

Fahrbericht Honda CBF 1000

Big Bike für alle Gelegenheiten



Mit der neuen Honda CBF 1000 erweitert der japanische Motorradhersteller eine sehr erfolgreiche Modellfamilie, die sich mit dem Begriff 'Allrounder' charakterisieren lässt, was sich im hohen Alltagsnutzen, der sportlichen Gene und in einem vernünftigen Preis niederschlägt. Diese Kombination hat schon der kleineren CBF 600 zum Erfolg verholfen.

Bereits auf den ersten Blick auf die CBF 1000 wird ihre Verwandtschaft zur CBF 600 deutlich. Die Halbschale, die beiden spitz zulaufenden Multirefektor-Scheinwerfer und der Windschutz und der Gesamteindruck lassen die Maschine von vorne wie auch von der Seite schlank und fast filigran wirken. Das schafft gerade bei Neu- und Wiedereinsteigern Vertrauen, an die bei der Entwicklung ganz besonders gedacht wurde. So dürfte nun auch manch Besitzer einer CBF 600 mit dem Gedanken spielen, den Sprung in eine höhere Klasse zu wagen.

Die CBF 1000 weist 25 Pferdestärken mehr als die 600er auf, wobei die versicherungsfreundlichen 72 kW/98 PS im neuen Modell für ausreichenden Vortrieb sorgen. Der Vierzylinder stammt aus der 125 kW/170 PS starken Fireblade, doch die hohe Leistung wurde zugunsten eines kräftigen Drehmoments von 93 Nm bei 6 500 Umdrehungen gekappt, was ein deutliches Indiz für die guten Durchzugswerte der großen CBF ist. Möglich wurde dies beispielsweise durch kleinere Drosselklappen, eine modifizierte Einspritzanlage und ein grundlegend verändertes Motormanagement. Dadurch wurde auch der Verbrauch des nach der Euro-3-Norm eingestuftes Antriebs auf fünf Liter Normalbenzin bei moderater Fahrweise vorgegeben.

Ungeachtet des kleinen Durstes marschiert die CBF vom ersten Meter in echter Big-Bike-Manier voran. Kraftvoll und sehr homogen arbeitet sich der 16-Ventiler ab 1 500 Touren die Drehzahlleiter nach oben, bis die Elektronik bei 10 500 Umdrehungen Einhalt gebietet. Meist aber bleibt die Nadel des Drehzahlmessers unter der Marke von 6 000 U/min, ohne ein Gefühl mangelnder Dynamik haben zu müssen. Ganz wie es sich für einen echten Allrounder geziemt, genügt ein Impuls der Gashand, und schon spannt der Reihen-Vierzylinder die Muskeln.

Wenig Mühe hatten die Ingenieure mit dem Fahrwerk. Hier kommt der leicht verstärkte MonoBackbone-Rahmen der CBF 600 zum Einsatz, von der auch die Sitzgeometrie und die konventionelle Telegabel übernommen wurden. Trotz der nur minimalen Einstellmöglichkeiten in der Federbasis lässt sich die CBF mit spielerischer Leichtigkeit um die Kurven zirkeln. Die Verkleidungsscheibe ist ebenso in der Höhe verstellbar wie der Fahrersitz, der leider in der höchsten Stufe mit 81 Zentimetern Sitzhöhe einen deutlich sichtbaren Spalt zwischen Tank und Polster aufweist. Von solchen Kleinigkeiten abgesehen muss man jedoch die Alltagsauglichkeit der CBF loben. Als Beispiele seien hier das feine Cockpit mit Kilometer- und Tageskilometer-Anzeige oder Digitaluhr genannt oder das optionale ABS, das zusammen mit dem Bremssystem CBS für 700 Euro angeboten wird.

Beim CBS sorgt ein Steuerventil dafür, dass der Fußbremshebel zugleich auf den mittleren Kolben der rechten Dreikolbenbremszange am Vorderrad wirkt. Die übrigen Kolben der vorderen Zangen werden wie gewöhnlich über den Handbremshebel aktiviert. Die Kombination des CBS mit dem ABS ermöglicht auch bei Nässe eine sichere Verzögerung. An der falschen Stelle sollte man deshalb nicht sparen: Selbst als ABS-Variante kostet die CBF 1000 moderate 8 690 Euro. Damit ist sie ein Beweis dafür, dass sich Fahrspaß und Vernunft ganz leicht unter einen Hut bringen lassen. Heiko P. Wacker/mid

Technische Daten Honda CBF 1000: Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, 998 ccm Hubraum, Leistung 72 kW/98 PS bei 8 000 U/min, max. Drehmoment 93 Nm bei 6 500 U/min, elektronische Einspritzung, geregelter Katalysator, Euro-3-Norm, sechs Gänge, Sitzhöhe 78-81 Zentimeter, Tankinhalt 19 Liter, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17, Leergewicht 242 Kilogramm, Zuladung 203 Kilogramm,

Höchstgeschwindigkeit 228 km/h, Verbrauch 5,0 Liter Normalbenzin/100 km,
Versicherungsbeiträge bei der AXA: KH 132 Euro (SF 1, Zulassung Düsseldorf, 100 Mio. Euro
pauschal mit Schutzbrief), TK 202 Euro (150 Euro SB); Grundpreis 7 990 Euro, Aufpreis ABS: 700
Euro.