



Hondas **CBR** Flaggschiffe: zwei

Von Jörg Schüller; Fotos: Rocky

CBR 1000 F/ CBR 1100 XX

MOTORRAD, Heft 2/1987. Auf dem Titel: das Cockpit der nagelneuen Honda CBR 1000 F mit dem ersten Serientacho, dessen Skala bis 300 reicht. Die Tausender setzt neue Standards: fast lückenlose Verkleidung, laut Presstext aerodynamisch ausgefeilt, und sagenhafte 136 PS stark. Es war die Zeit, als das Motorrad einen gewaltigen Schritt in Richtung Moderne machte, neue Wege suchte und beschritt, potenter denn je.

Wir waren jung und gierig. Knapp über zwanzig, drückten wir uns die Nasen am

Schaufenster des Honda-Händlers platt, konnten die ersten Tests kaum erwarten. Einer brachte Hefte aus Italien mit, wegen der offen gemessenen Fahrleistungen, bei uns galt das 100-PS-Limit. Und wahrhaftig, sie waren schnell, die CBR und ihre Kumpels von Yamaha und Suzuki. Wir opferten alles, um die neue Tausender zu kaufen.

Nur ein paar Tage, und wir kannten jedes Geheimnis der Leistungsdrose- lung, eine Woche später waren standes- gemäßige Vier-in-eins bestellt – laut war für uns vor 13 Jahren alles andere als out. Dennis liebte die Honda, malte schwarze

Striche mit dem heute schmalen Hinter- reifen, ließ in jeder Kurve Funken fliegen. Und meine Barbara liebte sie, weil sie auf ihr viel bequemer mitfuhr als auf meiner Genesis.

Aus damaligen Sensationen sind moderne Oldies geworden. Die einst beispiellosen Eckdaten der 1987er-CBR 1000 F reichen im Jahr 2000 gerade noch, um sie als kräftigen Sporttourer zu klassifizieren. Die Rekordmarken im Haus setzt eine andere: die CBR 1100 XX, stärkste und schnellste Honda, ganzer Stolz und Technologie-Flaggschiff – mit einer Tachoskala bis 350.





Generationen Tour und Sport

Der Fortschritt hat während der zwölf Jahre zwischen den Modellen nicht geschlafen. 1987 kostete der Eintritt in Hondas Upperclass 13770 Mark, heute sind knapp 24000 fällig – das ist auch eingedenk des gestiegenen Yen-Kurses und der Inflationsrate eine erkleckliche Teuerung. Aber es gibt auch was fürs Mehrgeld: Motormanagement statt Vergasern, dazu geregelte Abgasreinigung, Alurahmen und -schwinge, aufwendigere Federelemente, weiterhin ein Kombi-bremssystem, Edelstahlkrümmer, lichtstarke Freiflächenscheinwerfer, Wegfahrsperrung und und und. Auch nicht schlecht,

dass die XX fünf Kilo weniger auf die Waage bringt als ihre Ahnen, dabei aber in jeder Hinsicht mehr bietet.

Und sie sieht besser aus. Ein bisschen einem rundgewaschenen Kieselstein ähnlich, macht der ursprüngliche „Joghurtbecher“ keine besonders rasante Figur neben der rassigen Doppel-X. Andererseits aber wirkt er nicht gar so unmodern, wie man vielleicht erwarten könnte. Und er gibt sich im Vergleich auch wesentlich kommoder. Mit aufrechtem Oberkörper sitzt der Pilot tief hinter dem mächtigen Tank, bequem und mit guter Übersicht. Die schneidige Enkelin plat-

ziert den ihren deutlich gebeugter, lässt ihm gefühlsmäßig mehr Bewegungsfreiheit, setzt bei allem Touring auch einen deutlichen Sportakzent.

Die Alte kommod, die Neue sportlich – ein interessanter Unterschied angesichts des Images, das beiden in ihrer jeweiligen Epoche anhaftet. Musste sich die CBR 1000 F anno 1987 als kräftige 1000er den Supersportlern ihrer Klasse stellen, gilt die XX heutzutage als echter Grand-Tourisme-Gleiter, keinesfalls als Rennstreckensprinter. Beide fühlen sich aber in der Rolle am wohlsten, die ihre Konstrukteure vorsahen und wo beide





GESICHTSZUNAHME – die Alte ein bisschen eierköpfig, die Neue schnittig. Auch bei den Details nimmt die Moderne die 1000 F in die Zange. Links: Dreikolben-Schwimmsattel des Kombibremssystems der XX, rechts die markanten Flächen ihres Alurahmens. Mitte: der Tacho, der 1987 Geschichte schrieb



CBR 1000 F/ CBR 1100 XX

Arbeitsplätze auch auf langen Strecken bequem bleiben: als Kilometerfresser.

Die Sitzbank unserer über 90 000 Kilometer alten Seniorin ist bequem, das Motorrad in ausgezeichnetem Zustand. Allerdings hinterließen die Jahre anderswo Spuren. Was 1987 Stand der Technik war, geht heute gerade noch als mittelmäßig durch. Die Feder Elemente arbeiten beinahe zu komfortabel, und vor allem die seinerzeit hochgelobten Stopper können mit der Performance einer modernen Bremsanlage nicht konkurrieren. Fast

schon erschreckend, wie viel bissiger und trotzdem einfacher zu dosieren die Doppel-X-Bremsen sind. Insgesamt aber schlägt sich die betagte Honda auch im Vergleich wacker.

Unbeschwert nimmt sie die Kurven der Schwäbischen Alb, findet blitzsauber ihre Linie, ohne wirkliche Grip-Probleme zu zeigen. Gar nicht so schlecht, diese schmalen Reifen, die naturgemäß weniger Aufstellmomente verursachen als die aktuellen Breitpendants. So unerschrocken wie seinerzeit Dennis möchte heute natürlich niemand mehr mit der alten Dame angasen, aber flott geht's

schon voran, sei es in engen oder langen Bögen. Die Feder Elemente kooperieren bei angemessenem Tempo problemlos. Kein schlechtes Motorrad, der alte Dampfer. Nur hat die Neue die Nase stets weiter vorn.

Auffälligster Unterschied: Mit der schier Motorleistung ihrer Nachfolgerin kann die CBR 1000 nicht mithalten. Keinesfalls im oberen Drehzahlbereich, der ohnedies selten bemüht wird und wo ihre rund 120 Pferde für sich betrachtet allemal reichen. Noch viel weniger aber in puncto Strom von unten, bis etwa 5000/min. Da nämlich ledert die 1100er



TECHNISCHE DATEN

Honda

CBR 1000 F

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile, Schlepphebel, Keihin-Gleichdruckvergaser, keine Abgasreinigung, E-Starter, Sechsganggetriebe.

Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm
Hubraum 998 cm³
Verdichtung 10,5:1

Nennleistung 100 kW (136 PS) bei k.A.

Max. Drehmoment k.A.

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlrohren, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Doppelscheibenbremse vorn, Doppelkolbensattel, Bremsscheiben Ø 296 mm, Scheibenbremse hinten, Doppelkolbensattel, Ø 276 mm, Alugussräder, Reifen 110/80 V 17; 140/80 V 17. Radstand 1505 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 117 mm, Federweg v/h 150/120 mm.

Maße und Gewichte: Sitzhöhe 800 mm, Gewicht voll getankt 262 kg, zul. Gesamtgewicht 425 kg, Tankinhalt/Reserve 21/3,5 Liter.

Preis (1987) 13 770 Mark

Honda

CBR 1100 XX

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile, elektronische Saugrohreinjection, geregelter Katalysator, Sechsganggetriebe.

Bohrung x Hub 79 x 58 mm
Hubraum 1137 cm³
Verdichtung 11:1

Nennleistung 110 kW (150 PS) bei 9500/min

Max. Drehmoment 117 Nm (11,9 kpm) bei 7300/min

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Aluprofilen, Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Doppelscheibenbremse vorn, Dreikolbensattel, Bremsscheiben Ø 310 mm, Scheibenbremse hinten, Dreikolbensattel, Ø 256 mm, Dual-CBS, Alugussräder, Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17, Radstand 1490 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/120 mm.

Maße und Gewichte: Sitzhöhe 800 mm, Gewicht voll getankt 257 kg, zul. Gesamtgewicht 438 kg, Tankinhalt/Reserve 24/4 Liter.

Preis 23 920 Mark

MOTORRAD Messungen

Höchstgeschwindigkeit

Solo	km/h	Honda CBR 1000	257	Honda CBR 1100 XX	282
------	------	----------------	-----	-------------------	-----

Beschleunigung Solo

0-100 km/h	sek	Honda CBR 1000	3,5	Honda CBR 1100 XX	2,7
------------	-----	----------------	-----	-------------------	-----

0-140 km/h	sek	Honda CBR 1000	5,9	Honda CBR 1100 XX	4,4
------------	-----	----------------	-----	-------------------	-----

0-200 km/h	sek	Honda CBR 1000	11,8	Honda CBR 1100 XX	8,6
------------	-----	----------------	------	-------------------	-----

Durchzug Solo

60-100 km/h	sek	Honda CBR 1000	5,1	Honda CBR 1100 XX	4,4
-------------	-----	----------------	-----	-------------------	-----

100-140 km/h	sek	Honda CBR 1000	4,6	Honda CBR 1100 XX	4,5
--------------	-----	----------------	-----	-------------------	-----

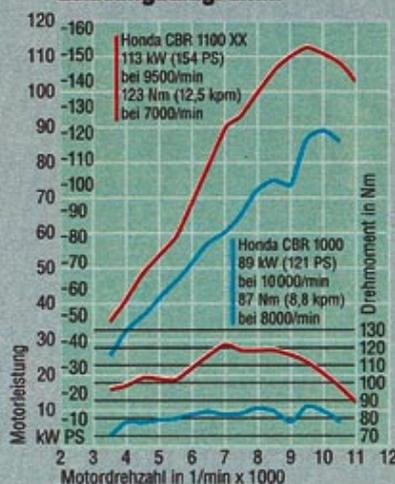
140-180 km/h	sek	Honda CBR 1000	5,4	Honda CBR 1100 XX	4,8
--------------	-----	----------------	-----	-------------------	-----

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoffart		Honda CBR 1000	Normal	Honda CBR 1100 XX	Normal
---------------	--	----------------	--------	-------------------	--------

bei Landstraße km/h	Liter/100 km	Honda CBR 1000	7,3	Honda CBR 1100 XX	6,6
---------------------	--------------	----------------	-----	-------------------	-----

Leistungsdiagramm



DIE FLUG-REISENDEN

Diese Zeitreise spricht ein klares Votum für die Zukunft aus, denn die CBR 1100 XX erweist sich ihrer Vorläuferin in jeder Hinsicht als überlegen. Allerdings lässt sie auch der Vergangenheit ihre Reize. Die CBR 1000 F, einst die ultimative Kilometerfresserin, überzeugt heute noch immer als unproblematisches, kräftiges und sehr bequemes Motorrad.



das Alteisen so unerbittlich ab, als hätte es den halben Hubraum. Nicht, dass die ehrwürdige CBR 1000 F schwächling wäre, aber gerade den Drehmomentverlauf hat die Neuzeit mit Macht kultiviert. Zudem vibriert die 1000 F, von nur einer Ausgleichswelle beruhigt, deutlich stärker als die zweifach beruhigte 1100 XX, und verbraucht auch einen Schoppen mehr. Gleichstand herrscht dann beim Lastwechselrucken oder Gangwechseln, wo sich die beiden – auf hohem Niveau – nichts nehmen. Wie von selbst flutschen die Schaltvorgänge, sanft nehmen die beiden Vierzylinder das Gas an.

Erwartungsgemäß fährt die XX leichtfüßiger, allerdings nicht so signifikant, wie der Blick auf die Fahrwerkseckdaten glauben macht. Beide können ihr Gewicht – 262 Kilogramm alt gegenüber 257 neu – nicht verbergen, brauchen gerade bei hohem Tempo für Richtungswechsel eine energisch ziehende Hand, wiederum mit leichten Vorteilen für die Neue. Apropos Vorteile: In Sachen Windschutz hat Honda über die Jahre nicht viel gelernt. Wurde dieser schon bei der Ur-CBR bemängelt, schützt die XX kaum besser. Hier wie dort werden aufrecht sitzende Piloten vom Wind gebeutelt.

Bleibt als Fazit des Generationenvergleichs, dass früher keineswegs alles besser war. Aber der Fortschritt auch nicht so groß ist wie vermutet. Im Prinzip gar keine üble Komposition, ein schmal bereiftes, präzise zu dirigierendes, dabei kräftiges und unproblematisches Motorrad – zumal die Haltbarkeit der CBR 1000 F einen derweil fast legendären Ruf genießt. Teurer und aufwendiger, ist die CBR 1100 XX auch in jeder Hinsicht fortschrittlicher, gewinnt diesen Vergleich in allen Disziplinen. Gleichwohl haben Träume von damals immer noch ihre schönen Seiten.