motorrad reisen & sport

EASY RIDER

5. 3. 88 **Nr. 6** DM 4,–
FF 17,50, öS 33,–
Lire 3900,–, sfr 4,20
Pts 380,–
Fmk 15,–
hfl 4,95
Dr 460,–

Erster Test

Honda VFR 750 R RC 30

Erster Fahrbericht

Honda VT 600 C Shadow

Erster Vergleichstest

ZX-10
FZR 1000
GSX-R 1100

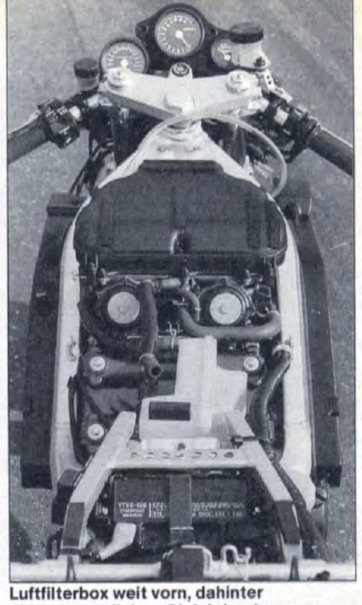
AUSSERDEM

- 10 Jahre Yamaha SR 500
- Touren durchs Altmühltal
- Elefantentreffen am Salzburgring
- Strandrennen Le Touquet
- Air Brush auf Leder
- Psycho-Test für Biker

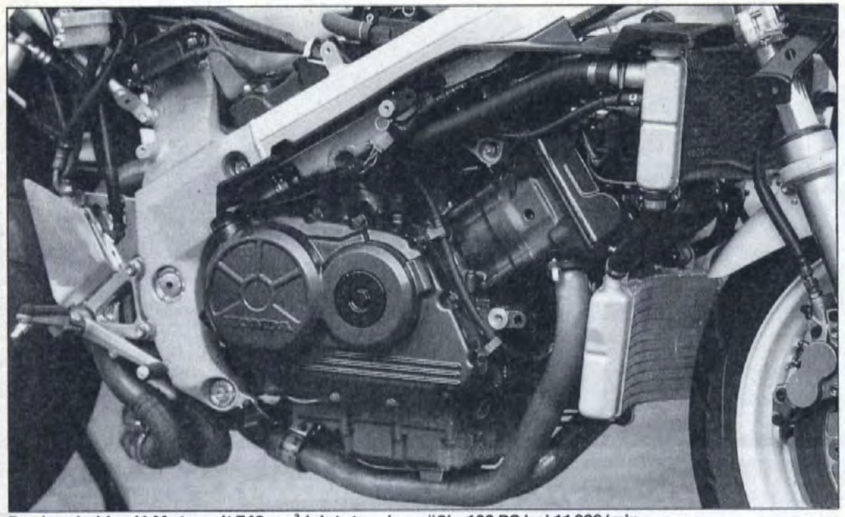
High Vau-delity

Was dem Musik-Fan sein Hi-Fi-Klangerlebnis, ist dem Sport-Freak der einzig wahre V-Sound aus 16 Ventilen und Vier-in-eins-Bässen. Der neueste High-Tech-Hit heißt VFR 750 R, kurz RC 30, und ist mit 246 km/h Spitze in den 100-PS-Charts einsame Klasse

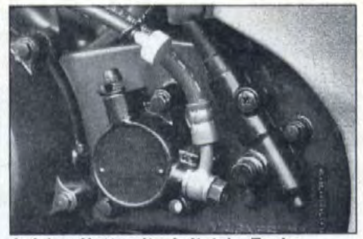
Fahrer mit Gardemaß müssen sich auf der Honda RC 30 gut zusammenfalten, um hinter der Verkleidung Schutz zu finden. Der Geradeauslauf ist auch bei Top-Speed perfekt



Luftfilterbox weit vorn, dahinter die renntauglichen Gleichdruckvergaser



Der kurzhubige V-Motor mit 748 cm³ leistet serienmäßig 100 PS bei 11 000/min. Mit Rennkit bringt er es auf 133 PS. Die bogenförmigen Wasserkühler sind aus Aluminium



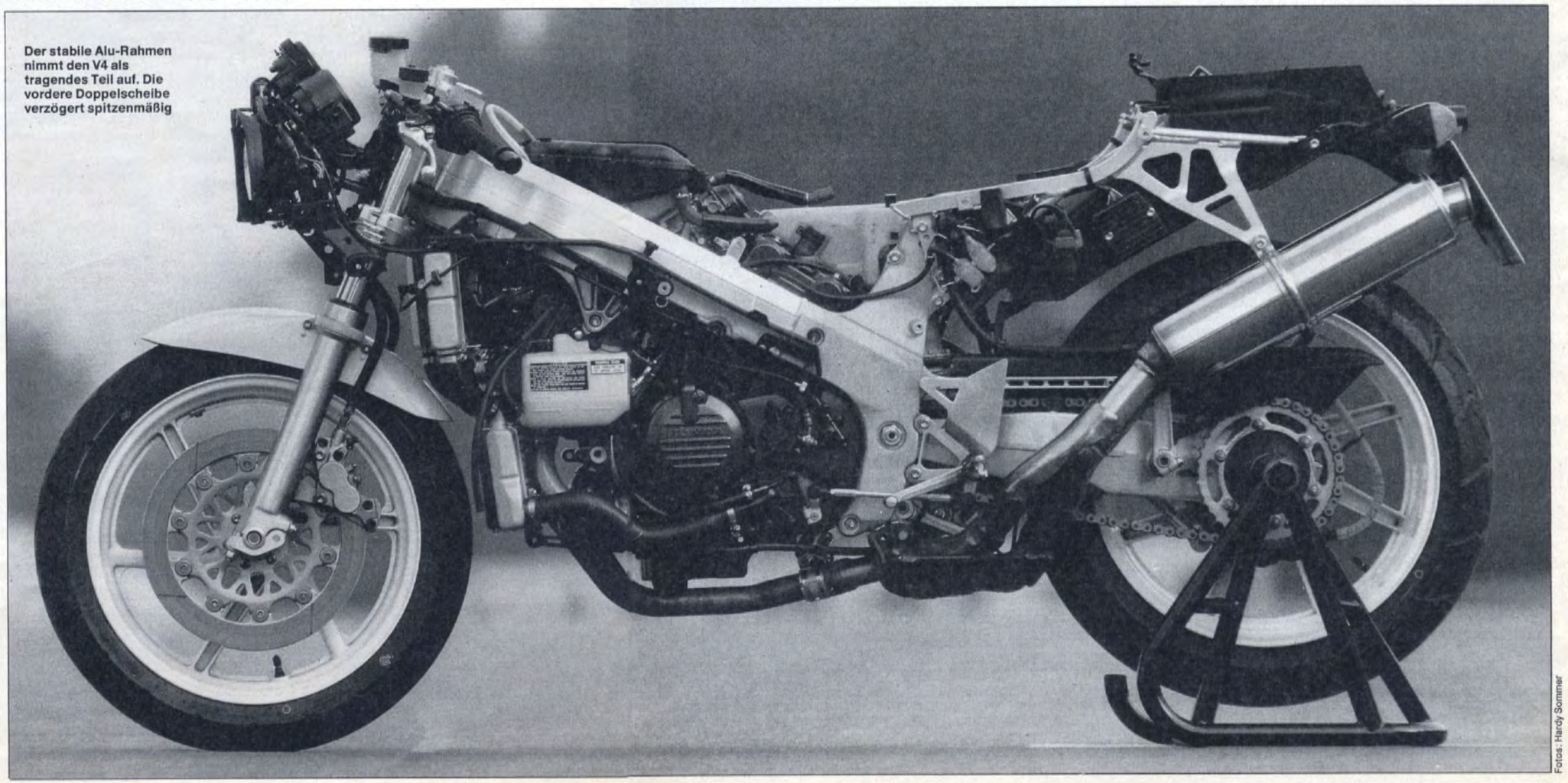
Auf dem Kettenritzel sitzt der Tachoantrieb, daneben die Kupplungshydraulik

Ein Wärmetauscher kühlt das Motoröl an der Ölfilterpatrone mit Flüssigkeit

Am Aschermittwoch sind Rheinländer immer besonders tierlieb – sie pflegen ihren Kater. Den haben sie sich mit Hilfe von etlichen Litern Kölsch während der Karnevalstage herangezüchtet. Obwohl in der Kölner Bucht aufgewachsen und solch feucht-fröhlichen Festen ansonsten nicht abgeneigt, habe ich in diesem Jahr – Alaaf – keinen Katzenjammer zu fürchten. Ich hab' mich nämlich beim Feiern diskret zurückgehalten. Zwecks körperlicher Vorbereitung auf diesen besonderen Festtag: Heute schwinge ich mich, taufrisch und fit wie ein Turnschuh, in den Sattel des wohl aufregendsten Serien-Bikes japanischer Machart: der Honda VFR 750 R, in Kennerkreisen und firmenintern kurz RC 30 genannt. Zugegeben, ich hätte die RC 30 natürlich auch gerne vor Karneval gefahren, aber die ersten Exemplare landeten erst nach Weiberfastnacht im Hamburger Hafen. Deshalb konnte auch Honda-Händler Wolfgang Wellbrock aus Lilienthal Karneval diesmal vergessen. Er hatte nichts Eiligeres zu tun, als die vielbegehrte Honda, die der Zuvi-Vize Wolfgang Möckel dieses Jahr in der Deutschen Superbike-Meisterschaft einsetzen wird, schleunigst zusammenzubauen. Am Aschermittwoch steht er dann schon frühmorgens, die eingefahrene RC 30 bei Fuß, vor den Toren der Redaktion in Köln. Er und der Autor dieser Zeilen wollen wissen, wie sich der im Ansaugflansch auf 100 PS ge-

Bitte weiterlesen auf Seite 34

Der über jeden Verwindungs-Zweifel erhabene Alu-Rahmen ist dem Werks-Chassis aufs Haar nachempfunden



Der stabile Alu-Rahmen nimmt den V4 als tragendes Teil auf. Die vordere Doppelscheibe verzögert spitzenmäßig

Fotos: Hardy Sommer

drosselte Supersportler im harten Testalltag bewährt. Also gehen wir gleich zur Sache. Ich mit der RC 30 vorneweg in Richtung Zolder, Wolfgang Wellbrock im Auto hinterdrein.

Trotz der kühlen Morgenstunde werde ich und die Honda schnell warm. Die RC 30 benötigt dazu auf den ersten Kilometern den gut dosierbaren Choke, ich bediene mich – man verzeihe mir die kleine Stillosigkeit auf diesem Edelrenner – eines wärmenden Winteranzugs. Einerseits überrascht mich die Laufkultur des hochgezüchteten V4-Triebwerks, andererseits habe ich Probleme, eine reisetaugliche Sitzposition zu finden. Die Fußrasten sind zwar optimal plaziert – sportlich hoch und nicht zu weit hinten –, aber der zweiteilige Lenker zwingt meinen Oberkörper in eine rennmäßig weit nach vorn gebeugte Haltung. Ich messe der sehr sportlichen Sitzposition bald keine Bedeutung mehr bei, denn mich fesselt das ungewöhnliche Instrumentarium der RC 30. Vor meinen Augen der kleine Tacho, dessen Skala einen Spitzenwert von 300 km/h erreicht, und der zentral angeordnete Drehzahlmesser, der neben sich nur noch eine Wassertemperaturanzeige duldet. Ebenfalls unüblich, aber durchaus alltagstauglich die Lenker-Armaturen: Blinkerschalter mit Druckrückstellung, Licht, Fernlicht und Hupe links sowie Starterknopf und Killschalter rechts lassen sich problemlos bedienen. Wie an der Anordnung zu erkennen, haben die Techniker bei der Auslegung der Schalter an aktive Rennfahrer gedacht. Wer nur auf der Rennstrecke fahren will, braucht nur die linke Armatur zu entfernen, rechts bleiben die notwendigen Funktionen erhalten. Gleiches gilt für den Tacho: Er ist separat montiert und nicht zu einem Block mit dem Drehzahlmesser zusam-

Die Showa-Gabel läßt sich in der Dämpfungszug- und Druckstufe verstellen

Ein Belagwechsel geht dank Schnellverschluß in Sekunden über die Bühne

Die RC 30 wirkt wie Madonna im kurzen Leibchen – sie zieht Leute im Umkreis von zwei Kilometern magnetisch an

mengefaßt. Diese Feinheiten fallen auch gleich einem Neugierigen auf, der uns auf der Autobahn endeckt hat und der Honda brav bis zur nächsten Tankstelle folgt, um das gute Stück aus allernächster Nähe betrachten zu können. Die Augen dieses Zeitgenossen leuchten wie H4-Lampen, und er sprudelt schier über vor Wissensdurst. „Wieso fahrt ihr denn eine RC 30? Die gibt's doch hier noch gar nicht", bekommen wir zu hören. Nach einiger Aufklärungsarbeit zieht die in Minutenschnelle angewachsene Fan-Gemeinde wieder ab, und wir können mit randvollem 18-Liter-Alu-Tank die Reise fortsetzen.

Auch in Zolder zeigt die Honda eine Wirkung wie die Pop-Diva Madonna im knappen Leibchen, sie zieht alle Leute und Blicke im Umkreis von zwei Kilometern magisch an. Ich suche mir derweil ein stilles Örtchen, um mich aus der Winterkleidung zu schälen und die Renn-Kluft überzustreifen, ohne das Publikum von der RC 30 abzulenken. Fertig, jetzt bin ich wieder dran. Wollen doch mal sehn, wie die Honda auf der Rennstrecke aussieht. Drei Runden lang wärme ich die Bridgestone-Reifen der Dimension 120/70 V 17 vorn und 170/60 VR 18 hinten auf ihren 3.00- beziehungsweise 5.50-Zoll-Felgen an, dann ist die Schonzeit vorbei. Im Nu verfliegt meine Befürchtung, auf der Honda nicht richtig Platz nehmen zu können. Im Gegenteil, in die Rennkombi gehüllt, paßt alles wie angegossen. Auf den Geraden des belgischen Kurses kann ich gut fünf Zentimeter nach hinten zum wohlgeformten Höcker rutschen, um die Aerodynamik zu verbessern. Vor Kurven leicht auftauchen und an den Tank schmiegen – das klappt fast automatisch. An das superbe Handling der vollgetankt 208 Kilo leichten RC 30 muß ich mich allerdings erst gewöhnen. Fast touchiere ich während der ersten schnellen Runden in den beiden Schikanen die rot-weißen Bordsteine, so leicht und blitzschnell klappt die Honda nach sanften Lenkbefehlen ab. Beim Studium der Fahrwerksdaten wird klar, warum das so ist: Mit 91 Millimetern Nachlauf, 141 Zentimetern Radstand und einem steilen Lenkkopf-

Honda RC 30

Der V4 entfaltet seine Leistung gleichmäßig. Bis 100 km/h beschleunigt er jedoch nur mäßig

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90°, Vier Ventile je Zylinder über Tassenstößel mit innenliegenden Shims betätigt, vier über Zahnräder angetriebene, obenliegende Nockenwellen (nadel- und rollengelagert), Kurbelwelle gleitgelagert ohne Hubzapfenversatz, vier 38-mm-Keihin-Gleichdruckvergaser, kontaktlose Zündung, Elektrostarter.

Bohrung/Hub	70,0/48,6 mm	Max. Leistung	100 PS (74 kW)
Hubraum	748 cm³	bei	11000/min
Verdichtungsverhältnis	11:1	Max. Drehmoment	6,7 mkp (Nm)
Batterie	12 V/8 Ah	bei	10500 /min

Kraftübertragung
Primärantrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Sekundärantrieb über O-Ring-Rollenkette, Gesamtübersetzung: 11,6/9,4/7,9/7,0/6,3/5,8.

Fahrwerk
Rückgrat-Aluminiumrahmen mit gegossener Lenkkopf- und Schwingenaufnahme und angeschraubtem Rahmenheck, Showa-Teleskopgabel mit 43 mm starken Standrohren, Zug- und Druckstufe separat 15fach einstellbar, Einarm-Aluminiumschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Showa-Federbein hinten, Federvorspannung und Dämpfungszugstufe stufenlos, Druckstufe 17fach einstellbar, zwei gelochte, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 310 mm, mit zwei Vierkolben-Festsattelzangen vorn, eine Scheibenbremse, Ø 220 mm, mit Schwimmsattelzange hinten, Alu-Gußräder mit U-Profil-Speichen

Felgengröße vorn	3.00 x 17	Felgengröße hinten	5.50 x 18
Reifengröße vorn	120/70 V 17	Reifengröße hinten	170/60 VR 18

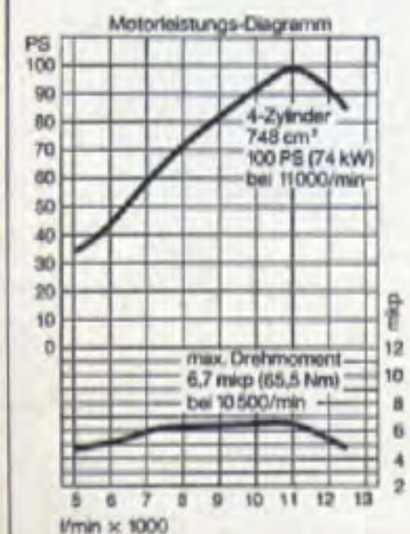
Maße

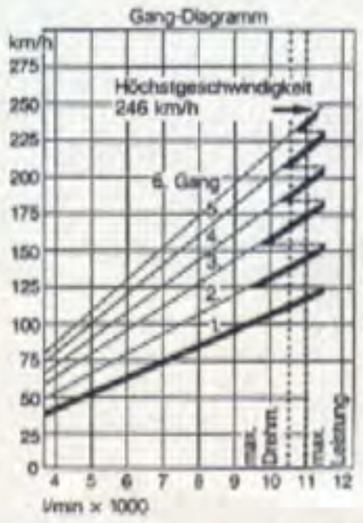
Gewicht vollget. (Meßw.)	208 kg	Lenker Höhe/Breite	815/710 mm
Max. Zuladung	114 kg	Sitzhöhe	775 mm
Radstand	1410 mm	Tankinhalt (Meßwert)	18 l

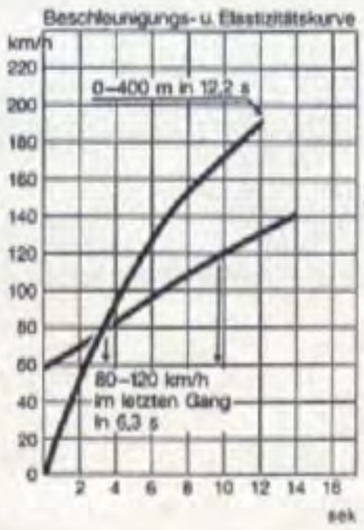
Preis
Listenpreis 25270,– DM

Garantie: zwei Jahre ohne km-Begrenzung auf Motor und Getriebe

Hersteller: Honda Motor Co., Ltd., Tokyo, Japan







Die Honda zirkelt zielgenau und überragend handlich auch durch wellige Kurven. Das Fahrwerk kann sauber abgestimmt werden, Bodenfreiheit ist für die RC kein Thema

winkel von 65,5° ist die Rennmaus in ihrer Klasse der Primus in Sachen Handlichkeit. Daß ein so wendiges Motorrad auch einen stabilen Geradeauslauf besitzen kann, deutet sich in Zolder erst an, und ich erlebe die wahre Stabilität der RC 30 erst Stunden später bei der Top-Speed-Messung auf der Autobahn. 246 km/h registrieren wir dabei als Vmax-Mittelwert. Ebenfalls nicht von schlechten Eltern ist die vordere Doppelscheibe mit 310 Millimetern Durchmesser. Zwei Vierkolben-Bremssättel nehmen die 6 Millimeter starken Scheiben in die Zange und ermöglichen derart vehemente Verzögerungen, wie ich sie bislang nur von der Langstrekken-Werks-RVF von Dominique Sarron gekannt habe, die ich vergangenes Jahr auf dem Circuit Paul Ricard fuhr. Dabei läßt sich die Bremse mit geringer Handkraft gut dosieren. Beide Motorräder verbindet übrigens nicht nur die Qualität der Bremsanlage. Die RC 30 läuft vielmehr als naturgetreue Serien-Nachbildung des Honda-Werksrenners vom Band. Damit ist sie ein reinrassiger Sportler, der schon aufgrund des stolzen Preises von 25 270 Mark und der auf zirka 200 Stück limitierten Auflage den Lorbeerkranz der Exklusivität trägt. Man betrachte nur den über jeden Verwindungs-Zweifel erhabenen Alu-Rahmen, der dem Werks-Chassis aufs Haar nachempfunden ist. Gegossener Lenkkopf und massive Schwingenführung sind ja üblich, wenn auch nicht in solch üppiger Dimensionierung. Ungewöhnlich allerdings diese Augenweide von Einarmschwinge, die über ein vielfach einstellbares Federbein hervorragenden Dienst am Alu-Rad mit Zentralverschraubung leistet und sekundenschnellen Radwechsel ermöglicht. Alle beweglichen Teile wie Bremse und Radlager verbleiben dabei am Fahrzeug. Der Radwechsel vorn gestaltet sich nur unwesentlich schwieriger: Muttern

Zwischen 6000 und 7000 Touren geht ein Vibrieren durch den Motor — so eine Art Ankündigung dafür, daß es jetzt erst richtig losgeht

der Schnellspannverschlüsse lösen, das Rad senkt sich, Tauchrohre dank beweglicher Kotflügelführung drehen — und schon fällt das Rad heraus. Richtig ans technisch Eingemachte geht's aber erst beim Betrachten der Motorinnereien. Im V4 der Honda versieht eine gleitgelagerte Kurbelwelle ohne Hubzapfenversatz ihre Dreharbeit, im Gegensatz zur VFR-750-F-Welle mit 180°-Versatz. Auf der RC-30-Welle sitzen je zwei Titan-Pleuel (mit 235 Gramm 50 Gramm leichter als die des F-Modells) gleitgelagert auf den beiden Hubzapfen. Die edlen Kolben tragen zwecks verminderter Reibung eine Teflon-Molybdän-Beschichtung am Kolbenhemd. Damit nicht genug. Um noch mehr Reibungsverluste zu vermeiden, sitzen nur zwei Kolbenringe in den schmalen Nuten: ein Kompressionsring und ein Ölabstreifer. Gehen wir weiter nach oben, denn der Kurzhuber hat natürlich auch Köpfchen. In den beiden wassergekühlten Zylinderköpfen rotieren vier dreiteilige Nockenwellen, die in der Serienversion schon Steuerzeiten produzieren, wie sie letztes Jahr nur der VFR-Rennkit ermöglichte. Die Wellen laufen in Kugel- und Nadellagern. Und die Krönung des Kopfes: Die Nockenwellen werden durch einen verfeinerten Stirnradantrieb gesteuert. Die Ventile besitzen einen fast nur bleistiftminenstarken Schaft von 4,5 Millimetern. Vor ein paar Jahren hätte jeder Motorentechniker prophezeit, daß die Dinger bald abreißen wie Bindfäden. Doch sie versehen heutzutage ihren atmungsaktiven Dienst klaglos, betätigt via Tassenstößel mit innenliegenden Shims.

Als Gemischzulieferer dienen dem Vau vier 38-Millimeter-Gleichdruckvergaser von Keihin, die sich durch besonders renntaugliche Zugänglichkeit zur Hauptdüse und Düsennadel auszeichnen. Sämtliche technischen Intimitäten hier aufzulisten, würde zu weit führen, denn dieser Testbericht will ja kein Ersatz für das Werkstatthandbuch sein. Ein paar Leckerbissen möchte ich jedoch noch erwähnen: die bogenförmig ausgebildeten Wasserkühler aus Aluminium, den Wärmetauscher an der Ölfilterpatrone und das eng gestufte Renngetriebe. Die dicht beieinander liegenden sechs Gänge wurde allerdings mit einem ultralang übersetzten ersten Gang erkauft, der bis an 130 km/h heranreicht. Dementsprechend schwer sind Ampelstarts, die Beschleunigung bis 100 km/h fällt mäßig aus. In Zolder gleitet jedoch ein Gangwechsel nahtlos in den nächsten über. Bei 12 000/min schalte ich jeweils um und genieße den Ohrenschmaus aus der Vier-in-eins-Auspuffanlage. Unter 5000/min entfaltet der V4 nur mäßig, wenn auch gleichmäßig seine Leistung, hängt aber immer sauber am Gas. Zwischen 6000 und 7000/min geht ein Vibrieren durch den Motor — so eine Art Ankündigung für das, was jetzt kommt. Der 16-Ventiler legt oberhalb dieser Drehzahl mächtig zu und riegelt erst bei 13 500/min per Drehzahlbegrenzer ab.

Mein Ritt auf der Super-Honda war zwar nicht komfortabel, die Straßenlage aber dank der vielfach einstellbaren Showa-Federelemente sehr gut — kein Durchschlagen, kein Nachschwingen oder sonstige Unarten. Ich bin hellauf begeistert. Genauso ergeht es Wolfgang Wellbrock, der mich in der Boxengasse ungeduldig empfängt. Er kann es kaum abwarten, die RC zu zerlegen und für den Renneinsatz den Power-up-Kit, der 133 PS bringen soll, einzubauen. Was für andere ihre High-Fidelity-Anlage, das ist für ihn die Quadrophonie der High-Vau-delity-Honda. Ganz klar, der Mann liegt voll auf meiner Wellenlänge. **Jürgen Mainx**

Meßwerte	
Beschleunigung 0–100 km/h	4,3 s
0–400 m	12,2 s
Geschwindigk. nach 400 m	194 km/h
Beschleunigung im letzten Gang:	
60–100 km/h	6,2 s
100–140 km/h	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Tachoabweichung bei 100 km/h	+3 km/h
Geräuschmessung	100 dB(A)
Benzinverbrauch	7,2 l/100 km
Kraftstoffart	Normal bleifrei
Theoretische Reichweite	250 km

Umweltbedingungen: Temperatur 6°C; Luftdruck 1017 mbar; Luftfeuchtigkeit 90%

STECKBRIEF:
Renntauglicher Supersportler mit High-Tech-Motor für Betuchte oder Kreditnehmer