt läßt sich sicher erfüllen, und sie verlangen wenig Kraftaufwand.

Starker Motor, ordentliche Kraftübertragung, leistungsfähige Bremsen – für den vollendeten Vogesen-Kurvenspaß fehlt nur noch das passende Fahrwerk. Und auch hier gibt sich die neue CBR keine Blöße. Die 41er Telegabel und das Pro-Link-Federbein sprechen fein an, sind gut gedämpft und weich gefedert. Mit dieser sehr komfortablen Fahrwerksabstimmung gelang Honda ein großer Schritt in Richtung Tourentauglichkeit. Die 130 Millimeter Federweg vorn kapitulieren selbst vor tiefen Schlaglöchern nicht, nur die hinteren, etwas knapp bemessenen 115 Millimeter sind bei vollbeladener Maschine und groben Unebenheiten hin und wieder am Ende.

Die 22fach verstellbare Federvorspannung ganz hart zu justieren, bringt keine wesentliche Verbesserung. Mit einer mittleren Einstellung führen wir am besten. Lobenswert einfach funktioniert das Verstellen von Vorspannung und Zugstufendämpfung (vierfach): Ohne ein Verkleidungsteil demontieren zu müssen und ohne sich die Finger blutig zu schrammen, sind die jeweiligen Schrauben mit dem Bordwerkzeug leicht erreichbar.

In sauberen und runden Bögen läßt sich die Honda durch die unzähligen Kurven der Vogesen schwingen. Ob enge oder weite Kehren, auf ebenem oder holperigem Untergrund, ob zügig oder im Bummeltempo – immer landet die Besatzung zielsicher am angepeilten Kurvenausgang. Die Maschine neigt weder zum unvermuteten Abkippen nach innen, noch ärgert sie ihren Fahrer mit eigenwilligem Einlenkverhalten. Die Schräglagenfreiheit ist gut, die serienmäßig montierten Reifen vom Typ Dunlop K 510 überzeugen durch ihre einwandfreie Haftung.

Ein Handlingwunder ist die CBR 1000 F allerdings nicht,

Vollbeladen zieht die CBR 1000 F auch noch bei hohen Geschwindigkeiten sicher ihre Bahn

dafür ist ihre Fahrwerksgeometrie auch gar nicht ausgelegt. Vor allem schnell aufeinander folgende Wechselkurven verlangen kräftige Oberarme.

Vielleicht werden eingefleischte Sportfahrer nach einem härteren Fahrwerk rufen. Doch sollten sich diese Damen und Herren im Honda-Angebot lieber eine CBR 900 RR aussuchen. Die CBR 1000 empfiehlt sich klar für die tourenorientierte Kundschaft.

Die wird die Qualitäten des 1000er-Fahrwerks auch auf der Autobahn zu schätzen wissen: Mit zwei Personen besetzt und mit Tankrucksack, Koffern sowie Packsack beladen, zieht das Motorrad auch noch im Höchstgeschwindigkeitsbereich sicher seine Bahn. Der sehr gute Geradeauslauf und die spurstabilen Dunlop-Pneus lassen grüßen. Einzig unter voller Beladung und bei tiefen Bodenwellen drückt die dann manchmal durchschlagende Hinterhand auf Tempo.

Der Windschutz der Sportverkleidung während der Autobahnfahrt fällt akzeptabel aus. Kopf und Schultern liegen im Luftstrom und bleiben bis etwa 160 Stundenkilometer vor lästigen Wirbeln verschont. Darüber aber geht die Schüttellei los – wer sehr schnell unterwegs sein will, muß einen dröhnenden Schädel in Kauf nehmen. Um den Regenschutz der schmalen Kunststoffschale ist es erwartungsgemäß dürrig bestellt: Auf der Rückfahrt von der Ile de France, dem Herzen Frankreichs, blieb nach stundenlangen Regengüssen kein Teil der Kombi trocken.

Während dieser Tour durch das Umland von Paris

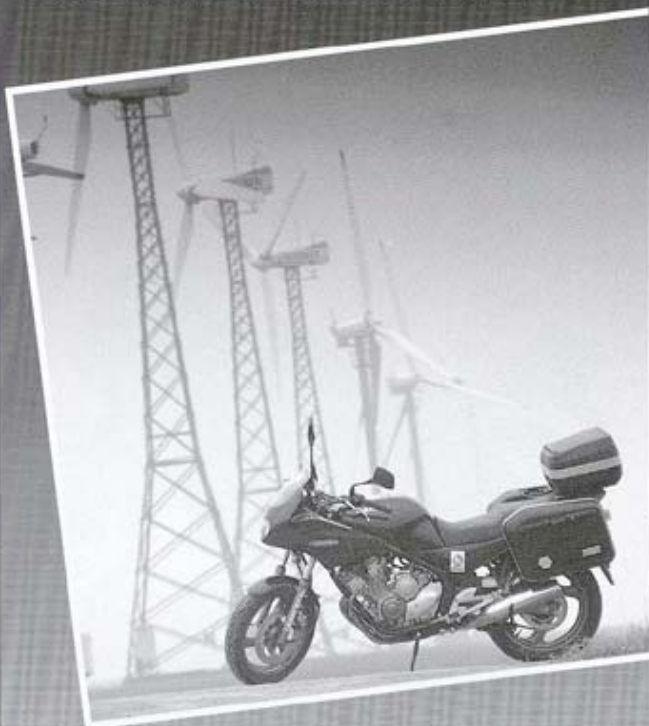
wurde übrigens deutlich, wie angenehm die CBR auf Besatzung und Umwelt wirkt. Die Gründe: Ein verhaltenes, aber keineswegs schwächliches Motor- und Auspuffgeräusch und eine dezente Lackierung ohne Kriegsbemalung. So bummelten wir im angenehm kurz übersetzten ersten Gang durch die engen Gassen der Bischofsstadt Meaux, ohne daß sich irgendein Mensch daran störte.

Mit nur wenigen Abstrichen besteht die CBR 1000 F also glänzend den Motor-, Bremsen- und Fahrwerks-Test. Nun zu den kleineren Dingen des Motorradlebens, die den Toureralltag aber um so intensiver beeinflussen: Sitzposition, Soziustauglichkeit, Gepäcktransport, Ausstattung, Servicefreundlichkeit. Punkt eins ist schnell abgehakt, da der Fahrer entspannt und unverkrampft auf einer breiten, weichen Sitzbank Platz nimmt. Die Position der Fußrasten und ordentliche Kniefreiheit garantieren eine entspannte Beinhal- tung. Man sitzt regelrecht in der Maschine drin und fühlt sich auf Antrieb wohl. Der Knieschluß paßt, der Lenker liegt perfekt in der Hand.

Bedenken äußert zunächst die Sozia. »Bei diesen hoch angebrachten Fußrasten sitze ich wahrscheinlich hinten drauf wie der Affe auf dem Schleifstein«, moniert Sylva beim ersten Blickkontakt. Doch welche Überraschung: Nach der ersten Tagesetappe steigt sie völlig locker ab. »Die Bein- haltung ist ungewohnt, aber nicht unbequem.« Weitere Pluspunkte verteilt sie für die komfortable Bank und den guten Fahrerkontakt. Auch das Auf- und Absteigen mit angebrachten Koffern klappt vor- züglich.

Die beiden 30-Liter-Behälter (496 Mark das Paar, Träger 320 Mark, wahlweise 40-Liter-Koffer für 543 Mark) lassen sich leicht an- und ab-

Wenn du mal wieder richtig auf **TOUREN** kommen willst ...



KRAUSER

Ihr Tourenbegleiter

Frei sein, den Alltag vergessen – geh' auf Tour!

Die Motorradkoffer von Krauser machen Dich flexibel – alles, was wirklich wichtig ist, ist perfekt eingepackt und geschützt. Gegen Wind und Wetter, gegen Diebstahl. Über die robusten Begleiter, made by Krauser, informieren wir Sie gerne.

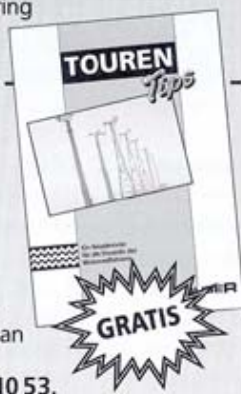
Krauser GmbH
Hörmannsberger Straße 18 · 86415 Mering
Tel. 0 82 33/10 53 · Fax 0 82 33/10 57

GUTSCHEIN

Tolle Touren-Tips zu interessanten Technikzielen in Deutschland! Einfach anfordern.

☐ Ja, ich will die Touren-Tips von Krauser. Kostenlos und unverbindlich.

Gutschein ausschneiden, auf Postkarte kleben, Absender nicht vergessen und an Krauser GmbH, 86415 Mering oder anrufen, Tag und Nacht 0 82 33/10 53.



bauen und sind regendicht. Das Schlüsselchen könnte allerdings etwas größer ausfallen, und bei Nacht sind Eulenaugen notwendig, um es richtigerum ins Schloß zu stecken. Gebaut werden diese Honda-Zubehörteile von der Firma Hepco & Becker. Eine Gepäckrolle ist auf dem Heckbürzel einfach zu befestigen. Die während unseres Tests noch nicht verfügbare Gepäckbrücke kostet 153 Mark. Vorn sitzt ein wegen der undurchdringbaren Verkleidung notwendiger Magnet-Tankrucksack sicher auf dem flachen Tank. Wer solo unterwegs ist, kann auf vier ausklappbare Gepäckhaken unter dem Soziusplatz zurückgreifen. Herbe Kritik muß sich Honda bezüglich der geringen Zuladung seines Tourensportlers gefallen lassen: 184 Kilo sind für die große Tour zu zweit sehr knapp.

Die komplette Ausstattung der Maschine beinhaltet ein übersichtliches Cockpit, dessen Skalen und Kontrollleuchten bei Tag und Nacht einwandfrei ablesbar sind. Könnte sich Honda zu einer zusätzlichen Zeituhr durchringen, brächte das Vorteile im All-

Die neuen Spiegel garantieren ausgezeichneten und zerrfreien Rückblick nach hinten

tagsbetrieb. Die Benzinuhr zeigt exakt an; steht sie auf Reserve, schwappen noch drei Liter im Tank, und ein sanftes Ruckeln kündigt den Tankstellen-Stopp an.

Die Honda-Ingenieure rüsteten ihre CBR mit treffsicher zu greifenden Schaltern und einem verstellbaren Bremshebel aus. Der Kupplungshebel dagegen muß ohne einen solchen Mechanismus auskommen. Als gelungen erweisen sich die neuen Spiegel, die ausgezeichneten und zerrfreien Rückblick bieten. Für guten Blick nach vorn sorgt bei Nacht das helle H-4-Licht.

Unter der einfach an- und abzubauenen Sitzbank liegen das Bordwerkzeug und ein kleines Heckstauraum. Werkzeug und Batterie sind zusätzlich durch eine Abdeckung vor Wasser und Schmutz geschützt.

Auch an Umfaller haben die Japaner gedacht und auf beiden Seiten der Verkleidung

kleine Sturzbügel montiert, die durch Kunststoffabdeckungen perfekt kaschiert werden. Kritik verdient der zu kurze Fußhebel des Mittelständers. Denn mangels ausreichender Hebelwirkung muß der Brocken mit einem kräftigen Ruck am Handgriff auf die Stütze gewuchtet werden. Für kleinere Zeitgenossen unter Umständen ein Problem.

Ein leicht zugänglicher Meßstab vereinfacht auch ohne Schauglas die regelmäßige Kontrolle des Motoröls. Wer zu den Vergasern oder Zündkerzen gelangen will, wird sich über den zurückklappbaren Tank freuen. Einfach zwei Schrauben entfernen, und der Spritbehälter läßt sich anheben.



Geht der Ausbau des Hinterrads noch schnell von der Hand, bekommt man beim Einbau leicht graue Haare.



Honda CBR 1000 F vom reinen Sportler zum Tourensportler. Ein kräftiger, kultivierter Motor, ein ausgewogenes Fahrwerk, eine bequeme Sitzposition, dazu ein voll und ganz überzeugendes neues Bremssystem – die Testdistanz mit der 93er CBR geriet zum Vergnügen, das lediglich durch die nervenden Lastwechselreaktionen und die geringe Zuladekapazität der Maschine beeinträchtigt wurde. Nachteile, die vom Hersteller eigentlich ohne weiteres zu beseitigen sind. Doch auch so gebührt der Honda in der Gruppe der tourentauglichen Sportmaschinen einer der vorderen Plätze.

Martin Schempp