

wieder zu – geht die Gabel zwar gelegentlich bis zum Ende durch, nach dem ersten ABS-Regeleingriff federt sie aber ein Stück aus und arbeitet durchschlagsfrei weiter. Dabei funktionieren die Radialvierkolbensätze sauber dosierbar mit exaktem Druckpunkt und bieten bei geringem Kraftaufwand satte Verzögerung, wofür zwei kräftige Finger durchaus reichen. Ebenfalls gelungen ist die Auslegung der Hinterradbremse, die höheren Kraftaufwands bedarf und daher nicht zum übereilten Blockieren neigt.

Wer dem RS im Namenszug auf die Sprünge helfen will, kann das CB-Handling mit der richtigen Fahrwerkseinstellung und entsprechender Reifenwahl glatt um zwei Kategorien verbessern. So gewinnt die Handlichkeit erheblich durch Vorspannen der Federbeine und Absenken der Front, ganz gleich auf welcher Reifenpaarung. Mit Federvorspannung Stufe 4 am Heck und ohne Vorspannung der Gabelfedern ergibt sich das mit Abstand beste Lenkverhalten. Obschon mit dem verbundenen Verlust an Negativfederweg etwas Komfort flöten geht. Die CB reagiert direkter, geht engere Radien und hält auch kurvenausgangs die Linie, ohne über das Vorderrad nach außen zu drängen. Durch das Erhöhen des Negativfederwegs an der Front verbessern sich zudem Rückmeldung und die Führungseigenschaften, ohne zusätzliche Unruhe in die Front zu bringen.

Aufgrund der hinzugewonnenen Dynamik wünscht man sich dann wiederum mehr Zugstufendämpfung für die forcierte Gangart. Unverständlich ist, dass man bei den recht aufwendigen Federbeinen, deren Bautyp von der CB1300 – mit der die 1100RS auch Rahmen und Schwinge teilt – übernommen (gleiche Länge, gleiche Aufnahmen) wurde, auf die Einstellbarkeit der Zugstufendämpfung verzichtet hat.

Die strafferen Federbeine der seligen CB1300 wären eine echte Option

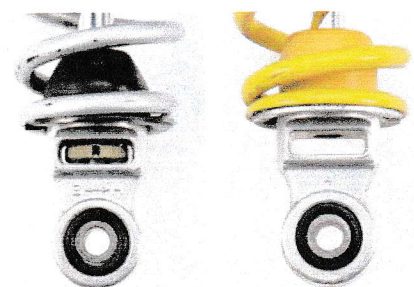
Wir haben mit der 1100er die Probe aufs Exempel gemacht und die **originalen Federbeine der seligen CB1300 montiert**. Über die variable Zugstufendämpfung hinaus sind sie mit strafferen Federn gesegnet. Im direkten Vergleich steht das Heck der 1100RS mit den Serien-Federbeinen auf Vorspannung 4 gleich hoch wie mit den CB1300-Beinen auf Stufe 2. Im Test fühlte sich die 1100er am besten an, wenn die 1300er-Beine auf Vorspannung 3 standen und die Zugstufe um vier Klicks vom Maximalwert geöffnet war. Das auch als Anhalt für den Nachrüstmarkt, der seine 1300er-Ware leicht für die CB1100RS adaptieren könnte und im Testzeitraum noch keine Austauschfederbeine im Programm hatte.

Wer sich den Retro-Brummer in erster Linie für den kurzweiligen Landstraßenpaß gönnt, wird auf das bestmögliche Reifen-Handling nicht verzichten wollen. Für diese Klientel ist der Avon AV79/80 3D Ultra Sport eine Ansage. Sie lassen die CB förmlich ins Eck fallen, zeigen kein Aufstellen auf Rillen und Kanten. Dazu gesellt sich hohe Eigendämpfung, ohne die Rückmeldung übermäßig stark zu beeinträchtigen, und das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist nicht signifikant. Zudem bieten sie klasse Haftung bei Trockenheit und sind bei Nässe unkritisch zu bewegen.

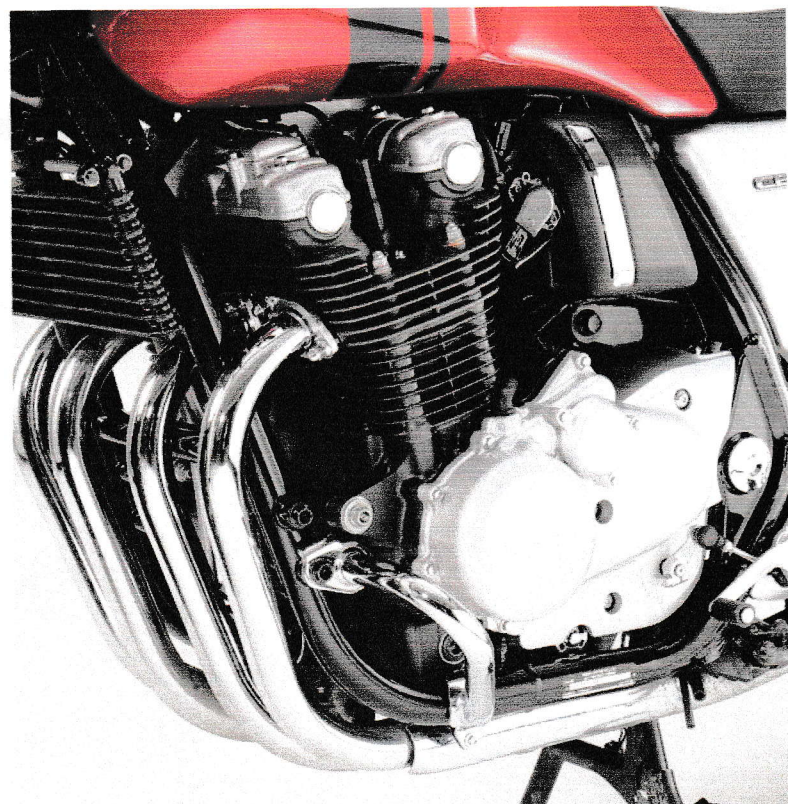


Tauschhandel

Bei gleicher Bauart, gleicher Baulänge und identischen Aufnahmen der CB1300-Federbeine (l.) mit denen der CB1100RS (r.) drängte sich ein Fahrversuch mit den Federelementen der seligen 1300er förmlich auf. Ihre straffere Auslegung bietet nicht erst im Sozusbetrieb spürbare Vorzüge im Fahrbetrieb.



Das RS-Federbein (r.) verzichtet leider auf die variable Zugstufendämpfung der CB1300 (l.).



Charakterstarker Vierzylinder mit doppelwandigen Auspuffkrümmern. Die Motorschutzbügel vertreibt der Honda-Händler für 275 €.

10.000-KM-TEST HONDA CB1100RS

MESSWERTE

Leistung (an der Kupplung)	91,8 PS
Drehmoment	91,8 Nm
Gewicht vollgetankt ohne Zubehör	252 kg
davon vorn/hinten	120/132 kg
Leistungsgewicht	2,74 kg/PS
Höchstgeschw.	180 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	4,0 s
Durchzug (im höchsten Gang)	
50–120 km/h	9,1 s
Tachoabweichung bei 100 km/h	+ 4 %
Testverbrauch (10.000-km-Test)	5,25 l Super
Tankinhalt	16,8 l
Reichweite	320 km
Verzögerung aus 100 km/h	40,0 m
mittl. Verz.	9,6 m/s ²
Zuladung	173 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D Datarecording

TECHNISCHE DATEN

Motor: Leistung 90 PS (66 kW) bei 7500/min, max. Drehmoment 91 Nm bei 5500/min, luft-/ölgelühlter Viertakt-Reihenvierzylinder, eine Ausgleichswelle, 180°-Zündfolge, Hubraum 1140 cm³, Bohrung x Hub 73,5 x 67,2 mm, Verdichtung 9,5:1, vier Ventile je Zylinder über zwei oben liegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwellen u. Tassenstößel betätigt, Nassumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, vier mechan. betätigte 32er-Drosselklappen, E-Starter, SLS, G-Kat, Lima 330 Watt, Batterie 12 V/11,2 Ah
Kraftübertragung: hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Dichtringkette, Gesamtübersetzung: 11,3/7,1/5,4/4,6/3,9/3,5

Fahrwerk: Zweischleifen-Stahlrohrrahmen, angeschweißtes Heck, v. 43er-Telegabel, Federbasis einstellbar, h. zwei direkt angelenkte Federbeine, Federn vorspannbar, Federweg v./h. 107/115 mm, LM-Gussräder, v./h. 3.50 x 17/5.50 x 17, Reifen Dunlop Roadsmart III, v. 120/70 ZR17/h. 180/55 ZR17, v. 310-mm-Doppelscheibenbremse m. Radial-Vierkolben-Festsätteln, h. 256-mm-Scheibenbremse m. Einkolben-Schwimmsattel

Assistenzsysteme: ABS

Preis Basis/Testmotorrad:

13.185/14.164 € zzgl. Nk.

Gewährleistung/Wartung: zwei Jahre ohne km-Begrenzung/Inspektion m. Ölwechsel alle 12.000 km, Ventilspielkontrolle alle 24.000 km

Der Bridgestone S21 ist ein ziemlich strammes Sportkaliber für einen Retro-Bomber wie der CB1100 RS. Aber er tut der Maschine mindestens ebenso gut wie die Avon-Pneus. Lassen Letztere die CB förmlich ins Eck fallen,

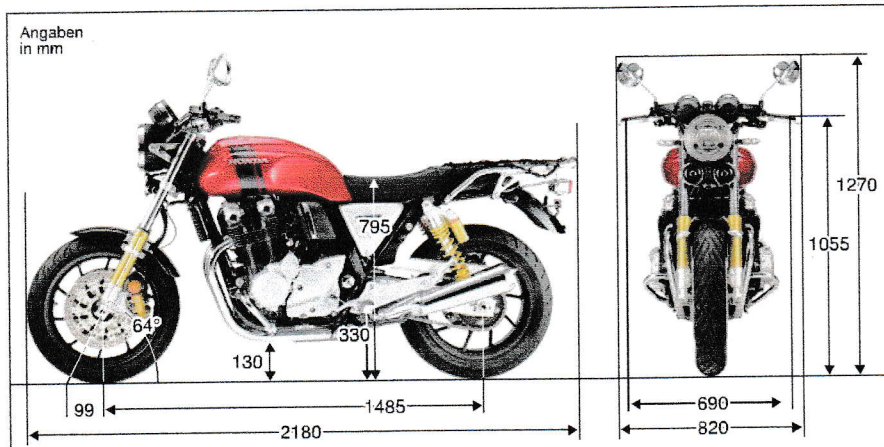
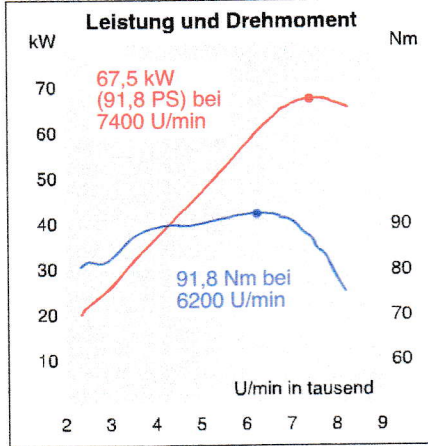
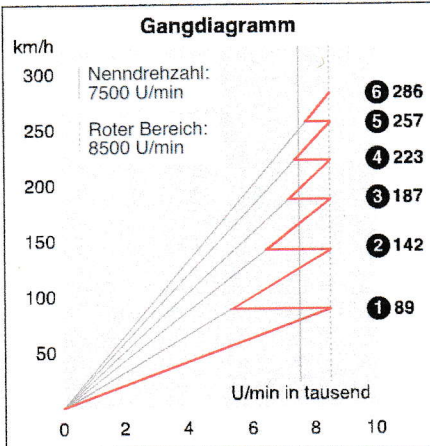
sind die Brückensteine bei aller Handlichkeit insgesamt neutraler. Die Maschine folgt auf geringen Lenkimpuls und setzt diesen präzise um. Die Eigendämpfung ist nicht so hoch wie bei den Avons, dafür das Feedback

unmittelbarer. Auch die S21 reagieren auf Absätze und Kanten nicht und zeigen sehr geringes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Nass- und Trocken-Grip sind einfach satt.

HONDA CB1100RS



Alle Messungen mit 2D Datarecording; Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 250-I; Leistung an der Kupplung



Bulliger Motor und viel Platz machen die RS zum ernsthaften Tourer

Sportlich orientierte Retro-Freaks dürften sich auch für die **Vario-Rastengelenke (89,95 €) mit gummierten Alu-Rasten (29,95 €) von LSL** erwärmen, die Top-Grip bieten. Die filigranen und federleichten Alu-Bauteile lassen sich unproblematisch an den Original-Rasthalterungen montieren. Mittels Anpassung von Schalthebelhöhe und Hinterradbremshel-Einstellung ergeben sich drei nutzbare Positionen der Vario-Rastengelenke, die allesamt die Schräglagenfreiheit deutlich erhöhen.

In Kombination mit den höheren LSL-Fußrasten – ohne die langen Schleifnippel der Original-Rasten – ließ sich die Maschine bis auf die montierten Motorschutzbügel abwinkeln. Dass die RS mit ihrem bulligen Motor und den guten Platzverhältnissen einen ernsthaften Tourer – wengleich mit eingeschränkter Zuladungskapazität (ohne Zubehör 173 kg) – abgibt, konnten die

SETUP FAHRWERK*

Gabel	
Vorspannung	komplett raus
Federbein	
Vorspannung	Stufe 4

* Fahrergewicht 75 kg plus Ausrüstung



Reiseprofis auf einer fast 4000 Kilometer langen Tour in den Osten durch Polen und Tschechien erfahren. Und für die Klientel sind touristisch orientierte Pneus erste Wahl. Dabei absolvierte der **Dunlop Sportmax Roadsmart III** den Löwenanteil der Dauer-teststrecke. Nach 8235 Kilometern hatte er immer noch ausreichend Restprofil. Dabei überzeugt der Tourer mit gutem Handling, wenngleich ein Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage spürbar wird und die Reifen etwas härter abrollen. Bei guter Haftung im Trockenen fallen Feedback und Haftung bei Nässe etwas verhaltener aus.

Bridgestones T30 Evo – fährt sehr homogen mit genügend Eigendämpfung und vermittelt ein sehr direktes Gefühl. Bei gutem Grip im Trockenen lassen sich die Evos auch bei widrigen Mischbedingungen neutral fahren.

Der T30 Evo gibt sich ohne signifikantes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage willig beim Einlenken, bleibt dann beim eingeschlagenen Winkel oder setzt mit wenig Lenkkraft zur nächsten Schräglagenstufe an.

Kontrastprogramm zu den beiden vorherigen Tourenreifen bietet die Paarung von **Michelin Pilot Road 4 2CT**. Sie bietet fast schon ein Übermaß an Eigendämpfung und lässt die RS wie auf einem Wattlepolster durch die Ecken schweben. Entsprechend schwach fällt die Rückmeldung aus, das Aufstellmoment beim Bremsen in Kurven ist spürbar. Wer sich daran gewöhnt, wird mit guter Haftung bei Nässe und Trockenheit belohnt. Außerdem überträgt der Frontpneu sehr gut die Bremskräfte an der Front.

Den Test trat »unsere« CB mit **Zubehör vom Importeur** aus Frankfurt an. Neben

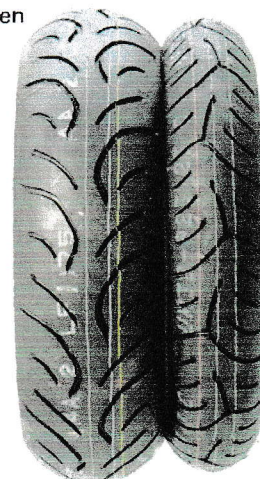
Mit entsprechenden Pneus lassen sich die dynamischen Seiten der CB1100RS besonders betonen.

Bridgestone Battlax T30F EVO

v. 120/70 ZR17 58W
Karkasse: zwei Lagen Rayon, Stahlgürtel
Gewicht: 4,3 kg

Bridgestone Battlax T30R EVO

h. 180/55
ZR17 73W
Karkasse: zwei Lagen Nylon, Stahlgürtel
Gewicht: 6,6 kg
Preis pro Satz: ca. 230 €



Dunlop Sportmax Roadsmart III

v. 120/70 ZR17 58W
Karkasse: zwei Lagen Rayon, Stahlgürtel
Gewicht: 4,3 kg

Dunlop Sportmax Roadsmart III

h. 180/55
ZR17 73W
Karkasse: zwei Lagen Rayon, Stahlgürtel
Gewicht: 7,1 kg
Preis pro Satz: ca. 240 €



Reifen

Avon AV79 3D Ultra Sport

v. 120/70 ZR17 58W
zweilagige Rayon-Karkasse plus Rayon-Zwischenlage und Stahlgürtel
Gewicht: 4,0 kg

Avon AV80 3D Ultra Sport*

h. 180/55
ZR17 73W
einlagige Rayon-Karkasse plus Stahlgürtel
Gewicht: 6,2 kg
Preis pro Satz: ca. 200 €



Bridgestone Battlax S21F

v. 120/70 ZR17 58W
zweilagige Rayon-Karkasse plus Stahlgürtel
Gewicht: 4,2 kg

Bridgestone Battlax S21R

h. 180/55
ZR17 73W
zweilagige Nylon-Karkasse plus Stahlgürtel
Gewicht: 6,5 kg
Preis pro Satz: ca. 250 €



Michelin Pilot Road4 2CT

v. 120/70 ZR17 58W
Karkasse: zwei Lagen Polyester, Aramidgürtel
Gewicht: 4,1 kg

Michelin Pilot Road4 2CT

h. 180/55
ZR17 73W
Karkasse: zwei Lagen Polyester, Aramidgürtel
Gewicht: 6,0 kg
Preis pro Satz: ca. 230 €

