

€ 9540

HONDA CBR 600 F

Die CBR 600 F bleibt neben der neuen RR im Programm. Kein Wunder, denn die F hat großes Allroundtalent.

Die S-Version fällt für 2003 aus dem Programm, dafür gibt es nun die neue RR. Dennoch hält Honda an der CBR 600 F fest, die wie schon ihre Vorgängerinnen eine gelungene Mischung aus Sport und Alltagstauglichkeit bietet. Selbst im Sozusbetrieb macht die F dank durchgehender Sitzbank und gemäßigt hoch angebrachter Beifahrerfußrasten eine gute Figur.

Seit Modelljahr 2001 besitzen die CBRs eine aus der Fireblade bekannte, computergesteuerte PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung. Hier saugen vier große 38-Millimeter-Drosselklappengehäuse durch speziell gestaltete Lufteinlasskanäle Frischluft an und mixen in Kooperation mit den Einspritzdüsen den explosiven Cocktail für den Reihenvierzylinder. Honda entschied sich erfreulicherweise auch gleich für den Einsatz eines geregelten Katalysators. Damit erzielte man niedrige Schadstoffwerte und war zudem Vorreiter in der 600er-Klasse.

Das Triebwerk glänzt mit feinfühligem Gasannahme, gleichmäßiger Leistungsabgabe und vibrationsfreiem Motorlauf. Ab zirka 6000/min legt die Leichtathletin die Latte



Die CBR überzeugt sowohl im Landstraßenverkehr als auch beim sportlichen Fahren auf der Rennstrecke.

deutlich höher und dreht blitzschnell in fünfstelligen Drehzahlregionen. Erst bei 14.500/min bereitet der Drehzahlbegrenzer dem munteren Treiben ein Ende. Aber nur, wenn der Pilot das rennmäßige „Schaltblitz“-Lämpchen rechts oben neben dem Drehzahlmesser gewissenlich übersehen hat.

Die CBR überzeugt mit guter Verarbeitung, G-Kat und großer Allroundtauglichkeit.

Zum spontan ansprechenden Motor passt das exakt zu schaltende Sechsganggetriebe mit einem gegenüber dem 2000er-Vergasermodell geringfügig reduzierten Übersetzungsverhältnis der letzten beiden Gänge. Das bringt besseren Leistungsanschluss beim Hochschalten.

Gussteile mit Verstärkungsrippen im Bereich von Lenkkopf und Schwingenaufnahme des Aluminium-Brückenrahmens machen den Stabilitätsunterschied zur 2000er-Variante aus. Die CBR überzeugt sowohl im Landstraßenverkehr als auch beim sportlichen Fahren auf der Rennstrecke. Spielerisch lässt sich die 600er durch Serpentin oder das Kurvendorado mitteleuropäischer Landstraßen schwingen, dass selbst Fahranfänger keine Probleme mit Handling und Bedienung haben. Das gilt auch für die exakt zu dosierenden, kräftig zapackenden Bremsen mit Vierkolben-Festsätteln vorn, deren Kolben aus Aluminium gefertigt sind (Modelljahr 2000: Stahl). Der für ein Sportmotorrad relativ große Lenkeinschlag macht Rangieren und Wenden leicht.

Die Sitzposition ist leicht geduckt, bietet aber dennoch hervorragenden Überblick und ist für kleine wie große Leute erstaunlich bequem.

Aktuellen Modetrends folgend, aber auch um jedes schwindende Fettpölsterchen bedacht, setzt Honda im Cockpit auf Elektronik und Digitales. Gut ablesbare LCD-Anzeigen für Tachometer, (zwei Tages-) Kilometerzähler, Tankanzeige und Zeituhr sowie der große, analoge Drehzahlmesser machen den Informationsfluss leicht. Der Doppelscheinwerfer bietet tolle Lichtausbeute. Hinzu kommen ein Bügelschloss unter der Sitzbank und der wartungsfreundliche Hauptständer, der in der Klasse der 600er-Supersportler einmalig ist. Beim Kettenspannen oder beim Radausbau lernt man ihn schätzen. □

Hubraum	599 cm ³	
Leistung/Drehzahl	109 PS (80 kW)/12.500/min	
Maximales Drehm./Drehzahl	65 Nm/10.500/min	
Motor	4-Zylinder, Reihomotor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage	
Kraftübertragung	6 Gänge, Kette	
Abgasreinigung	SLS, G-Kat	
Höchstgeschwindigkeit	251 km/h	
Tankinhalt	18 l	
Gewicht/Zuladung	202/185 kg	
Rahmen	Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen	
Federweg vorn/hinten	120/120 mm	
Sitzhöhe	810 mm	
Leistungsvariante	keine	
Farben	Schwarz, Silber	



Die F ist mit einer komfortablen Doppelsitzbank, einem Bügelschloss und wartungsfreundlichem Hauptständer sowie Diebstahlsicherung ausgestattet.

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozium	Langstrecke
●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●