

## TEST & TECHNIK

Langstreckentest Honda CBR 900 RR

# ZEITSPRUNG

Damals, 1993 auf der Isle of Man, hatte die Dauertest-Fire Blade noch ziemlich genau ein Jahr vor sich. Jetzt ist sie fertig – mit den 50 000 Kilometern.

Von Michael Allner; Fotos: Schwab, Archie

HONDA



Langstreckentest Honda CBR 900 RR



**E**in Traum. Es ist das Jahr 1992. Sie haben sich eine nagelneue Honda CBR 900 RR gekauft. 100 PS, Gewicht vollgetankt 206 Kilogramm. Und Sie fahren und fahren – in den Bergen, am Meer, in Städten und auf Inseln. Das Motorrad macht alles klaglos mit. Ganz plötzlich, wie das in Träumen nun mal so ist, zeigt der Tacho Ihrer CBR 50 000 Kilometer an. Das Motorrad klappert nicht, verbraucht kein Öl, läuft noch genauso gut wie am Anfang ... was macht denn der Mann in dem grauen Kittel da? Warum nur zerlegt er das gute Teil bis zur letzten Schraube? Ein Alptraum? Nein, ein MOTORRAD-Dauertest.

Es war so wie im richtigen Leben: Immer, wenn's am schönsten ist, muß man aufhö-

ren. So finden sich im Fahrtenbuch besonders gegen Ende der Dauertestdistanz die schwärmerischsten Einträge. Bei Kilometerstand 42 000 formuliert es der geschäftsführende Redakteur Harry Humke kurz und sachlich: „Das gesamte Motorrad, vor allem aber der Motor, macht noch einen ganz hervorragenden Eindruck.“ Magazin-Chef Axel Westphal dagegen ließ sich bei Kilometerstand 49 800, anscheinend von Trauer ergriffen, zu etlichen Zeilen mehr hinreißen, hatte er doch aufgrund vieler schneller Runden mit der Fire Blade auf der Isle of Man 1993 ein ganz besonderes Verhältnis zu diesem Motorrad. Ein kurzer Auszug: „Die CBR ist noch so gut wie am Anfang, die Kilometer merkt man ihr nicht



Sakra: Auch ins ferne Barcelona verschlug es die CBR 900 RR – was für eine Gaudi



Jetzt geht's rund: die Fire Blade und die Lektion Kurventechnik



So geht's auch: mit dem Rennerle in den Dolomiten – man muß nur wollen

## Langstreckentest

an. Das Handling ist einfach gigantisch. Fazit: ein Supersport-Motorrad mit enormer Zuverlässigkeit, hohem Verarbeitungsstandard und zudem sehr niedrigem Spritverbrauch."

Wie konnte es zu solcher Begeisterung kommen? Zunächst einmal erwies sich die Honda tatsächlich als für ihre Leistungsklasse sehr genügsam. Der durchschnittliche Spritverbrauch betrug nur 5,4 Liter, ein Ölverbrauch war bis zum Schluß nicht meßbar, und während der gesamten Distanz brauchte kein einziges Ventil nachgestellt zu werden. Ein Kettensatz hielt rund 30 000 und ein Hinterradreifen im Schnitt rund 7500 Kilometer. Stichwort Reifen: Von den beiden seinerzeit von Honda freigegebenen Reifenpaarungen Bridgestone BT-50F/BT-50R Radial G und Michelin TX 11/TX 23 Hi-Sport hinterließen die Bridgestone den besseren Eindruck, vor allem in schon leicht abgefahrenem Zustand. MOTORRAD wird sich daher demnächst dieses Themas gesondert und ausführlich annehmen, da die CBR sehr empfindlich in puncto Reifen reagiert.

Die Fahrleistungen der Fire Blade waren am Ende der Dauertest-Distanz sogar besser als am Anfang. Bis auf ein Rasseln im Motor, das sich ungefähr bei Kilometerstand 38 000 einstellte, verdächtig nach zu lockerer Steuerkette und angeblich ohne Eingriff der Werkstatt nach der 48 000-Kilometer-Inspektion auf wundersame Weise wieder verschwunden war, gab es keinerlei besondere Vorkommnisse – so standen die Zeichen günstig, daß sich der Motor nach dem Zerlegen in einem guten Zustand präsentieren würde.

Die Erwartungen wurden nicht enttäuscht, das Triebwerk zeigte sich tatsächlich in einem hervorragenden Licht. Für den Mitschreiber jedenfalls war es eine recht undankbare Aufgabe, die mit leuchtenden Augen vorgetragenen Komponenten-Beurteilungen von Techniker

Waldemar Schwarz aufzunehmen: „Sehr guter Zustand, in Ordnung, was soll man da sagen, sehr schön, einwandfrei, neuwertig, okay“ – auf Dauer ganz schön langweilig. Sogar die Stelle, an der bisher noch bei nahezu jedem japanischen Vierzylinder Unregelmäßigkeiten aufgetreten waren, erwies sich hier als einwandfrei: das obere Pleuellager. Fehlanzeige mit Freßspuren an Kolbenbolzen und Pleuelauge, wie sonst eigentlich üblich.

Bei dem genauen Begutachten und Vermessen fand sich dann aber doch noch etwas: Die Auslaß-Ventilsitze hatten leichte Brandspuren, und einige Ventile waren etwas eingeschlagen – die vorhergehende Dichtigkeitsprüfung hatten aber alle Ventile bestanden. In den unteren Pleuellagern zeigten sich im Bereich der Ölbohrungen leichte Erosionserscheinungen – Kavitation nennt der Fachmann das. Einige Hauptlager befanden sich trotz sehr guten Tragbilds mit 0,04 Millimetern Laufspiel bereits an der Verschleißgrenze. Hier drängt sich allerdings der Verdacht auf, daß die zulässigen Toleranzen von Honda vielleicht etwas zu vorsichtig bemessen wurden, liegt doch schon das Einbaumaß zwischen 0,017 und 0,035 Millimeter. In der Ölpumpe fanden sich deutliche Riefen, auf den Zylinderlaufbahnen waren die Honspuren nicht mehr sichtbar – kurz, einige Motorinneren sahen zwar benutzt aus, das Gros zeigte sich jedoch neuwertig. Nach 50 000 Kilometern und der im allgemeinen sicher nicht zimperlichen Fahrweise der MOTORRAD-Tester also ein hervorragendes Resultat – zumindest, was die technische Seite der CBR 900 betrifft.

Nicht ganz so hervorragend wurde von den meisten Fahrern die Sitzposition bewertet: „Lenkerstummel sind ungünstig gekröpft, Handgelenke werden stark beansprucht“, eine Erfahrung, die sich auch in fast allen Leserzuschriften widerspiegelt. So wird die Honda meist nicht für den langen Urlaub benutzt, sondern ist eher

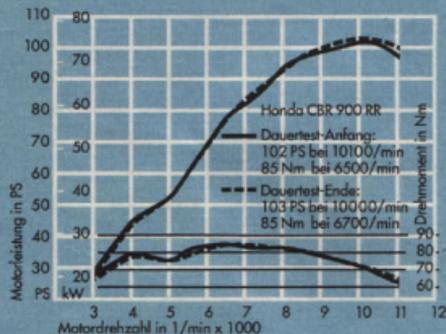
## BILANZ NACH 50 000 KILOMETERN

### KOMPRESSION



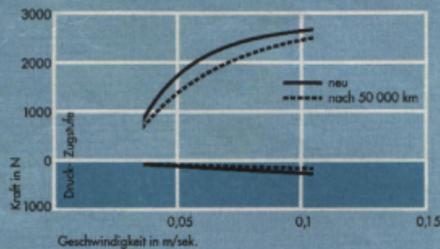
Der Druck nahm zu und ist immer noch gleichmäßig

### LEISTUNG



Je länger, je lieber: Die CBR hatte nach 50 000 Kilometern keine Leistung verloren – ganz im Gegenteil!

### DÄMPFUNG



Dämpfnudel: Die Zugstufendämpfung des Zentralfederbeins hat nur leicht abgenommen

## VERSCHLEISS



**Zylinder:** Geringer Verschleiß, aber Honspuren nicht mehr sichtbar



**Kolben:** Noch im Einbaumaß, sehr gutes Laufbild



**Kolben Laufspiel:** In Ordnung



**Kolbenringe Nutenspiel**

**Erster Ring:** Innerhalb des Einbaumaßes



**Zweiter Ring:** Innerhalb des Einbaumaßes



**Kolbenringe Stoßspiel**

**Erster Ring:** Teilweise Verschleißgrenze erreicht



**Zweiter Ring:** Teilweise Verschleißgrenze erreicht



**Kurbelwelle Hauptlagerspiel:** Gutes Tragbild, aber Verschleißgrenze erreicht



**Pleuellager Radialspiel:** Guter Zustand, innerhalb des Einbaumaßes



**Nockenwellen Lagerspiel:** Guter Zustand, innerhalb des Einbaumaßes



**Nockenhöhe**

**Einlaß:** Sehr gutes Tragbild, innerhalb des Einbaumaßes



**Auslaß:** Sehr gutes Tragbild, innerhalb des Einbaumaßes



**Ventile Schaltdurchmesser**

**Einlaß:** Guter Zustand



**Auslaß:** Guter Zustand



**Ventilführungen**

**Einlaß:** Neuwertig



**Auslaß:** Neuwertig



**Ventilsteitzbreite**

**Einlaß:** Guter Zustand



**Auslaß:** Teilweise erheblich zu groß



**Kupplungsribscheiben:** Guter Zustand



## ZUSTAND

**Nockenwellenlagerböcke und Tassenstößel:** Einwandfrei  
**Ventile:** Sitze der Auslaßventile leicht eingeschlagen und zu breit, Einlaßventile in Ordnung

**Ölpumpe:** An den Rotorspitzen und -flanken stark riefig

**Kolbenbolzen und Pleuellaugen:** Überdurchschnittlich guter Zustand

**Primärtrieb:** Sehr guter Zustand

**Kupplung:** Korb und Nabe mit für die Laufeistung geringen Rattermarken. Stahlscheiben stark verfärbt

**Getriebe-Zahnräder:** Sehr guter Zustand

**Getriebe-Lager:** Ohne Beanstandung, keine Weitung der Sitze

**Schaltgabeln:** Sehr guter Zustand

**Sekundärtrieb:** Kettensatz einmal nach 28 000 Kilometern gewechselt. Relativ starkes Lastwechsel-Rucken von Anfang an

**Bremsscheiben:**

Nach starkem Bremsrubbeln Scheiben bei Kilometerstand 49 000 auf Garantie getauscht

**Bremssaugen:** In Ordnung

**Auspuffanlage:** Der Lack ist an einigen Stellen abgeblättert

**Verkleidung, Tank und Seitendeckel:**

Verkleidung begann bereits bei 10 000 Kilometern an den Blinkern einzureißen. Lackierung im allgemeinen sehr widerstandsfähig

## KOSTEN

Inspektionskosten und Verschleißteile	2412,98 Mark
Reifen (einschl. Montage, Wuchten und Altreifen-Entsorgung)	4639,65 Mark
Kraftstoff	3621,00 Mark
<b>Reparaturen auf 50 000 Kilometern (Teile und Arbeitslohn)</b>	
Bremsschläge erneuert	220,37 Mark
Kette, Ritzel, Kettenrad erneuert	568,63 Mark
Gleitschiene von Hinterradkette erneuert	50,30 Mark
Bremsschläge erneuert	245,33 Mark
Bremsscheiben, Bremsschläge erneuert (Garantie)	0,00 Mark
<b>Gesamtkosten</b>	<b>11 758,26 Mark</b>
<b>Anschaffungspreis</b>	<b>19 575,00 Mark</b>
<b>Wertverlust (Schätzpreis Händlerverkauf 11 500,00 Mark)</b>	<b>8075,00 Mark</b>
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	0,24 Mark
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	0,40 Mark

## FAHRLEISTUNGEN

	1092 km	50 039 km
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> (mit Sozius) km/h	227 (197)	230 (202)
<b>Beschleunigung</b> (mit Sozius)		
0-100 km/h	sek 3,7 ( 4,9)	3,7 ( 4,6)
0-160 km/h	sek 8,3 (10,6)	8,2 (10,3)
0-180 km/h	sek 11,6 (15,0)	10,9 (15,3)
<b>Durchzugsvermögen</b> im 6. Gang (mit Sozius)		
60-140 km/h	sek 9,9 (13,4)	10,1 (13,8)
60-160 km/h	sek 13,0 (17,9)	13,3 (18,9)
<b>Durchschnittsverbrauch über 50 000 Kilometer</b>		
Kraftstoff (Normal)	l/100 km	5,4
Motoröl	l/100 km	nicht meßbar

## Langstreckentest

das Gefährt für den Wochenendtrip. Dennoch, Service-Redakteur Klaus Herder entdeckte zusammen mit seiner Frau ganz erstaunliche Aspekte an der CBR 900 RR: „Taugt durchaus zum Touren mit zwei Personen. Sozia mittelschwer begeistert, da Aussicht auf Hochsitz hervorragend ist.“ Man muß eben nur wollen.

Der Windschutz der niedrigen Original-Verkleidungsscheibe ist nicht besonders gut, doch hier gibt es Abhilfe aus dem Zubehör. MOTORRAD montierte die Spoilerscheibe von JF Motorsport (Telefon 0 60 02/17 71) für 189 Mark und war fortan zufrieden.

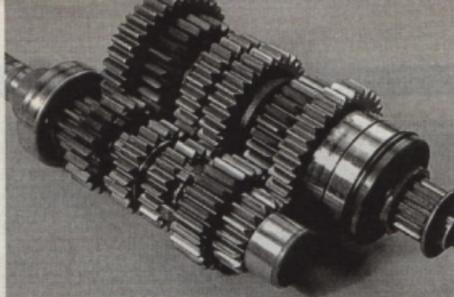
Was fiel sonst noch auf? Bei Kilometerstand 9000 begann, vermutlich durch Vibrationen, die Verkleidung an der Blinkerhalterung einzurutschen. Nach 38 000 Kilometern häuften sich die Einträge im Fahrtenbuch,

daß die Vorderradbremse rubbelt und quietscht. Dieser Zustand wurde immer schlimmer, so daß 900 Kilometer vor dem Dauertestende noch zwei neue Bremscheiben auf Garantie montiert wurden, danach war das Rubbeln weg.



Es geht doch: Die Reibpaarung im Pleuellage hielt durch

Ja, und weg ist jetzt auch die Fire Blade – zumindest bei MOTORRAD. Das ehemals so zuverlässige Gefährt steht nun, auf mehrere Schachteln verteilt, in der Werkstatt. Ein Alptraum? Eigentlich schon. □



Stelle Zähne: sämtliche Bauteile des Getriebes noch wie neu



Merkwürdig: Gutes Laufbild, aber laut Handbuch verschlissen



Schade drum: Eigentlich lief sie viel zu gut zum Auseinandernehmen

## Honda nimmt Stellung . . .

. . . zu den eingeschlagenen Ventilsitzen, dem Verschleiß der Kolbenringe und der Hauptlager: Da sowohl die Prüfungen der Ventildichtigkeit und der Kompressionsdrücke als auch die abschließenden Fahrleistungsmessungen keinerlei Hinweise auf irgendeinen Defekt gegeben haben

und Hauptlager bei dem Zusammenbau sinnvoll.

. . . zum Laufbild der Zylinder: Die Laufspuren der Zylinderlaufbahnen sind nach 50 000 Kilometern als unbedenklich zu bezeichnen. Eine Instandsetzung ist nicht notwendig.

. . . zu den Erosionsspuren in den Pleuellagern: Die Kavitationswirkung an der Schmierbohrung der Pleuellager ist als unbedenklich zu bezeichnen. Sie wirkt sich nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit der Lager aus, da der betroffene Bereich keiner hohen Belastung ausgesetzt ist und die Lagerung insgesamt als maßhaltig zu bezeichnen ist. Kein Wechsel notwendig.

. . . zu den Brandspuren an den Kupplungs-Stahlscheiben: Da im Fahrbetrieb keine Auffälligkeiten aufgetreten sind, können die Stahlscheiben weiterverwendet werden.

. . . zu den Laufspuren in der Ölpumpe: Die Laufspuren sind als unerheblich zu bezeichnen, da das vorgeschaltete Ölsieb nicht alle Schmutzpartikel filtern kann. Die nachgeschaltete Ölfilterpatrone allerdings sibt auch kleinste Partikel heraus, daher ist nicht mit Problemen zu rechnen. Kein Wechsel notwendig.

. . . zu den rubelnden Bremsen: Die bisherige Untersuchung der Brems Scheiben hat ergeben, daß lediglich eine Brems Scheibe als nicht maßhaltig zu bezeichnen ist. Die Gründe für die Bremsvibrationen wird erst die Untersuchung der kompletten Bremsanlage in Japan ergeben.



**Blanker Hon:** Die Zylinder sehen aus wie poliert, keine Honspuren mehr

ben, wäre eine Reparaturmaßnahme nicht notwendig geworden. Da der Motor jetzt jedoch bereits zerlegt ist und die entsprechenden Bauteile den Verschleißbereich, der mit einer ausreichenden Sicherheitsreserve versehen ist, erreichen, erscheint eine Erneuerung der Auslaßventile, der Kolbenringe

**Spuren in der Ölpumpe unbedenklich? Honda sagt auf jeden Fall ja**



LANGENSCHIEDT GMBH · KARLSTR. 22 · 45739 OER-ERKENSCHWICK  
Tel. 0 23 68/10 09



### AFAM Kettenkits

Kettensätze		empf. Verkaufspreis/Stck.
SR 500	Kette OR normal-verstärkte Oring	DM 190,-
RF 600RT	Kette OSR extra verstärkte Oring	DM 299,-
RF 900	Kette OHR extra verstärkte Oring	DM 360,-
ZF-R 1100 '93-94	Kette OHR extra verstärkte Oring	DM 370,-

### Aluminium

CBR 900RR	Kette OSR extra verstärkte Oring	DM 340,-
Ducati 900 SS	Kette OHR extra verstärkte Oring	DM 312,-

### Schraubenschlüssel für Kette AFAM/DID

DM 25,-

### Bezugsquellen

12999 Berlin-Tempelhof	Motorservice-Reisberg	030/7515630
13357 Berlin	Frank Rods	030/4919461
20359 Hamburg	Moto-Cross	040/4397767
23566 Lübeck	Storm	0451/622034-35
26160 Bad Zwischenahn	Zweirad-Service Bruns	04403/1648
30449 Hannover	Yamato exclusiv GmbH	0511/4581032
33649 Bielefeld	MGH Motorradteile	0521/451613
34117 Kassel	MZB	0561/104991
40233 Düsseldorf	Gassen Kawasaki	0211/7338838
40589 Düsseldorf	Moto Rössig	0211/799988
42119 Wuppertal	Zweirad-Service Mersch	0202/430043
45481 Mülheim	Motorrad Brühl	0208/480808
45861 Recklinghausen	Wegmann Suzuki	02361/853151
45879 Gelsenkirchen	Basdorf	0209/26958
46117 Oberhausen	Kröber	0208/8999697
46485 Wesel	Neubarth	0281/56362
46499 Hamminkeln	Motorsradschuppen	02852/6777
47798 Krefeld	Moto-Paris	02151/80888
50259 Pulheim	Gerd Otto	02238/50853
52222 Stolberg	Scholer & Moers	02402/22929
52355 Düren	Motorrad-Treff Claßen	02421/61064
53721 Siegburg	Thermer Zweiradshop	02241/62570
57290 Neunkirchen	Schütz	02735/3078
58452 Witten	Platz	02302/12102
60326 Frankfurt	Power Parts Company	069/424054
63738 Aschaffenburg-Halbach	Super-Bike-Bestellerservice	06021/66226
66606 St. Wendel	Schmitl Yamaha	06851/12122
68753 Waghäusel	Fechler GmbH	07254/5780
73235 Weilheim/Teck	Fechter-Drive Motorsport GmbH	07023/4949/41
76474 Au am Rhein	Hettel	07245/83279
80339 München	Wimmer & Merkel GmbH	089/505456
91522 Ansbach	Motorrad-Tal GmbH	0981/89955
93413 Cham/Opt.	Dirnberger	09971/32211

## Lesererfahrungen

Das Stimmungsbarometer bei den Zuschriften der CBR 900 RR-Besitzer steht durchgängig auf Hoch. Die Meinungsäußerungen reichen von bescheidener Zufriedenheit bis zur heißen Begeisterung – kein Mensch reut den Kauf.

Im April 1992 kaufte ich mir eine neue CBR 900 RR. Die Maschine begeisterte mich vom ersten Tag an mit sehr guten Fahreigenschaften, einem tollen Handling und einer – trotz meiner Körpergröße von 195 Zentimetern – relativ moderaten Sitzposition. Der Windschutz könnte allerdings etwas besser sein. Bei



**Moderator:** Auch 1,95 Meter sitzen bequem

Kilometerstand 4500 machte sich der Auspufftopf mit unangenehmem Klappern bemerkbar und wurde auf Garantie ausgetauscht. Mein nächstes Motorrad wird mit größter Wahrscheinlichkeit wieder den Schriftzug Honda auf dem Tank und die Bezeichnung CBR auf der Verkleidung tragen.

**Dirk Gerschewski, Reutlingen**

Die Fire Blade ist mein achties und bis jetzt mit Abstand bestes Motorrad. Tagesetappen von 700 bis 800 Kilometer Autobahn sind kein Problem, 400 bis 600 Kilometer Alpenpässe am Tag machen einfach Spaß, und im Alltagsgebrauch ist die CBR unproblematisch. Fazit nach 20 000 Kilometern: Startverhalten, Motorcharakteristik, Fahrwerk, Bremsen, Verarbeitung und Verbrauch – alles super. Der Reifen vorn hält 20 000, der Reifen hinten 8000 bis 10 000 Kilometer, der



**Triumphator:** keine Probleme, alles gut

Verbrauch beträgt 4,5 bis fünf Liter Sprit auf 100 Kilometer, ein Ölverbrauch ist nicht messbar.

**Peter Placzek, Erkelenz**

Im März 1992 wurde meine CBR 900 RR erstzugelassen und mit eingetragener offener Leistung schonend eingefahren. Bei Kilometerstand 900 und mittlerweile etwas zügiger Fahrweise versagte nach einem kurvenreichen Bergabstück urplötzlich die Vorderradbremse, glücklicherweise herrschte kein Verkehr. Diagnose: Die Bremsbeläge klemmten aufgrund Erwärmung und zu geringer Toleranzen im Sattel, rieben an der Scheibe, bis diese blau war, und anmieren die Bremsflüssigkeit zum fröhlichen Schaumschlagen. Sinnigerweise erreichte mich der Honda-Rückruf drei Wochen später. Bei Kilometerstand 8300 wurde die längs eingerissene Luftfilterbox auf Garantie erneuert, bei Kilometer 12 000 war dann der Auspufftopf fällig, dessen Innenleben sich vibrationsbedingt selbstständig gemacht hatte, und die hinteren Raddlager mußten nach 26 000 Kilometern ausgetauscht werden. Ansonsten traten bis jetzt (48 000 Kilometer) keine weiteren Defekte auf.

**Guido Schürholz, Schmollenberg**

Nach einer ausgiebigen Probefahrt 1992 stand mein nächstes Motorrad schon so gut wie fest – seitdem haben meine Fire Blade und ich 17 000 Kilometer ohne das kleinste Problem zurückgelegt. Von Handling und Leistung brauche ich wegen der vielen Testberichte ja wohl nichts zu schreiben. Überrascht war ich vor allem über die niedrigen Inspektionskosten.

**Stefan Debes, Hamburg**

Da ich fast jedes Jahr das Motorrad wechselt, entschloß ich mich im November 1991 zum Kauf einer CBR 900 RR. Weil ich die Maschine auch beruflich fahre und am Wochenende ausgedehnte

Touren mache, hatte ich es 1992 auf 14 800 Kilometer gebracht. Dabei hat mich die CBR nie im Stich gelassen. Für mich war sie das beste Bike in meiner bisher zehnjährigen Motorrad-Laufbahn, was Handling, Sportlichkeit, Alltags-tauglichkeit, Durchzug und Spaß angeht. Ich kann diese Maschine nur wärmstens empfehlen. Da man aber älter, bequemer und „vernünftiger“ wird, habe ich die CBR verkauft. Heute fahre ich Honda GL 1500/6 SE.

**Walter Postl, A-Wien**

Ich stieg 1992 von der CBR 1000 auf die CBR 900 RR um. Obwohl ich von der 1000er Klasse bis auf das hohe Gewicht überzeugt war, wurde ich von der Fire Blade angenehm überrascht. Der durchzugsstarke Motor hat Dampf in allen Lagen und legt ab 8000/min noch ein Brikett nach. Der Benzinverbrauch liegt mit durchschnittlich 5,7 Litern recht niedrig, und zwischen den Ölwechseln (alle 6000 Kilometer) ließ sich kein Ölverbrauch feststellen. Das flotte Fahren ist gewöhnungsbedürftiger als bei anderen Maschinen, aber leicht zu erlernen. Auf Garantie wurden der Auspuff und zweimal ein Gabel-Dichtring gewechselt – ansonsten legte sie die bisher 20 000 Kilometer fehlerfrei zurück. Ich würde mir die Fire Blade sofort wieder kaufen.

**Michael Billang, Hamm**

Ich kaufte meine Fire Blade 1992 als Vortüf-Motorrad mit 4000 Kilometern auf dem Tacho. Außer einem undichten Getriebe-Dichtring, der auf Garantie getauscht wurde, gab es auf den folgenden 19 000 Kilometern keine Probleme. Die eingebauten Handicaps änderte ich wie folgt: Tausch der serienmäßigen Verkleidungsscheibe gegen eine Spoilerscheibe von MHR, die bis zirka 220 km/h Windschutz bietet, und Montage einer Hinterradabdeckung aus Kohlefasern von Honda-Gaidosch – das Federbein wird jetzt vor Dreck und Nässe geschützt, außerdem sieht's gut aus. Höhenverstellbare Lenkerstummel wären prima, denn der Winkel der Lenkerenden ist sehr ungünstig. Ansonsten bin ich mit diesem Motorrad mehr als zufrieden. Egal, ob es zur kurzen Spritztour oder für den Urlaub genutzt wurde, die Leistung und das Fahrverhalten begeisterten immer. Selbst eine Urlaubstour in die Schweiz und nach Österreich war mit zwei Personen möglich, allerdings kann man Leuten über 165 Zentimetern den Sozialsplatz kaum zumuten.

**Frank Keuper, Mülheim**