

KRAFTAKT

Sie ist der wahrgewordene Wunschtraum der speedabhängigen Lederzunft.


*Trotzdem protzt die **HONDA CBR 1100 XX BLACKBIRD** nicht mit ihrer gewaltigen Power. Auf den ersten Blick wirkt sie fast wie eine sportlich orientierte Tourenmaschine. Auf den ersten Blick ...*

D Von Arnulf Ramcke (Text) und Klas Neidhardt (Fotos)

Das Verhältnis von Leistung und Energie ist relativ. Kann den Radfahrer schon eine Banane vor dem Hungerast retten oder den Sprinter eine Scheibe Knäckebrot vom größten Magengrummeln befreien, müssen sich Astronauten auf die Schubkraft von zehntausenden Kilopond Schub im Rücken verlassen, um nicht kläglich an den Stromschnellen der Erdanziehungskraft zu scheitern.

Zwischen Obst und Raketenantrieb tummelt sich der Rest dessen, was als die von einer Kraft in der Zeiteinheit geleistete Arbeit vom Physiker in Meterkilopond je Sekunde streng akademisch berechnet wird. Für normale Menschen reicht der Fahrtwind im Gesicht, der Tritt aufs Gaspedal





Die Honda Blackbird braucht viel freien Asphalt, um ihre mächtige Motorleistung von 164 PS auszuspielen zu können

oder eine kleine Drehbewegung mit dem rechten Handgelenk aus, um Vortrieb als Ergebnis von Leistung zu begreifen. Die Bezeichnung Pferdestärken veranschaulicht dabei im Gegensatz zu Watt bildhafter die Fähigkeit von Motoringenieuren, ganze Herden australischer Vollblüter in den kleinen Raum zwischen Ölwanne und Zylinderkopf zu pferchen.

Honda betreibt diese Form der Masentierhaltung seit einem Jahr ohne Skrupel vor dem Aufschrei schockierter Förderer von freilaufenden Landefern. Soll die doch der Geier holen, scheinen die Strategen in Japan gedacht zu haben. Laßt uns schwarze Vögel ausbrüten und eine Concorde für Tankrucksäcke aufsteigen.

Als diese Entscheidung gefallen war müssen in der Marketingabteilung Ströme von Schweiß geflossen sein. Wie, bitte schön, soll in Zeiten, wo die Welt glaubt, nur vom Drei-Liter-Auto gerettet werden

zu können, die Markteinführung eines Motorrads mit 164 PS (oder 121 kW) und knapp 300 km/h Höchstgeschwindigkeit begründet werden? Einem Ensemble aus Captain Future und Silicon Valley, einem Überhammer, der ganz unbescheiden von sich behaupten darf, das stärkste und schnellste Motorrad zu sein, das je von einem Produktionsband geschoben wurde?

Die Lösung dieser Denksportaufgabe ist so genial wie simpel. Honda habe, so der Wortlaut beim Schlüpfen der ersten CBR 1100 XX Blackbird, eigentlich nur das

Beste auf zwei Räder stellen wollen, was sich die lederbewährte Zunft bis dato zwischen die Schenkel habe klemmen können. Daß dabei eine Maschine mit dem Potential des schwarzen Vogels (der auch in den

tan zum Leben erweckt, weist frappierende Ähnlichkeiten mit dem richtigen Leben auf. Das soll's nun gewesen sein? Unspektakulär verfällt der Motor in einen stabilen Leerlauf. Erste, vorsichtige Drehzahlsteigerungen –

der aggressive Sportlichkeit noch digitale Spielereien effekthaschend zur Schau.

Sollte die Blackbird so etwas wie Mamas Liebling sein, der bei den Bundesjugendspielen eben nur vor allen anderen

250 Kilogramm werden samt Fahrer in nur **9 SEKUNDEN**

Farben Rot und Titan flattert) herauskommen ist, sei nicht oberstes Ziel gewesen. Quasi Mega-Power als Abfallprodukt auf der Suche nach dem großen Glück. Alles ganz harmlos. Steigen Sie einfach auf und vergessen Sie, daß Sie sich eigentlich auch in einen VW Golf mit rund 700 PS setzen könnten.

Will sich die Gelassenheit beim Anblick der Blackbird mit ihrem Adlerschnabel samt Huckepackscheinwerfern, den bündig in die Außenspiegel eingelassenen Blinkern oder den beiden Auspufftöpfen im Unterschenkelformat nicht auf Anhieb einstellen, ist dies die gesunde Referenz der Psyche an diesen Boliden. Denn auch die Positionierung als Sport-Tourer täuscht nicht darüber hinweg, daß im öffentlichen Straßenverkehr dieser Erde nichts herumkurvt, dem der Fahrer dieses Renners lange aufs Hinterrad schauen müßte. Eine gehörige Portion Respekt vor Bungee-Sprüngen in der Horizontalen ist zweifelsfrei die beste Bremse vor dem Verlassen der Ideallinie in Richtung Flugbahn.

Der allererste Druck auf den Startknopf, der den großvolumigen Vierzylinder spon-

noch sind wir im Leerlauf – entlocken den Endtöpfen keine bebenden Antworten verbrannter Hochleistungstakte. Dezent gedämpft brabbelt der Motor vor sich hin.

Auch die Sitzposition erweist sich nicht als Arrangement für Schlangengemäßen oder Grand-Prix-Piloten. Sportlich, aber weit entfernt von einer Kompromißlosigkeit, die sich nur der Jagd nach Rundenrekorden unterordnet, fühlt sich der Kraftbolzen auf Anhieb wie ein alter Bekannter an. Artig informieren die Instrumente hinter der flachen Cockpitscheibe über Drehzahl, Geschwindigkeit, Wassertemperatur und die mitteleuropäische Sommerzeit. Dabei tragen die Zifferblätter we-



ins Ziel läuft? Die Antwort darauf weiß nur die Straße.

Asphaltbändern hat sich die CBR mit einem Betragen verschrieben, das absolut nichts mit Phantasien vom slidenden Helldriver zu tun hat, dessen Können es einzig und allein zuzuschreiben ist, daß die Heckpartie nicht das Vorderrad seines Sportgeräts überholt. Oh ja, 164 PS sind ein Wort. Ein Tritt ins

Kreuz. Eine Streckbank für die Arme. Die Kraftentfaltung der Honda kommt aber derart kultiviert daher, daß sie über die Festigkeit ihres Händedrucks hinwegtäuscht.

Die beeindruckenden Eckdaten ihres Antriebs, der die 254 Kilogramm Aluminium, Stahl und Kunststoff in

Es bringt zwar Spaß, die Motorleistung in rasende Geschwindigkeit umzusetzen, viel besser ist aber die Gewißheit, immer noch ein paar Pferdestärken als Reserve unter der Sitzbank zu haben



neun Sekunden auf 200 km/h abschießt, gibt sich nie als hundsgemeiner Teufel auf der Flucht vor einem Tankwagen mit Weihwasser. Die CBR ist wie ein liberaler Monarch, der das Volk mitreden läßt, um

Windschutz, der dem Ansturm der Turbulenzen die Spitzen nimmt, sind derartige Tempobereiche nur stressig. Mit der Gewißheit, das möglich ist, was gehen soll, braucht kein Mensch solche Heizerorgien.

auf 200 KM/H beschleunigt

im Zweifelsfall mit einem Winken des Zepfers die Hierarchie wiederherzustellen. Da kann sie sich auch soviel Gleichmut leisten, den Rest der Welt nicht mit imageträchtigen 300 km/h Topspeed düpierten zu müssen. Sollte sich eine freie Autobahn finden, bremst der Luftwiderstand den Vortrieb nämlich bei rund 280 km/h ein. Damit ist sie aber trotzdem Klassenbeste.

Obwohl der Tacho vollmundig ein Überschreiten der magischen Schwelle um 20 km/h vorgaukelt, verliert sich der Reiz des Rasens schnell. Auch mit einem Fahrwerk, das sich vor solchen Orkanböen nicht schwankend erschreckt und einem

Viel schöner ist das Gefühl, bei rund 220 km/h einen Porsche gewinnen zu lassen und dabei 70 PS im Rucksack zu lassen.

Bedeutsamer sind Fahrqualitäten wie Handlichkeit und Bremsvermögen. Hier zückt Honda mit dem CBS-Bremssystem eine Trumpfkarte, die nur noch von einem ABS übertroffen wird. Vorder- und Hinterradbremse wurden derart kombiniert, daß beim Betätigen des jeweiligen Bremshebels auch Kolben des Pendants aktiviert werden. So wird immer vorne und hinten gleichzeitig verzögert. Mit diesen Wurfankern ist Geschwindigkeit für die CBR keine Hexerei und nimmt dem Fahrer bei ei-

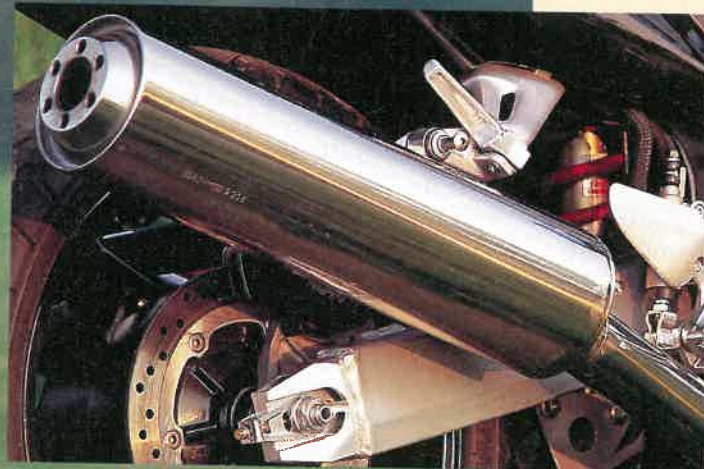
ner Vollbremsung Verantwortung ab.

Beim Fahrwerk wechselt Schatten mit Licht. In der Grundabstimmung etwas bockig und unsensibel ausgelegt, tut sich die nicht verstellbare Gabel mit dem Verdauen kurzer Stöße schwer. Das hintere Federbein gibt sich straff, aber nicht unkomfortabel. Bei der Definition Sport-Tourer vernachlässigte Honda zwar die Tourerklientel mit läppischer Zuladung und für Fernreisen zu frontlastiger Ergonomie, schenkte der Sportlersparte aber neben diesem bürigen Motor eine Handlichkeit, die in erfreulichem Widerspruch zum Lebendgewicht von gut fünf Zentnern steht.

Sie merken es. Die Blackbird hat sich sozusagen vom mythenumrankten Höllenteil auf einen „Normalo“ reduziert. Sie ist kein Allerweltsmotorrad, aber ein Bike für alle Tage. Und da auch die CBR das Rad nicht neu erfunden hat, ist der gravierende Unterschied zu ihren Brüdern und Schwestern nur der, daß sich die Gummis hier schneller drehen lassen. Für den Fall, daß es doch einmal nötig sein sollte. ■



Funktionalität bestimmt das übersichtliche Cockpit der Honda Blackbird. Auf technischen Schnick-Schnack wurde bewußt verzichtet



Erkennungsmerkmale, die bei anderen Motorrädern übertrieben wirken, strahlen bei der Honda Understatement aus. Zum Beispiel die Auspuffrohre (oben). High-Tech arbeitet, wie beim ausgeklügelten Bremsystem (links), quasi im verborgenen

HONDA CBR 1100 XX BLACKBIRD

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder in Reihe, Hubraum 1137 Kubikzentimeter, Leistung 121 kW (164 PS)

GETRIEBE

Sechsgang-Schaltgetriebe, Sekundär-antrieb über O-Ring-Kette

GEWICHT

254 Kilogramm (vollgetankt), Zuladung 184 Kilogramm

LEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 291 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,0 Sekunden, von 0 auf 200 km/h in 9,1 Sekunden

VERBRAUCH

8,1 Liter auf 100 Kilometer im Drittelmix

PREIS

21 820 Mark

INFOS

Honda Deutschland, Sprendlinger Landstraße 166, 63069 Offenbach, Telefon 069/ 83 09 0, Fax 069/ 83 20 20