

Honda Pressetag 2010 - Der etwas andere Testtag

Geschafft! Ich sitze im Auto auf dem Weg zurück nach Hause. Das Dach ist offen, das Außenthermometer zeigt noch immer 16 Grad an, kaum eine Wolke verhindert den Blick auf den blauen Abendhimmel und die Sonne macht sich so langsam auf den Weg zur andere Seite der Erde. Was für ein Tag liegt da hinter mir? Was für tolle Fahreindrücke konnte ich heute sammeln? Ich bin noch ganz geplättet von 2 Bikes, die es so in meiner „Lust fahren zu wollen“ bisher nicht gegeben hatte – wow! Aber der Reihe nach.



Heute Morgen machte ich mich auf den Weg nach Weibersbrunn in den bayrischen Teil des Spessarts zum **Honda Motorrad Pressetag 2010**. Honda hatte zum ungezwungenen Testfahren mit praktisch allem, was die Honda Modellpalette hergibt, eingeladen.

Da es doch verdammt frisch am Morgen war, ging's mit dem Auto auf die knapp 180Km nach Weibersbrunn ins Hotel Brunnenhof. Kurz vor halb neun war ich dann dort und kam genau richtig, um das Treiben im Hinterhof des Hotels zu beobachten. Es wurden nämlich alle Bikes in Reih und Glied aus der Garage geholt und aufgestellt sowie die Regenspuren vom Vortag beseitigt (es gab ja auch ein paar Bikes mit vielen Chromteilen). Kaum hatte ich den Hof betreten, kam mir Aaron Lang zufrieden lächelnd entgegen. Er hatte eben die weiße **VFR1200F** zusammen mit der ebenfalls neu erschienenen **CBF1000F** – der „Doppel F“, wie wir später „vereinbarten“, in Szene gesetzt.



Also schnell ein paar Bilder machen, die Kollegen vom VFR-OC begrüßen sowie Evelin drücken – immer wieder eine Freude – und ab mit meinen Klamotten auf die Gästetoilette des Hotels. Zurück im Eingangsbereich, füllte sich dieser auch schon mit Vertretern der Presse sowie einiger Motorradclubs und Internetbloggern. Pünktlich kam mir auch schon mein Moderator Michl entgegen, der mich den Tag über begleiten bzw. verfolgen sollte.

Punkt 9 Uhr war es dann soweit, die "Boxengasse" hatte geöffnet - na dann mal los! Honda hatte extra zwei Rundstrecken durch Wälder, eng verschlungene Straßen aber auch schnelle, gut einsehbare Kurven ausgeschildert. Eine große Runde mit 38,5Km und eine etwas kürzere mit 22,5Km (nach Ideallinie gemessen?). "Mit was starten wir denn?" Ich hatte mir 2 Bikes vorgenommen zu fahren - die **VT1300CX** und die **CBF1000F** (Doppel F).

Also ab zu Evelin, die den Tag über versuchte, etwas Ordnung in die in Bewegung befindlichen Fahrzeuge zu bringen. Michl nahm die „alte“ **VFR800 VTEC** in weiß – schickes Teil – und ich gleich die blaue **VT1300CX**. Ein Typ von Motorrad, welches ich bis dato noch nicht einmal geschoben hatte. Das erste Mal Platz nehmen war auch gleich komisch, „wo sind denn die Fußraste?“. Aber gut, starten – schöner tiefer Klang, toll. Jetzt ging's raus auf die noch etwas feuchten Straßen des Naturparkes Spessart. Die Sonne versuchte zwar diese zu trocknen, aber sie musste noch ordentlich mit der Kälte der Nacht kämpfen – 5 bis 7 Grad.

Ausfahrt aus dem Hotelhof und gleich musste ich wieder nach den Fußraste suchen. Ok, nach wenigen hundert Metern und einigen Kurven, hatte ich mich dann doch auf dem Chopper sortiert und wir konnten etwas flotter ans Werk gehen. War es am Anfang noch ein recht komisches Gefühl, so stellte sich jetzt doch langsam diese Hondatypische Wohlfühlposition ein.

Die Gasannahme war selbst im kalten Zustand direkt und ohne ruckeln, das Handling fühlte sich gleich sehr vertrauenserweckend an, das ABS griff unauffällig zu und der Sound - gerade bei knapp 80Km/h - war richtig schön „blubbrig“, echt toll. Nach ein paar Kilometern ging es dann richtig gut von der Hand und wir griffen etwas flotter auf den 58PS starken 52Grad V-Twin zu – 160Km/h laut Tacho schafft das Teil locker! Und da war ich auch gleich überrascht, wie wenig Windverwirbelung auf einen einströmen, hat das Teil doch mal so gar keine Verkleidung!? Nur an den Beinen spürte man noch die Reste der frostigen Nacht.

Was natürlich hart war – die Schräglagenfreiheit. Da muss man sich schon dran gewöhnen, dass man nicht allzu sportlich in die Kurven einfahren darf. Das dachte ich mir auch, nachdem ich einen Transporter vor einer für Sportler „geraden Kurve“ überholt hatte. Ich sah die Kurve, „Ups, falsches Bike!!“, und ab auf die Bremse. Auf der feuchten Strecke konnte das C-ABS mir gleich seine Vorzüge zeigen. Spurtreu und präzise konnte ich die (für Chopper) engen Kurven nehmen – super! Aus der Spitzkehre raus beschleunigte ich



recht untertourig, was den V-Twin aber in keinster Weise störte. Er zog sauber, mit einem tollen tiefen Klang und zum Bike passenden Vibrationen an.

Sicher profitiert "Fury", wie sie in den USA heißt, von modernster Hondatechnik unter dem Retro-Design,



was auch aus der amerikanischen Edelschmiede OCC stammen könnte. So bietet nicht nur des Combined ABS genügend Sicherheit an, auch die Umwelt wird durch eine Doppelzündung und jeweils einer Katalysator-Lambda-Einheit optimal geschützt. Die bereits beschriebene Handlichkeit kommt auch nicht von irgendwo her, sie begründet sich sicher auf einer ausgeklügelten Lenkkopf-Geometrie, welche trotz des "Langläufers" von 1805mm ein gutes Handling gibt.

Am Ende dieser Runde war ich echt begeistert und von der Fahrbarkeit der **VT1300CX** überrascht. So kam es auch nicht von ungefähr, dass direkt nach der ersten Fahrt mein persönlicher Spaßfaktor bereits sehr hoch war. Ein wirklich rundum gelungener Chopper, der zum Cruisen über's Land oder einfach mal in die Stadt zur Eisdielen einlädt.

Zurück im Hof hakte uns Evelin auch gleich wieder ab. Zur Stärkung standen bereits Säfte, Wasser und Kaffee sowie lecker belegte Brötchen bereit. Man muss doch gestärkt sein für die nächste Runde, in der ich mich für die „**Doppel F**“ und Michl für die **VFR1200F** entschied.

Und wieder raus auf die große Runde. Jetzt musste ich sogar schon die Fußrasten an 'nem „normalen“ Bike suchen – man gewöhnt sich echt schnell an die Chopperhaltung. Der Motor war bereits vom Vortester warm, also konnten wir gleich in die vollen gehen.



Schnell nervten mich Windverwirbelungen direkt am Hals. Also die recht einfach (mechanisch) verstellbare Scheibe runterdrücken und schon war der Winddruck angenehmer – komisch, dass es in der unteren Position für mich besser war?!

Die Runde war bekannt und so gingen wir gleich recht flott zur Sache. Sicher und präzise ließ sich die "Doppel F" um die Kurven jagen. Der Motor hatte eine enorme Laufruhe und geriet selbst beim untertourigen Beschleunigen nicht aus dem Rhythmus. Des Weiteren hat er trotz der auf dem Papier recht mageren 107 PS genügend Druck zum touren. Die Bremse funktionierte tadellos und die Sitzposition war

für mich absolut angenehm. Recht unspektakulär ging die Runde zu Ende. Genau, unspektakulär! Die **CBF1000F** ist super zu fahren, sie ist sicher eine im Detail optimierte Version zur **CBF1000** und man kann mit ihr (sportlich) touren ohne Ende, aber so richtig den Spaß am Motorradfahren vermittelte sie mir nicht. Da sollte noch was ganz anderes im Verlauf des Tages auf mich warten!

Zurück am Hotel, schnell Helm putzen (war alles hervorragend organisiert), ein Wasser runterkippen und rauf auf's nächste Bike. Diesmal war die **VFR800 VTEC** für mich angesagt, während sich Michl die „Doppel F“ nahm.



Die **VFR800 VTEC** wird dieses Jahr parallel zur neuen **VFR1200F** angeboten, was sicher auf den ersten Blick zu Fragen führt, aus meiner Sicht aber ein tolles Angebot von Honda ist, da hier mehrere Preissegmente bedient werden.

Das Grundkonzept der 800er ist bereits 10 Jahre alt und die VTEC-Technologie war glaub ich nie der große Wurf gewesen. Ich selber bin sie gleich zur Einführung vor Jahren Probe gefahren und war damals im Grunde nur vom ABS begeistert. Selber hatte ich nie einen wirklich wichtigen Grund – außer ABS – gesehen, meine gelbe 98er **VFR800FI** auszutauschen, da sie für mich die schönste VFR aller Zeiten war und ist. Aber hier wollte ich die Gelegenheit nutzen und das aktuelle Modell etwas über den Rundkurs zu jagen.



Die Strecke war inzwischen komplett trocken und so konnten wir gleich richtig ran. Bis knapp über 6.000 U/Min ist die 800er recht schwach auf der Brust und somit sehr zäh zu bewegen. Aber sobald das VTEC einsetzt, ändert sich schlagartig der Sound und die alte Dame wird richtig flott. Also versuchte ich immer über dieser Grenze zu bleiben, da hier dann ständig 4 Ventile im Einsatz sind. Und siehe da, die **VFR800 VTEC** kann man richtig schnell, präzise und sicher bewegen. Sie gab immer toll Rückmeldung und

vermittelte mir ein sehr gutes Gefühl für die Straße. Es entwickelte sich eine nette Heizerei mit richtig schönen, schnellen Kurven, die auch bei schlechter Straße einwandfrei vom Fahrwerk genommen wurden. Zurück im Hof war ich total überrascht, wie gut sich dieses doch in die Jahre gekommene Bike bewegen lässt. Also für jemanden, der einen sportlichen Tourer mit einem guten Sound sucht und nicht gerade das große Geld übrig hat, für den ist die **VFR800 VTEC** eine echte Alternative!

Bis zur Präsentation von Honda war nun noch etwas Zeit, was für eine kleine Runde reichen sollte. „Dann nehm ich doch mal die **Varadero!**“ Ein Motorrad, das für mich noch nie interessant war, das auf mich einen unfahrbaren, untermotorisierten und klobigen Eindruck machte. Aber gut, man muss ja mal seinen Horizont erweitern.

Da ich ja nicht zu den kleinsten gehöre, fand ich gut Platz auf dem hohen, sehr bequemen Sitz. Lenkergeometrie und Fußrastenstellung passten perfekt, nur die Scheibe verwirbelte die Luft störend auf Helmhöhe. Nach wenigen Kurven war ich völlig baff, wie leicht und direkt sich dieses vermeintlich große Teil bewegen liess. Sehr schnell stellte sich ein super sicheres Gefühl für die **Varadero 1000** bei mir ein und ich konnte doch tatsächlich richtig am Kabel ziehen, welches die Leistung des 94PS starken Motors mit seinen knapp 100Nm ruhig und kontinuierlich entfaltet, hervorragend untermalt mit einem kernigen Sound aus den beiden Endrohren.

Kurve für Kurve überraschte mich das Bike mit einer genialen Straßenlage. Aus den Kurven raus zog sie kräftig und ohne spürbare Leistungslöcher heraus und in die Kurven hinein konnte man sicher und ohne Aufstellmomente hineinbremsen (und das bei dem langen Federweg). Ich war sowas von begeistert und wäre am liebsten noch länger gefahren, aber die Präsentation wartete und wir mussten flott zurück. Kurz vor Ende wollte ich dann auch noch das Dakar-Feeling haben – stehend fahren wie die Großen. Geht auch super und mit einem tollen Gefühl. Eine rundum klasse Runde war zu Ende mit einer Erkenntnis: „Urteile nie über ein Bike bevor Du es richtig gefahren bist!“



So, nun gibt's zum theoretischen (Zwischen-)Teil des Tages. Aaron Lang stellte uns knapp 25 Teilnehmern die aktuellen Modelle aus dem Hause Honda sowie die laufenden Aktivitäten rund ums Motorrad vor. Des Weiteren machte er uns den Mund etwas wässrig über wohl geplante aber noch nicht so ganz offizielle Events – hier kommt wohl noch einiges aus Offenbach in 2010.

Norbert Klein brachte uns dann die **VFR1200F** – das Highlight 2010 – näher und beantwortete sämtliche Fragen in seiner souveränen und fachkundigen Art. Nur beim Thema **vollautomatische Doppelkupplungsgetriebe** (Dual Clutch Transmission - DCT) konnte er noch nicht viel sagen – Ende Mai vielleicht mehr.

Nach ner knappen Stunde ging es dann direkt zum Mittagessen. Neben den Leckereien gingen auch gleich die Diskussionen über das ein oder andere Bike durch die Reihen. Mit vollem Bauch und einem nicht mehr optimalen Leistungsgewicht ging es wieder raus – „was nehm ich?“, „Bei dem gefüllten Bauch muss was ruhigeres aber leistungsstarkes her!“, „ich tue es – **Goldwing**“.

Also entschied ich mich für die **Goldwing**, denn wann kommt man schon mal in die Verlegenheit dieses gewisse Kultobjekt zu fahren? Die meisten Händler haben eh keine zum Probefahren auf ihrem Hof stehen (bei knapp 30.000 Euro Listenpreis). Na dann nehm ich mal Platz auf ihr – oder besser in ihr.



Was für ein Cockpit, da benötigt man glaub einen Pilotenschein! Ich hab noch nie so viele Knöpfe

und Regler an einem Motorrad gesehen, dazu noch eine Navi-Bildschirm-Einheit, die nicht mal in der dicksten S-Klasse verbaut wird. Und dann hatte sie doch glatt noch ne Fernbedienung zum Öffnen des – nennen wir es mal – Topcase. Also die Anleitung zu dem Bike will ich mal sehen.

Aber es ging ja ums fahren, also vergaß ich erst mal die ganzen Bedienelemente und konzentrierte mich auf die altbekannten Dinge – die hat sie doch glatt auch noch. Gleich beim Anlassen spürte man einen wahnsinnig ruhig und weich laufenden 1.832ccm Sechs-Zylinder. Keine Vibrationen oder sonstige störenden Bewegungen im Gerät. Den Rückwärtsgang benötigte ich nicht, da die Honda-Serviceleute – großes Lob an die Jungs – alle Bikes nach der Fahrt wieder sauber hinstellten.

Die ersten Meter waren etwas wackelig, da man schon Respekt vor so nem großen Gerät hat. Aber nach dem Einbiegen auf unsere Runde – wir wollten nur die kleine fahren, denn mit so nem Teil..... – ging es doch recht flüssig. Also tastete ich mich immer weiter „voran“, bremste härter, ging früher und voll ans Gas und lotete die Schräglagenfreiheit aus.

Und siehe da, die **Goldwing** ist gar nicht so klobig und schwerfällig wie ich immer dachte! Man kann richtig flott mit ihr fahren und die Schräglagenfreiheit ist auch gar nicht so schlecht. An der Abzweigung zur kleinen Runde entschied ich mich um und fuhr einfach weiter zur großen, da es einfach mächtig Spaß machte.

Nun kamen wieder die engeren Kurven und die Kehre, die es mir heute Morgen mit der **VT1300CX** doch etwas wärmer werden ließ. Für die **Goldwing** kein Problem. Sie hing super am Gas, der 118PS starke Motor



schob das 417Kg Schiff unaufhaltsam nach vorne und das Fahrwerk bügelte alle Unebenheiten perfekt aus, ohne aber in den Kurven instabil oder wackelig zu werden. Nach gut der Hälfte war ich restlos begeistert. Alle meine Vorurteile waren nachhaltig beseitigt.

Auf den nun etwas längeren Geraden spielte ich etwas an den Knöpfen rum. Aber ohne Erfolg. Ohne Anleitung geht hier mal gar nichts! Zurück an der Basis musste ich mir schon zum zweiten Mal heute eingestehen, dass man erst ein Motorrad (er-)fahren muss bevor man sich ein Urteil erlauben darf und dass einem Meinungen anderer sicher hilfreich sein können, aber nicht die eigene Meinung trüben sollten,

bevor man's selber erlebt hat. Sicher wird die **Goldwing** nie ein Motorrad für mich sein, aber ich kann jetzt jeden verstehen der sie hat und liebt und der mit ihr einen heißen Reifen hinlegen kann.

Helm musste ich diesmal nicht putzen, denn hinter die Goldwing-Verkleidung verirrt sich wohl nie ne Fliege.

Also weiter mit der **VFR1200F**.



Bekanntes Gerät und da Michl sich die **Fireblade** mit BODIS Topf nahm, konnten wir auch gleich angasen. Die Dunlop-bereifte VFR lag herrlich und präzise. Der Reifen kam mit der Leistungsentfaltung ab knapp 5.000 U/Min perfekt zurecht, das Einlenk- und Einbremsverhalten war präzise und wurde von vernachlässigbaren Aufstellmomenten begleitet.

Und das Thema „Leistungsloch“ bei 5.000 U/Min, was die Presse hin und wieder bemängelt, konnte ich auch an ihr nicht wirklich finden. Klar hat die **VFR1200F** auf ihrer Leistungskurve einen Knick bei 5.000 U/Min. Dieser wurde aber im letzten Gang aus niedrigsten Touren raus gemessen – wer fährt so?! Und im übrigen liegen hier auch schon knapp 100Nm an – wer hat das sonst?!

Ich konnte die VFR ja bereits auf Mallorca bei einer der ersten Präsentationen fahren. Hier war es recht frisch und der Belag nicht immer vertrauenerweckend. Heute war dies anders, Runde bekannt und Wetter klasse und vor allem warm. Also ging es mit etwas Knieeinsatz an die Schräglage ran. Ich war schon sehr

begeistert, wie sportlich sich dieser V4 bewegen lässt, wie präzise und vor allem leicht sich die 267Kg von einer Kurve in die nächste schwingt und welcher geniale Sound die vielleicht nicht jedem gefallende Auspufftüte entwickelt.

War ich auf Mallorca schon der Meinung, dass Honda hier einen perfekten Tourer mit sportlichen Ambitionen gebaut hatte, so wurde dies heute nur nochmals unterstrichen. Klar darf man sie nicht unbedingt mit einer **CBR1100XX** vergleichen, aber wenn ich einen



Tourer mit ordentlich Leistung benötige, dazu noch die sportliche Seite liebe, wäre diese VFR eine gute, wenn nicht die einzige Wahl. Interessant für mich war auch, dass die beheizbaren Griffe, welche minimal dicker sein sollen als der Standard, in der Praxis gar nicht auffallen. Es passt einfach alles an ihr.



Zurück am Hotel stand da doch glatt ein Erdbeerkuchen auf dem Tisch – um sowas komm ich nicht herum. Genauso wie um die **CB1000R**, mein derzeit wohl potenzielles Zweitmotorrad (wenn die Kohle nicht wäre). Michl nahm sich die „kleine“ **Hornet 600** und wir bretterten los. Zügig ging es auf der großen Runde entlang. Mit genügend Leistung und Drehmoment waren die Überholmanöver auch kein Problem. Ich dachte mir, ich ziehe mal schnell vorbei, damit der Michl mit seiner kleinen besser durchkommt – aber was sehe ich da in dem nicht immer übersichtlichen Spiegel? Der bleibt ja ständig an meinem Heck dran! Da war ich echt überrascht und der Michl glaub auch, wie gut die kleine Hornet am Gas hängt und wie handlich dieses Ding ist. Auf jeden Fall genossen wir diese Runde in vollen Zügen.



Die **CB1000R** ist sicher nicht ein „Brüllbike“ das brutale Leistungseinsätze hat. Nein, sie zieht unaufhaltsam und über das gesamte Drehzahlband durch, gibt dem Fahrer ein super Gefühl für's Vorderrad (man sitzt ja fast drauf) und die Federelemente harmonieren perfekt. Im Sound könnte sie vielleicht noch etwas zulegen, aber da kann man ja nachhelfen. „Honda – wie war das mit dem BODIS und der Fireblade doch gleich?“.

Upps – jetzt bin ich ja schon fast zuhause. Die Fahrt über die Autobahn ging ja mal richtig schnell. Aber das liegt sicherlich auch daran, dass der Tag heute soviel Überraschungen für mich hatte und ich noch immer am Erlebten von heute hänge. „Was war denn jetzt das Highlight heute?“

Die größte Überraschung war sicher die **Varadero**, denn dass man soviel Spaß mit ihr haben kann hätte ich nie gedacht. Naja, und die **Goldwing** hat mich auch sehr begeistert und mir gezeigt, dass man auch mit ihr schnell und ansatzweise sportlich fahren kann.

Welche würde ich mir jetzt kaufen wenn ich nur eine wählen könnte und keine Fireblade dabei wäre? Wenn ich 15.000 Euro hätte dann die **VFR1200F**, da sie zum Touren perfekt ist aber auch die sportliche Gangarten sehr gut kennt. Und wenn ich nur 10.000 Euro hätte die **VFR800 VTEC** – ja genau, die „alte“ VFR. Das Teil macht noch immer mächtig viel Spaß und wenn man mal jenseits der 6.000 U/Min ist, dann geht die richtig gut ab.



So - geschafft. Gut 700Km hab ich heute mit den unterschiedlichsten Fahrzeugen unter die Räder genommen. Danke an Honda und insbesondere an Aaron Lang und Evelin Braunersreuther, die mir dieses Erlebnis ermöglichten.

Eines wurde mir heute aber auch wieder klar. Motorradfahren definiert sich nicht in der letzten zehntel Sekunde von 0 auf 200 und auch nicht über die Top-Speed-Werte oder sonstigen messbaren Dingen. Motorradfahren definiert sich über den Spaß, und den boten mir fast alle Bikes heute. Testwerte sind sicher wichtig und machen die unterschiedlichen Modelle vergleichbar, aber noch wichtiger ist das eigene Empfinden, wenn man von einer Tour zurück kommt und einfach nur Spaß mit dem fahrbaren Untersatz hatte – und den hatte ich heute mit Bikes, auf die ich nie gekommen wäre!



Event: Honda Motorrad Pressetag 2010

Zeitraum: 16.04.2010

Ort: Hotel Brunnenhof
63879 Weibersbrunn

Text: Rainer Friedmann

Bilder: Rainer Friedmann & Honda

Kontakt: Rainer@CBR1000RR.de