

Ein Tag Honda CBR1100XX Super Blackbird



Da ich seit meinem Sturz auf der Probefahrt 1982 mit der Honda VF750C, welche mich dreieinhalbtausend Franken gekostet hat, mit dem Fahren fremder Motorräder sehr zurückhaltend bin, brauchte es einen speziellen Anlass, wirklich über den eigenen Schatten zu springen und einen Tag richtig Töff fahren zu gehen. Der Tag endete allerdings mit einer 6wöchigen anschließenden Angstphase, dass irgendwoher noch eine Radarfoto auftauchen könnte mit für mich untragbaren Spätfolgen – da dies nun schon ein paar Jahre zurückliegt, darf ich bestimmt darüber berichten.

Also, der Anlass dazu war eine Geburtstagsüberraschung: Jemand hatte sich nichts sehnlicher gewünscht, als mal als Sozia mit mir auf der Super Blackbird auszufahren. So organisierte ich mir in meiner näheren Bekanntschaft eine solche Maschine und es wurden gut 450 km bis ich sie unversehrt ihrem Besitzer zurückgeben konnte. Der Preis dafür wäre unbezahlbar gewesen, also musste ich schon gar nicht mein Portemonnaie öffnen... Nochmals vielen Dank an die Adresse des glücklichen Besitzers dieses «Übermotorrades»! Text vom 17.10.2007



450 km, gefahren binnen weniger Stunden, ein Fahrspass par excellence – merci, Honda!



Die Maschine ist von den Daten her kein speziell sportliches Motorrad: Sie ist zu schwer, als Ultra-Sportler zu gelten; sie hat von dem Hubraum her keine Ambitionen, zu den Wahnsinnsoliden zu gehören; sie hat zwar genügend Leistung, aber es gibt solche, die noch viel mehr haben... Die Mischung jedoch, das spricht man allgemein den Maschinen von Honda zu, ist jedoch so gelungen, so dass ich, auch nach 30 Monaten, immer noch völlig enthusiastisch zurückdenke: Wow, das war vielleicht was!

Klar muss gesagt werden, dass ein solches Über-Motorrad nur in reife Hände gehört: Zu gross ist die Versuchung, sich der Euphorie hinzugeben – ein gewisser Respekt und eine Riesenerfahrung im Umgang mit schnellen Rädern sollte schon vorhanden sein. Beschleunigungsorgien, wie sie ausgewachsene Rennsportwagen zu bieten haben, sind auf öffentlichen Strassen nur mit grösster Vorsicht zu geniessen. Überholmanöver werden zu Sekundenfenstern, Geradeausstrecken zu Minigeraden pulverisiert. Immer muss die Tatsache vor Augen gehalten werden, dass das Vernichten der Geschwindigkeit einiges mehr in Anspruch nimmt als der spontane Spurt es möglich macht.

Die Souveränität, die diese Maschine ausstrahlt, überträgt sich schnell auf den Fahrer: Locker geht's von der Hand, spielerisch werden Kurven eingelenkt und durchfahren, Bremsmanöver sind genau so zu geniessen wie der darauf folgende Spurt: Fahrer und Maschine verschmelzen zu einer Einheit, Emotionen werden augenblicklich in die Tat umgesetzt. Ein Dreh am Gasgriff, eine katapultähnliche Bewegung setzt ein und die Arme werden länger, genauso wie die Reifen in den Asphalt beißen, wenn der Fahrer in die Bremse greift. Die Kombibremse spielt beim Speed-Twist eine entscheidende Rolle: Die Maschine zieht's über beide Räder in die Federung, das typische Einknicken in der Front beim harten Bremsen, wie man es von Sportmaschinen kennt, entfällt. Noch ein Wort zur Sitzposition: Diese ist weder sehr sportlich noch sehr cruisermässig. Sie passt! Sie ist Teil des Erlebens. Ohne Knieschluss und Kraftübertragung über den Körperkontakt wäre die Einheit gestört: Während auf einer richtigen Sportmaschine geturnt werden muss, wird der Ritt ausgesessen: Fahrer und Maschine verschmelzen und sind Teil des Ganzen. Betonen muss ich dabei, dass meine Extremitäten wie auch die des Maschinenbesitzers das Durchschnittsmass überschreiten. Wie sich kleinere Personen wie solche im Durchschnitt darauf fühlen, kann ich schlecht beurteilen. Immerhin kann ich mir vorstellen, dass grossgewachsene Leute sich bedeutend wohler fühlen auf der XX als auf irgendeiner Sportmaschine.

Honda CBR 1100 XX Super Blackbird

Leistung KW (PS)	112 (152)
Leistung Umin	9500
Hubraum	1137
Drehmoment nm kpm	119 (12,1)
Drehmoment umin	7250
Bauart Zylinderzahl	R, 4
Takt	4
Bohrung Hub	79,0/58,0
Verdichtung	11,0
Gassteuerung Ventile	dohc/4
Abgasreinigung	G-Kat+SLS
Vergaser Zahl Durchlass	EM
Starter	E
Zahl Gänge	6
Hinterradantrieb	Ke
Rahmen Bauart	Br/A
Federweg	120/120
Lenkkopfwinkel	65,0
Nachlauf	99
Radstand	1490
Bremsen	2S/S
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	180/55 ZR 17
Sitzhöhe	810
Leergewicht	254
Gesamtgewicht	430
Reservetank	23,0/4,0
Verbrauch	k. A.
Kraftstoffart	N
Beschleunigung	3,0
max Speed	290
Schadstoffklasse	Euro 2
Verbrauch	5,7

Ich möchte all jene ermutigen, sich die XX aus der Nähe anschauen, die sich zu wenig alt für eine GoldWing fühlen, die aber dem Töfffahren sehr viel Fahrspass abringen können. Es ist keine Enduro, dazu liegt sie direkt auf der Strasse; es ist keine Rennmaschine, dafür ist sie zu behäbig; es ist keine Fahrmaschine im Sinne einer «Nackten» – es ist eine eigene Dimension von Verschmelzung von Mensch und Maschine. Es ist zwar die «Hayabusa» von Honda, aber sie ist kein Untier: Sie folgt willig der Könnerhand! Sie ist ein Genussmittel für den erfahrenen und reifen Töff-Fahrer oder – daran zweifle ich keinen Moment – die reife Fahrerin mit Hang zum «laufe lah», alles andere wäre unnatürlich und würde der Maschine nicht gerecht... Sie hat doch auch ein Recht darauf, im Sinne ihrer Väter bewegt zu werden: Die haben bestimmt diesem Zweirad die Gene eines Sportwagens mit auf den Weg gegeben, es wäre eine Sünde, damit einkaufen zu gehen!!!



Die CBR 1100 XX ist eine der Maschinen, die man gebraucht recht günstig haben kann: Mit ihrer Leistung ist sie bestimmt nicht billig im Unterhalt, da sie je nach Fahrweise recht viele «Reifen» fressen kann... Die überarbeitete Version (ab Jahrgang 1999) hat eine Einspritzung, einen Katalysator und zeichnet sich mindestens im Benzinverbrauch einen für die gebotene Leistung geringen Durst aus. Der Benzinverbrauch wurde im MOTORRAD-Test ermittelt. In der Schweiz schaut man am besten rein bei www.motorradhandel.ch

Aus MOTORRAD 20/2008 vom 9.10.2008: Neuerer Artikel «Gebrauchtberatung»
<http://www.motorradonline.de/de/motorraeder/tests/gebrauchtberatung/gebrauchtberatung-honda-cbr-1100-xx/90752>

Bericht und Bilder von

Urs Tobler, 1.NUR-Töff-Fahrlehrer der Schweiz