



Guter Ruf der legendären CBR-Serie beflügelt den neuen Sport-Achtelliter

# NICHT VON SCHLECHTEN ELTERN

Seit dem Auftauchen der CBR 500 und der CBR 1000 in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre steht das klingende Honda-Kürzel „CBR“ für gepflegte Sportlichkeit und technisches Top-Niveau bei gleichzeitig uneingeschränkter Alltagstauglichkeit und großer Pflegeleichtigkeit. Schon mit der ersten 500er-CBR konnte man am Sonntag einen herzhaften Rennstrecken-Fahrtag besuchen und am Montag wieder zur Vorlesung oder zum Brotverdiensten fahren. Eine ziemlich universalgeniale Baureihe, auch wenn sie später in F- und R- bis sogar RR-Varianten diversifiziert wurde. Das 2011er-Modell der CBR125R (die seit 2004 im Angebot ist) wurde nun gründlich überarbeitet und völlig

neu gestylt – die Verwandtschaft zu Honda-Spitzenmodellen wie der großen VFR 1200 ist unübersehbar, vom Antlitz bis zur Form des Auspuffs. Damit ist die neue CBR die Abrundung des Achtelliter-Streetbike-Programms nach oben: Die vielseitige CBF125 (Test in „motomobil“-Folge 001 und online auf [www.motomobil.at](http://www.motomobil.at)) bleibt als Öko-Offert um nur 2490 Euro weiter im Angebot, während die technisch aufwändigere CBR um 3590 Euro vor allem die jüngere Zielgruppe mit sportlichen Ambitionen ansprechen soll. Während sich schon die CBF – bis auf eine etwas unterdämpfte Telegabel – keine Schwächen leistet, kann die CBR in allen Bereichen ein Schäufler zulegen: Der Einspritz-Einzylinder ist

hier nicht luft-, sondern wassergekühlt und leistet 9,8 kW (13,3 PS) bei 10.000 Touren; die breiteren Reifen sind auf neu designten Alufelgen montiert; die Bremsanlage ist mächtiger di-

**500 Kilometer Reichweite aus dem 13-Liter-Tank**

mensioniert; Zentralfederbein hinten statt konservativer Stereostoßdämpfer; sechs Gänge statt fünf; und im Vergleich zur Vorgänger-CBR wurde der Tankinhalt um drei Liter auf 13 erhöht, damit sollen bis zu 500 Kilometer Reichweite möglich sein. Der kommende „motomobil“-Test wird

TEXT REDAKTION  
FOTOS HONDA



**moto mobil** HONDA CBR125R  
125er-daten

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 2 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 124,7 ccm
LEISTUNG	..... 9,8 kW (13,3 PS) bei 10.000/min
DREHMOMENT	..... 10,4 Nm bei 8000/min
GETRIEBE	..... Sechsgang
FAHRWERK	..... Stahl-Brückenrahmen, Stahlschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 31 mm, Monoshock
RADSTAND	..... 1313 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 120/126 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... 100/80-17, 130/70-17
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 276 mm 2-Kolben/Scheibe 220 mm
SITZHÖHE	..... 792 mm
TANKINHALT	..... 13 l
GEWICHT VOLLGETANKT	..... 137 kg
SPITZE	..... ca. 110 – 115 km/h
VERBRAUCH	..... n. a.
EXTRAS	..... Soziussitzabdeckung, Sitzbanktasche, Tankpad, Felgendekor, Bügelschloss
PREIS	..... € 3590,-
VERTRIEB/INFO	..... <a href="http://www.honda.at">www.honda.at</a>

zeigen, ob auch die CBR einen ähnlich sensationellen Testverbrauch (unter 2,5 Liter auf 100 Kilometer) schafft wie die CBF125.

Das von Honda verfolgte Konzept der Massenzentralisierung (kurze Überhänge; der gedrungene Auspuff mit Tri-Metall-Katalysator sitzt knapp am Motor) soll für exzellente Handlichkeit und harmonisches Fahrverhalten sorgen. Mit 137 Kilo Trockengewicht wurde eher Wert auf solide Dimensionen als auf extremen Leichtbau gelegt. Die neue Edel-125er ist bereits seit Februar im Verkauf.

- (1) Großer Brems-scheibendurchmesser, Doppelkolbenzange  
(2) Vollwertiges Cockpit, qualitätvolle Honda-Armaturen  
(3) Aufstrebende Viertelliter-Klasse: Großer Fahrspaß, kleiner Preis

## DIE RENAISSANCE DER KLEINEN HUBRÄUME HONDA CBR250R

Was vor zehn Jahren noch als eher unvorstellbar erschien, hat Kawasaki mit dem großen Erfolg der kleinen 250er-Ninja vorgemacht: Wenn das Motorrad stimmt, dann hat die Viertelliterklasse Charme, sie ist extrem preisgünstig und sie macht Riesenspaß. So sehen wir also die CBR250R als weiteren Vorboten einer neuen Generation von cleveren Bikes, die die Eskalation von Hubraum und PS-Leistung ad absurdum führen und für die man außerdem keinen erdrückenden Finanzplan braucht. Die CBR250R macht optisch was her und ist – sogar mit ABS als Option – technisch untadelig. Zaubert man die 19,4 kW (26,3 PS) aus dem DOHC-Einzylinder, dann sollten in Eile gute 140, wenn nicht sogar 145 Stundenkilometer machbar sein, was will man mehr? Ab März 2011 im gut sortierten Handel.

### TECHNISCHE DATEN

**Motor:** 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile, EFI; **Hubraum:** 249,4 ccm; **Leistung:** 19,4 kW (26,3 PS) bei 8500/min; **Drehmoment:** 22,9 Nm bei 7000/min; **Getriebe:** Sechsgang; **Bremsen vo/hi:** Scheibe 296 mm mit Doppelkolbenzange/Scheibe 220 mm mit Einkolbenzange, wahlweise mit Combined ABS; **Bereifung vo/hi:** 110/70-17, 140/70-17; **Radstand:** 1369 mm; **Sitzhöhe:** 784 mm; **Tankinhalt:** 13 l; **Gewicht vollgetankt:** 162 kg (mit C-ABS: 166 kg); **Spitze:** ca. 145 km/h; **Preis:** € 4290,- (mit C-ABS: € 4690,-); **Vertrieb/Infos:** [www.honda.at](http://www.honda.at)

