

Wie aus einer vergangenen Zeit

Hondas beliebter Tourensportler, die CBR 1000 F, hat einen Nachfolger bekommen, der bisher vor allem wegen der Leistung von 164 PS Schlagzeilen machte. Wir haben die für Deutschland auf 98 PS gedrosselte CBR 1100 XX Super Blackbird mit der alten CBR verglichen.

Das, das muß doch eine Rakete sein«, deutet Xavier auf die flach geduckte Honda, deren graue Metallic-Lackierung im Licht der Abendsonne einen Stich ins Goldene bekommen hat. Ich habe schon einige Tausend Kilometer im Sattel der »Rakete« hinter mir und weiß, daß nicht alles Gold ist, was an der Honda glänzt. Und so kann ich dem jungen Bauunternehmer aus Bilbao auf die Schulter klopfen und ihn beruhigen, daß er mit seiner VFR 750 kaum schlechter bedient ist. Seine Frau lächelt mich erleichtert an. Hat sie doch genauso wie ihr Mann und seine Kumpare von den sagenhaften 303 km/h gelesen, die Hondas neue CBR 1100 XX Super Blackbird im Test einer spanischen Motorradzeitschrift gelaufen sein soll.

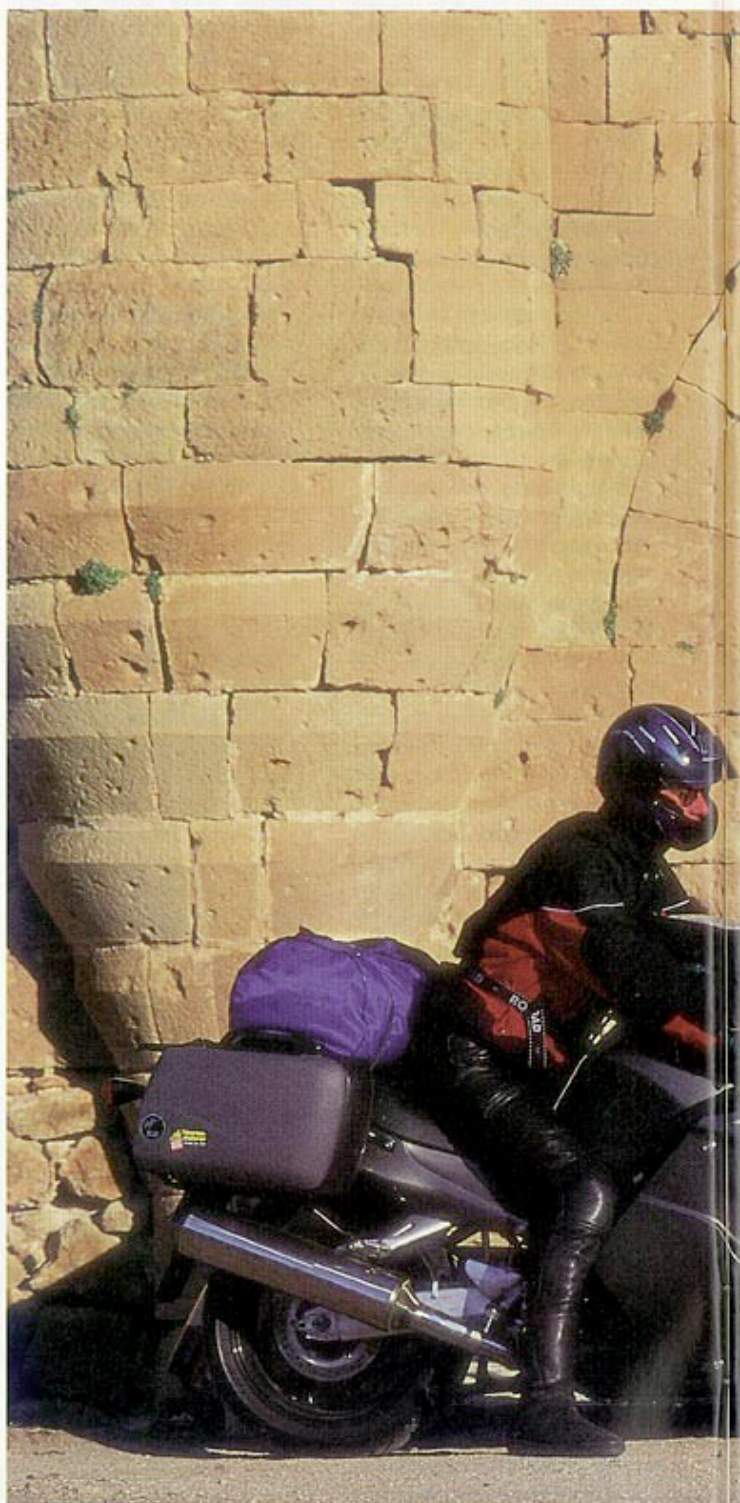
Xavier und seine drei Freunde, die zusammen mit ihren Frauen eine Tour durch Kastilien unternehmen, sind absolute Honda-Fans. Seit einigen Wochen gibt es für sie nur ein Thema. Und das heißt CBR 1100. Um so enttäuschter sind sie, daß unsere Testmaschine von 164 auf 98 PS gedrosselt ist. Trotzdem versuchen sie, mich abwechselnd mit Brandy und Orujo (spanischer Grappa) abzufüllen, um mir das Versprechen zu entlocken, am nächsten Morgen eine Runde drehen zu dürfen.

Pedraza im Morgengrauen: Drei VFRs und eine CB 500 schlummern wie ihre Besitzer den Schlaf der Ge-

rechten, während das TF-Team zum harten Testalltag aufbricht. Ein Tick auf die E-Starter-Knöpfe genügt, und die Motoren schnurren mit niedriger Drehzahl vor sich hin. Unbemerkt rollen wir durch die mittelalterlichen Gassen des verschlafenen Bergdorfes nördlich Madrids. Zunächst weicht das teilweise noch römische Kopfsteinpflaster einem geteerten Flickerteppich, dieser dann einer ordentlichen Asphaltdecke, ehe ein topfebener, weitgeschwungener Highway uns Richtung Segovia fliegen läßt. Fast 2000 Jahre Straßenbau liegen hinter uns, während wir nur zu einem Zwecke unterwegs sind: zu ergründen, worin ein Jahrzehnt Fortschritt in der Motorradtechnik liegt.

Soviele Jahre trennen nämlich die CBR 1000 F von ihrem Nachfolgemodell, der CBR 1100 XX mit dem rabenschwarzen Beinamen. Die 1000er hat ihre Meriten erworben – unter anderem auch in zwei TF-Touren-Tests – und könnte eigentlich in den verdienten Ruhestand gehen. Doch bleibt sie vorläufig im Programm, immerhin 2.200 Mark billiger als die 1100er.

Im Gegensatz zur CBR 600 F, die im Laufe der Jahre kräftig verbessert worden ist, erfuhr die 1000er nur geringfügige Änderungen, von denen die Einführung der Kombibremse im Jahre 1993 die markanteste war. Um dem Trend zu immer kompakterer und leichter Bauweise gerecht zu werden, den nicht zu-



letzt die CBR 900 Fireblade erfolgreich forciert hat, fiel die Entscheidung, die immerhin 272 Kilo wiegende CBR 1000 F nicht »aufzubohren«, was durchaus möglich gewesen wäre, sondern ein völlig

neues Motorrad zu entwickeln. Diese Entscheidung liegt, den üblichen Entwicklungszeiten entsprechend, fünf Jahre zurück. Nur so läßt sich erklären, daß die brandneue CBR 1100 heute Gefahr läuft, als



Flacher, kürzer, leichter:
Die neue CBR wurde
gegenüber der 1000er
spürbar abgespeckt.
Vollgetankt bringt sie noch
252 Kilo auf die Waage.

Krönung einer vergangenen
Epoche in die Annalen einzu-
gehen.

Jedenfalls sind die von
Honda selbst definierten Kon-
struktionsziele von gestern,
ignorieren schlicht die Realität

unserer Tage. So lesen wir in
den Honda-Unterlagen, daß
die Reifen speziell auf die An-
forderungen von Geschwin-
digkeiten bis zu 300 km/h
abgestimmt sind, daß die Ma-
chine geschaffen wurde, um

Leistungsrekorde zu setzen
und daß die schmale Frontpar-
tie die Luft wie ein Projektil
durchschneidet.

Jetzt wird so mancher Leser
und so manche Leserin fragen,
warum testet der »Tourenfah-



Die Zündkerzen sind unter dem aufklappbaren Tank gut zugänglich. Die schwarzen Kunststoffkappen schützen den Motor bei Umfallen.



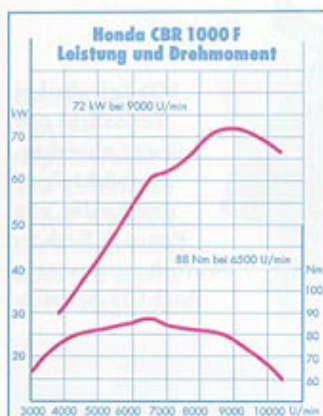
Wartung

Vollverkleidete Motorräder gehören in der Regel nicht zu den wartungsfreundlichsten, müssen doch für die Inspektion reichlich Plastikteile entfernt werden. Nicht ganz so die CBR 1000 F: Sind Sitzbank und die beiden Seitendeckel demontriert, wird der Blick auf die wichtigsten Wartungsstellen frei. Der Zugang zu Bordwerkzeug, Batterie, Luftfilter und Ausgleichsgefäß für das Kühlsystem ist nun gegeben. Die Werkzeutasche ist ausnahmsweise ausreichend groß dimensioniert, das lästige Stopfen und Sortieren entfällt also. Wer zu Vergasen, Zündkerzen und Ventilen gelangen will, wird mit einem klappbaren Tank verwöhnt. Er ist insgesamt mit drei Schrauben befestigt. Ein leicht zugänglicher Maßstab (siehe Foto) vereinfacht auch ohne Schauglas die Ölstandskontrolle.

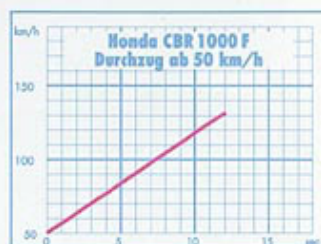
Polsterung und Länge der Sitzbank sowie der Federungskomfort sind für den Sozius akzeptabel.



Motor: Leistung 72 kW (98 PS) bei 9000 U/min, maximales Drehmoment 88 Nm bei 6500 U/min, Hubraum 998 cm³, Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5 : 1, wassergekühlter Vierzyl.-Viertakt-Reihen-Motor, quer eingebaut, zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile pro Zylinder, über zwei obenl. Nockenwellen und



Schlepphebel gesteuert, digitale Transistorzündung, vier Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern und 37 mm Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Batterie 12 Volt/14 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine mit 460 Watt Leistung, E-Starter
Kraftübertragung: Hinterradantrieb über O-Ring-Kette, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe
Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel vorn, 41 mm Standrohrdurchmesser, keine Verstellmöglichkeit, 130 mm Federweg, hinten Stahl-Kastenschwinge mit angelenktem (Pro-Link)-Zentralfederbein, 115 mm



Federweg, Federvorspannung und Zugstufendämpfung stufenlos verstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgenreife vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Reifendimension vorn 120/70-VR17, hinten 170/60-VR17, Originalbereifung Dunlop K510, vorn zwei Dreikolben-Schwimsattel-Scheibenbremsen, 296 mm Durchmesser, hinten eine Dreikolben-Schwimsattel-Scheibenbremse, 256 Millimeter Durchmesser, Dual-Combined-Bremsystem (CBS)

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2235 mm, Radstand 1500 mm, Nachlauf 110 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Lenkerbreite 725 mm, Höhe 930 mm, Sitzhöhe 800 mm, Sitzbanklänge 680 mm, Gewicht fahrfertig 272 kg, zulässiges Gesamtgewicht 456 kg, Zuladung 184 kg, Tankinhalt 22 l (davon 3,5 l Reserve), Normalbenzin, Ölmenge 3,8 l

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
 solo 227 km/h
 zwei Personen 210 km/h
 Durchzug 50 - 120 km/h:
 (im höchsten Gang)
 solo 10,3 s
 zwei Personen 12,4 s
 Benzinverbrauch:
 Normalbenzin
 Landstraße: 5,9 l/100 km
 Autobahn (130): 6,8 l/100 km
 Reichweite (Landstr.): 373 km
 Reichweite (Autobahn): 349 km

Kosten:

Preis: 19.610 DM
 (inklusive Nebenkosten)
 Versicherung (HDI): 447,50 DM
 (für ein Jahr nur Haftpflicht)
 Steuer (für ein Jahr): 144 DM

Wartungsintervalle:

Ölwechsel alle 12.000 km
 Ölfilterwechsel alle 12.000 km
 Ventilspielkontr. alle 12.000 km

Der laufmüde Motor konnte starr in den Rahmen als tragendes Element eingebaut werden

ne ganze Klasse höher angesiedelt. Während der alte Vierzylinder so bei Dauergeschwindigkeiten zwischen 140 und 160 km/h für »pelzige« Finger sorgt, steigt man von der CBR 1100 wesentlich entspannter ab.

Obwohl im Automobilbau zwei Ausgleichswellen längst Standard sind, gehören sie zwischen zwei Rädern noch zur Ausnahme. Zusätzlich zur üblichen, von der Kurbelwelle direkt angetriebenen Welle setzt Honda nun auf einen zweiten Vibrationskiller, der über ein Zwischenrad in Gang gesetzt wird und somit entgegengesetzt zur ersten Ausgleichswelle rotiert. Dadurch werden auch Schwingungen zweiter Ordnung reduziert. Das Ergebnis ist überzeugend.

Auf Gummielemente zwischen Motor und Rahmen konnte daher auch verzichtet werden, was wiederum einen leichteren Rahmenbau zulässt, da der Motor als tragendes Element einbezogen werden kann. Das Rahmenlayout ist an das der CBR 900 RR angelehnt und setzt sich aus zwei mächtigen, seitlich den Zylinderkopf umspannenden Alumi-

niumholmen, einer Aluschwinge und einem angeschraubten Stahlrohrheck zusammen.

Die Fahrstabilität ist denn auch tadellos. Woran selbst nicht der Anbau von Seitenkoffern und die Beladung mit einer Gepäckrolle rütteln konnten. Ehrenhalber sei erwähnt, daß sich in diesem sicherheitsrelevanten Punkt auch die alte CBR sehr gut aus der Affäre zieht. Beide Hondas bieten hervorragenden Geradeauslauf bis weit in Geschwindigkeitsbereiche hinein, die jenseits sinnvollen Reisetempos liegen.

Das Thema Windschutz interpretieren die beiden CBRs höchst unterschiedlich. Hinter der recht steilen Scheibe der 1000er werden Oberkörper und Nacken kräftig entlastet, allerdings um den Preis recht heftiger Turbulenzen im Helmbereich, die je nach Fahrergröße, Sitzhaltung und Helmtyp schwanken.

Dem fragwürdigen Streben nach rekordverdächtiger Spitzengeschwindigkeit entsprechend, ist die Scheibe der 1100er so flach gezogen, daß sie nur noch Sinn macht, wenn man sich derart zusammenkauert, daß von einem entspannten Fahrergenuß keine Rede mehr sein kann. Für zügige Autobahnetappen gibt es in jedem Fall bessere Alternativen, z.B. im eigenen Hause in Gestalt der ST 1100.

Immerhin sorgt die flache



Blackbird-Scheibe dafür, daß bei niedrigerem Landstraßentempo der Helm unbelästigt von verkleidungstypischen Dröhngeräuschen im Fahrtwind liegt, während man auf der »F« nie darüber im unklaren gehalten wird, eben nicht mit einem Naked-Bike unterwegs zu sein. Vorteil der hohen Scheibe: Es läßt sich auch mit offenem Visier gemütlich bummeln.

Das mit dem Bummeln gestaltet sich auf der 1100er schon etwas ungemütlicher, was neben dem schon erwähnten Antriebsruckeln auch an der Sitzposition liegt. Der ohnehin schon flache Lenker liegt so weit vorne, daß man den Kopf schon krampfhaft in den Nacken legen muß, um überhaupt etwas von der Landschaft mitzubekommen. Das ist vor allem auch deshalb schade, weil die 1100er mit ihrem exzellenten Handling zum genußvollen Kurvenschwingen prädestiniert ist. Doch schon der Blick nach oben zum Kurvenausgang einer Spitzkehre wird zur Qual. Bergab wiederum hängt man auf den Handgelenken, was angesichts der außerordentlichen Bremsleistung noch verstärkt wird.

Auf den ersten Blick hat die neue CBR das Dual-CBS-Sy-

Handling und Bremsen der CBR 1100 sind hervorragend.

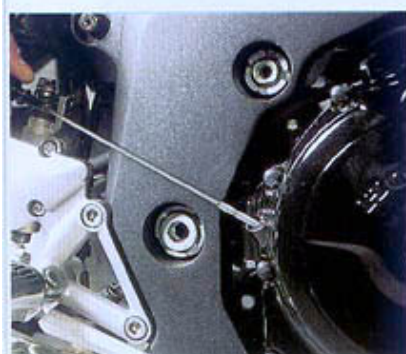
stem geerbt, mit dem die 1000er schon 1993 Furore machte. Honda spricht bescheiden von einer »Evolution«, doch schon die ersten Bremsmanöver lassen die neueste Form der Kombibremse eher als »revolutionär« erscheinen. Wer von der Blackbird direkt auf die F umsteigt, erhält spätestens vor der ersten Kurve einen Adrenalinstoß, weil einem die Bremse erschreckend schwach vorkommt.

Dabei ist es weniger die effektive Bremsleistung als vielmehr der geringe Kraftaufwand, mit der sich mittels Handhebel (oder besser 2-Finger-Hebel) die Integralbremse der neuen CBR aktivieren läßt. Man stelle sich die Bremse der bereits in TF 7/96 hochgelobten ST 1100 vor und ziehe 74 Kilo Maschinengewicht ab, dann etwa sind wir bei der CBR 1100. Das von der Pan-European her bekannte ABS wurde aus Kosten- und Gewichtsgründen weggelassen.

Bremsen und Handling sind also allererste Sahne und verführen dementsprechend auch zum flotten Kurvenschwenken. Kein Wunder, daß der Super-Blackbird auf allen Rennstrecken der Erde Begeisterung auslöst, zumal wenn er von 164 Pferden ge-

Mehrgewicht und längerer Nachlauf der CBR 1000 sind deutlich spürbar.





Die neue CBR besitzt ein leichtes, aber sehr aufwendig befestigtes Kunststoffkleid. Die Zündkerzen sitzen tief im Motor und sind erst nach Demontage des Luftfilterkastens zugänglich.



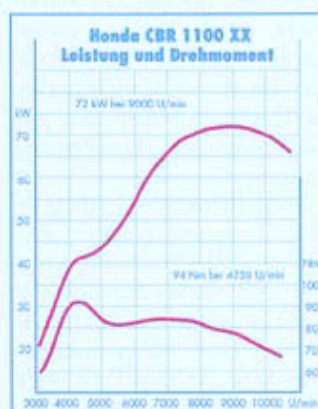
Wartung

Die Demontage der beiden unteren Verkleidungshälften ist aufwendig, denn gleichzeitig müssen Tankabdeckungen entfernt werden. Die sehr leichten Kunststoffteile sind teilweise geschraubt und teilweise mit Kunststoffnieten verbunden. Letztere können bereits nach Erstverwendung ihren Dienst quittieren. Auch empfiehlt sich beim Zusammenbau, erst die Komponenten »locker« miteinander zu verbinden, bevor man sie endgültig »festzieht«. Der Tank ist im Gegensatz zur CBR 1000 F nicht mehr klappbar, der Benzinhahn unter dem Tank wird nur noch zur Demontage benötigt. Der Ausbau der Zündkerzen gestaltet sich schwierig, hierfür muß der Luftfilter inklusive Kasten von den Fallstromvergäsern gelöst werden. Öleinfüllstutzen und Peilstab sind jetzt zwei getrennte Bauteile.

Der Soziusplatz ist zu dünn gepolstert und sehr knapp bemessen, außerdem ist der Kontakt zum Fahrer mangelhaft.

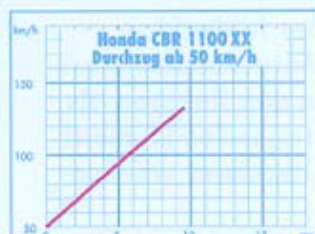


Motor: Leistung 72 kW (98 PS) bei 9000 U/min (offen 164 PS bei 10.000 U/min), max. Drehmoment 94 Nm bei 4250 U/min (104 Nm bei 7250 U/min), Hubraum 1137 cm³, Bohrung x Hub 79 x 58 mm, Verdichtungsverhältnis 11 : 1, wassergekühlter Vierzyl.-Viertakt-Reihenmotor, quer eingebaut, zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile



pro Zylinder, über zwei obenl. Nockenwellen und Tassenstößel gesteuert, 3D-Kennfeldzündanlage, vier Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern und 42 mm Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Batterie 12 Volt/10 Ah, 390-Watt-Drehstrom-Lichtmaschine, E-Starter
Kraftübertragung: Hinterradantrieb über O-Ring-Kette, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäd-Kupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel vorn, 43 mm Standrohrdurchmesser, keine Verstellmöglichkeit, 120 mm Federweg, hinten Alu-Kastenschwinge mit angelenktem (Pro-



Link) Zentralfederbein, 120 mm Federweg, Federvorspannung und Zugstufendämpfung stufenlos verstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgenreife vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Reifendimension vorn 120/70-ZR17, hinten 180/55-ZR17, Originalbereifung Bridgestone BT 57, v. zwei Dreikolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse, 310 mm Durchmesser, h. Dreikolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse, 256 mm Durchmesser, Dual-Combined-Bremssystem (CBS)
Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2160 mm, Radstand 1490 mm, Nachlauf 99 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Lenkerbreite 670 mm, Höhe 940 mm, Sitzhöhe 820 mm, Sitzbanklänge 650 mm, Gewicht fahrfertig 252 kg, zulässiges Gesamtgewicht 438 kg, Zuladung 186 kg, Tankinhalt 22 l (davon 4 l Reserve), Normalbenzin, Ölmenge 3,9 l

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
solo 237 km/h
zwei Personen 220 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h:
(im höchsten Gang)
solo 7,9 s
zwei Personen 10,5 s
Benzinverbrauch:
Normalbenzin
Landstraße: 5,5 l/100 km
Autobahn (130): 6,3 l/100 km
Reichweite (Landstr.): 361 km
Reichweite (Autobahn): 324 km

Kosten:

Preis: 21.820 DM
(inklusive Nebenkosten)
Versicherung (HDI): 447,50 DM
(für ein Jahr nur Haftpflicht)
Steuer (für ein Jahr): 165,60 DM
Wartungsintervalle:
Ölwechsel alle 12.000 km
Ölfilterwechsel alle 12.000 km
Ventilspielkontr. alle 24.000 km

Die Soziouswertung geht an die alte 1000er, die in vielen Details mehr Praxisnähe zeigt

trieben wird. Doch als Nachfolger einer CBR 1000 F muß er auch auf anspruchsvolleren öffentlichen Straßen bestehen. Und hier, ob auf den Bergstrecken der Eifel oder der spanischen Sierra de Gredos, blättert der dünne Lack ganz schnell ab. Ein paar kurzfrequente Querrillen und schon geht die überdämpfte Telegabel auf Block, so daß es die Frontpartie samt Besatzung regelrecht durchschüttelt. In leichter Schräglage droht sogar ein tückischer »kickback« (lenkerschlagen).

Ähnlich mangelhaft präsentiert sich auch das hintere Zentralfederbein, dessen Feder- und Dämpfungsrate im Zweipersonenbetrieb nicht in Harmonie zu bringen sind. Einigermassen erträglich ist der Fahrkomfort nur, wenn die Dämpferzugstufe ganz zurückgenommen wird, was erwartungsgemäß bei schneller Fahrt zum Aufschaukeln führt. Wird die Zugstufe erhöht, tendiert der Resfederweg auf schnell befahrenen holprigen Passagen gegen Null, weil die dann überdämpfte Feder nicht mehr ausreichend ausfedert. Hinzu kommt eine Sitzbank, die im Soziousbereich erheblich schlechter gepolstert ist als bei der alten CBR.

Die Soziouswertung geht daher wie viele andere Wertungen in diesem Vergleich an die gute alte 1000er, die auch in den Details mehr Praxisnähe zeigt. So läßt sich deren Federbein mittels Schraubendreher kinderleicht verstellen, während der CBR 1100-Besitzer die Werkstatt aufsuchen muß, um die Federvorspannung zu ändern. Dies wird er wohl auch tun müssen, falls das vollverkleidete Pracht-



Nicht nur auf alten Römerstraßen erweist sich die Telegabel der CBR 1100 als überdämpft. Ihr Fahrwerk ist leider für pottebene Straßen ausgelegt.

Konkurrenzmodelle im Vergleich



▲ BMW K 1100 RS

Die 26.960 Mark teure BMW hat in der K 1200 RS einen Nachfolger gefunden (siehe Seite 6) und wird deshalb nicht mehr lange zu haben sein. Mit ihrem durchzugsstarken Motor, gutem Handling und ihrer Ergonomie bleibt sie dennoch ein ausgezeichneter Tourensportler.

Touren-Test in 4/93

▼ Triumph Trophy 1200

Trotz sportlicher Ambitionen prädestinieren das hohe Gewicht und leichte Bremsschwächen die 21.815 Mark teure Engländerin eher zum Reisen als zum Rasen. Die Bequemlichkeit ihrer Passagiersitze ist erstklassig. Allerdings verlangt sie mit 810 mm Sitzhöhe nach einem großen Fahrer.

Touren-Test in 3/96



▲ Kawasaki ZZ-R 1100

Mit 21.400 Mark liegt die Kawasaki preislich zwischen den beiden Hondas. Unter deren Konkurrentinnen ist sie zweifelsohne die sportlichste, doch lassen sich auf ihr auch zu zweit bequem lange und gemächliche Reisen bewältigen. Außerdem bietet sie mit 780 mm die niedrigste Sitzhöhe.

Touren-Test in 7/94

▼ Yamaha FJ 1200

Die Yamaha ist das dienstälteste und zugleich mit 16.980 Mark das preisgünstigste Konkurrenzmodell der beiden Hondas. Sie bietet gewiß nicht den letzten, ausgefeilten Stand der Technik, doch hat sie in jahrelangem Alltags- und Reiseinsatz durch ihre Zuverlässigkeit viele Freunde gewonnen.

Touren-Test in 4/88



EIGNUNGSTEST

Honda CBR 1100 XX Honda CBR 1000 F



LANDSTRASSE:
sehr laufruhiger starker Motor, für Fahrer bequeme Sitzbank, sehr handlich

GUT



BERGSTRASSE:
sehr gutes Handling, hervorragende Bremsen, hohes Leistungspotential, aber schlecht gedrosselt

SEHR GUT



STADTVERKEHR:
zu flacher Lenker, ruckelnder Antrieb, Kupplung etwas schwergängig, großer Wendekreis

BEFRIEDIGEND



SCHOTTERPISTE:
ruckelnder Antrieb, niedriger, schmaler Lenker, Federung spricht schlecht an

MANGELHAFT



AUTOBAHN:
sehr guter Geradeauslauf, relativ geringer Verbrauch, sehr laufruhig

GUT



SPORTLICHE FAHRWEISE:
hohes Leistungspotential, sehr gutes Handling, hervorragende Bremsen

SEHR GUT



SOZIUSTAUGLICHKEIT:
schlecht gepolsterter Soziusplatz, überdämpftes, unkomfortables Federbein

AUSREICHEND

LANDSTRASSE:
harmonische Antriebseinheit, komfortable Federung, Verkleidung ermöglicht Fahren mit offenem Visier

GUT

BERGSTRASSE:
kräftiger Motor, neutrales Kurvenverhalten, etwas schwerfällig, gute Bremsen

GUT

STADTVERKEHR:
Kupplung und Getriebe leichtgängig, großer Wendekreis

GUT

SCHOTTERPISTE:
weiche Federung, hohes Gewicht

AUSREICHEND

AUTOBAHN:
guter Geradeauslauf, leichte Vibrationen, Verwirbelungen hinter der Verkleidung, hoher Verbrauch

BEFRIEDIGEND

SPORTLICHE FAHRWEISE:
gute Leistung, gute Bremsen, etwas schwerfällig in schnellen Kurvenwechseln

GUT

SOZIUSTAUGLICHKEIT:
gut gepolsterter Sitzbank, recht guter Fahrerkontakt, komfortable Federung

GUT

Den ungeregelten Katalysator gibt es leider erst ab 1997 – er ist nicht nachrüstbar

stück mal umfällt. Die unscheinbaren, aber sehr wirkungsvollen kleinen Schutzbügel an den Flanken der alten Honda sucht man an der neuen jedenfalls vergebens.

Zwei Jahre vor dem 50jährigen Firmenjubiläum hat es Honda leider versäumt, ein wirklich zeitgemäßes und richtungsweisendes Topmotorrad zu bauen, wie man es von dem bedeutendsten Motorradhersteller der Neuzeit eigentlich erwarten dürfte. Statt dessen wird die CBR 1100 XX als vielleicht letzter Dinosaurier einer vergangenen Epoche eingehen.

Daran kann auch die auf Drängen des deutschen Importeurs nachträglich entwickelte Abgasreinigung mittels zweier ungeregelter Katalysatoren kaum was ändern. Diese wird leider erst im nächsten Jahr als Option angeboten und läßt sich nicht nachrüsten. Warten ist also in jedem Falle angesagt. Wenn schon neue CBR, dann mit Kat und ohne mißglückte Drosselung. Wer mit der entsprechenden Portion Erfahrung gesegnet ist (was ja auf TF-Leser zutreffen soll...), kann mit dem Super Blackbird zweifelsohne eine neue Dimension erleben, was Handling, Bremsen und Durchzugskraft betrifft. Dies scheinen sich auch unsere eingangs erwähnten Honda-Fahrer aus Bilbao zu sagen. Sie riefen mich kurz nach der Rückkehr aus Spanien an und berichteten mir voller Freude, daß sie stolze Blackbird-Besitzer geworden wären. Bei der fürs nächste Jahr verabredeten Rundfahrt durchs Baskenland werden ihre Frauen wohl nicht mehr auf dem Sozius sitzen...

Reiner H. Nitschke

TOUREN-TEST

rer« überhaupt ein solches Motorrad. Erstens weil es der designierte Nachfolger eines guten Tourensportlers ist, zweitens weil auch diese Honda mit vielversprechenden Features aufwartet, wie wir es vom größten Motorradhersteller der Welt seit Jahrzehnten gewohnt sind. Und im übrigen läßt sich nur beurteilen, was man auch selber getestet hat. Dies haben wir mit Verlaub etwas gründlicher getan als andere Zeitschriften, deren einziges Testziel das Erreichen der in Aussicht gestellten 300 km/h auf pottebenen Rennstrecken war.

Für uns ist es selbstverständlich, daß wir – nachdem wir bereits Gelegenheit hatten, eine offene Version zu fahren – zum Touren-Test eine auf 98 PS gedrosselte Maschine orderten. Nicht nur, weil wir in Deutschland eine Beschränkung auf 100 PS haben, sondern weil wir als begeisterte Motorradfahrer wissen, daß eine solche Leistung auch den höchsten Ansprüchen genügen kann.

Gegenüber dem 1000er-Triebwerk bringt der 1137 ccm große Zylinderblock unglaubliche zehn Kilo weniger auf die Waage; trotz des im Motorradbau bei Vierzylindern bisher einzigartigen Einsatzes einer zweiten Ausgleichswelle. Legt man die Schattenrisse beider Aggregate übereinander, wird auch noch eine erheblich kompaktere Bauweise deutlich. Ein CB 750-Motor anno 1969 wirkt daneben schon fast wie ein Schiffsdiesel.

Und selbst der alles andere als betagte CBR 1000-Motor sieht in vielen Belangen schlicht »alt« aus. Die neue

Der 1137 «m große Vierzylinder wiegt stolze zehn Kilo weniger als der alte CBR-Motor

Die steile Verkleidungsscheibe der 1000er bietet ordentlichen Windschutz, sorgt aber für Turbulenzen.



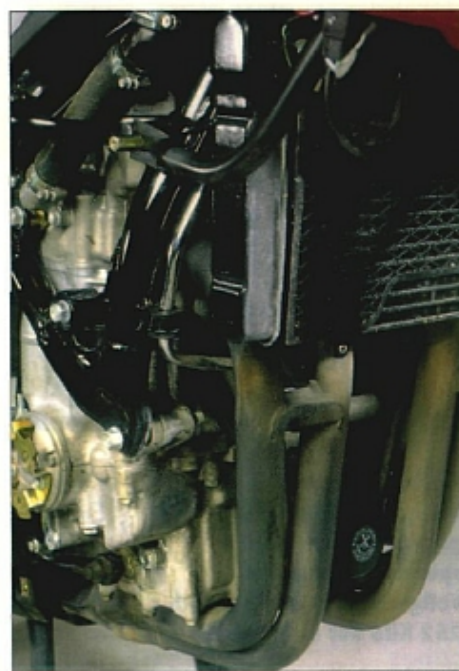
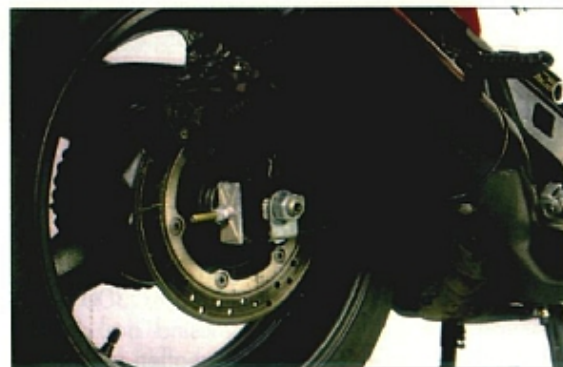
Konstruktion geht geschmeidiger, lauf ruhiger und vor allem sparsamer zur Sache, was man zweifelsohne als Fortschritt bezeichnen darf. Doch stellt sich im Laufe der ausgedehnten Vergleichsfahrten heraus, daß sich die Unterschiede verwischen, mit der 1000er nie das Gefühl aufkommt, Wesentliches zu verpassen. Was ganz bestimmt an der völlig mißratenen Drosselung des 1100er-Antriebs liegt. Drastisch reduzierte Vergaserdurchlässe und miserabel angepaßte Kennlinien der 98-PS-Digitalzündbox sorgen dafür, daß das Powerpaket exakt bei 4200 Umdrehungen regelrecht zusammenbricht. Selten gaben Leistungs- und Drehmomentkurve so realistisch den Fahreindruck wieder wie die der CBR 1100. Tatsächlich leistet sich der gedrosselte Blackbird zwischen 4200 und 6000 U/min einen bösen Durchhänger, den 1000 F-Fahrer nicht kennen. Denn der bewährte 998-ccm-Motor hängt stets sauber am Gas.

Subjektiv wird der »Einbruch« durch die enorme Lei-

Cockpit ohne Zeituhr. Gepäckträger und Koffer von Hepco & Becker. Die Kombi-Bremse Dual-CBS wurde 1993 eingeführt.



Der 1000er-Motor ist noch immer kräftig, aber nicht so lauf ruhig wie das CBR 1100-Triebwerk. Kettenspanner ohne Exzenter.





Die flache Verkleidung setzt den Kopf voll dem Fahrtwind aus, produziert dafür aber weniger Geräusche und Turbulenzen.



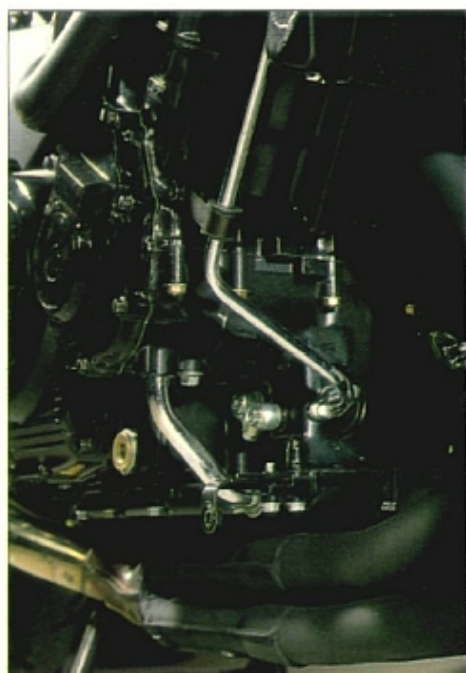
LCD-Zeituhr bei Tageslicht nur schwer ablesbar. Gepäckträger und Koffer von Hepco & Becker. Deutlich verbesserte Dual-CBS-Bremse.



stungs- und Kraftspitze verstärkt, wenn nicht gar erzeugt. Denn der mit einem Hub von 58 mm ausgestattete 1137-ccm-Vierzylinder (gegenüber 53,6 beim alten) leistet bei 4200 Umdrehungen nicht nur stolze 55 PS, sondern wuchtet auch ein Drehmoment von 94 Nm auf die Kurbelwelle, was in der gedrosselten Version auch schon den Höhepunkt bedeutet. Was nebenbei bemerkt ein interessantes Licht darauf wirft, was alles möglich wäre, würden Motorradmotoren endlich mal verbrauchs- und emissionsorientiert entwickelt. Denn dieser superleichte Vierventiler, ausgestattet mit elektronischer Einspritzung, begrenzt auf sagen wir mal 6000 Touren, könnte ein wahres Drehmoment- und Verbrauchswunder darstellen und trotzdem eine Menge Spaß im Motorradalltag bieten.

Der neue Motor ist etwas langhubiger ausgelegt. Er ist sparsamer und deutlich lauffähiger. Hochwertige Alu-Schwinge und schlichter Kettenspanner.

Dieser wird nun leider durch den »Asthma-Anfall« beeinträchtigt. Gerade noch auf der Kraftwoge des maximalen Drehmoments schwebend, willst du die vollbeladene Fuhre im dritten Gang durch die Kurve zirkeln, da fühlt sich der



Motor an, als kratzten die Kolbenringe an den Zylinderlaufbahnen.

Objektiv verkraftet der von einer computergesteuerten 3D-Kennfeld-Digitalzündung (ähnlich CBR 900 RR ab Modelljahr 96) kontrollierte Reihenmotor die Schwäche allerdings erstaunlich gut, wie die sehr guten Durchzugsmeßwerte verdeutlichen. Jedenfalls sind knapp acht Sekunden im sechsten Gang von 50 auf 120 km/h ein respektable Wert, an den die 1000er nicht heranreicht.

Daß diese trotzdem auf Landstraßen und im Stop-and-go-Verkehr im Laufe des Tests die Sympathien aller Testfahrer auf sich vereinen konnte, liegt an einer weiteren Unart des »Schwarzvogels«. Er nervt mit einem satten Spiel im Antriebsstrang, das gekoppelt mit dem brutalen Leistungseinsatz im Drehzahlkeller ein kultiviertes Dahinrollen vereitelt. Geht es gar über Kopfsteinpflaster, wird's fast schon peinlich. Als Ausweg bleibt da nur der dritte Gang, mit dem aber ohne Kupplungsschleifen beim besten Willen kein Schrittempo realisierbar ist. Dabei fällt wiederum die Kupplung auf, die, obwohl hydraulisch, durchaus etwas leichtgängiger sein könnte.

Wenig Lorbeer erntet auch das Getriebe, das gegenüber der alten CBR durch längere, geräuschbegleitete Schaltwege übermäßige Aufmerksamkeit auf sich zieht. An der guten alten CBR 1000 F funktioniert dies alles besser, so daß die Frage erlaubt sei, ob die neue Honda überhaupt im Alltag erprobt worden ist.

Verlegt man nun den Alltag auf die Autobahn, ist zweifelsohne deutlicher Fortschritt spürbar. Der langhubigere neue Motor arbeitet auf erheblich geringerem Drehzahlniveau, was sich nicht zuletzt im niedrigeren Verbrauch manifestiert. Auch die Laufkultur ist ei-