
Kurzpräsentation Honda CB 500 F: B & B

Von Jens Riedel

Mit der CB 500 F hält Honda als einziger der großen japanischen Hersteller und als einer der wenigen Marken überhaupt der einst volumenreichen Halb-Liter-Klasse die Treue. „Hübsch geht anders“ hatten wir vor drei Jahren nach der ersten Begegnung mit der 500er geschrieben. Das muss nun nach der für dieses Jahr erfolgten Modellpflege korrigiert werden.

Die mächtige vordere Plastikverblendung ist (zum Glück) verschwunden, das einst schwarze und dadurch ebenfalls wenig gefällige Plastik in der Mitte unter der Sitzbank ist jetzt im Farbton der Maschine lackiert. Und da man schon dabei war, hat Honda auch gleich noch den Motorspoiler entfernt. Die ausladenden Soziusgriffe wichen Griffmulden unter der Verkleidung (das klassische Halteband über dem Polster ist übrigens auch noch da). Im Zuge der Euro-4-Umstellung erhielt die 500er außerdem einen kürzeren Auspuff. In diesem Fall ist weniger mehr und die jetzt schlanker modellierte CB wirkt deutlich moderner, dynamischer und weniger verspielt.

Am quirligen 48-PS-Motor für A2-Führerscheinbesitzer musste Honda keine Hand anlegen. Überarbeitet wurde jedoch der Schaltmechanismus, um die Gangwechsel noch weicher und präziser zu machen. Der neue Endschalldämpfer sorgt für einen fülligeren und absolut erwachsen tönenden Klang. Er ist außerdem zwei Kilogramm leichter als der Vorgänger. Nach wie vor fühlt sich der Zweizylinder zwischen 4000 und 6000 Umdrehungen in der Minute pudelwohl. Erst ab 7000 U/min macht das putzmuntere Aggregat durch leichte Vibrationen auf sich aufmerksam und erreicht mühelos 9000 Touren im roten Bereich, bis der Begrenzer weiterem Vortrieb ein Ende setzt.

Der Fahrer sitzt eher auf als in der Maschine, die sich nicht zuletzt wegen ihrer kompakten Maße durch ein spielerisches und sicheres Handling auszeichnet. Wegen des niedrigen Lenkers ist die Körperhaltung leicht nach vorne gebeugt, der Kniewinkel ist entspannt. Das Tankvolumen wuchs um einen Liter auf 16,7 Liter, was rein rechnerisch Reichweiten von über 450 Kilometern erlaubt. Scheinwerfer und Rückleuchten sind nun in LED-Technik ausgeführt.

Die CB 500 F ist – und das soll nicht abwerten klingen – ein Brot-und-Butter-Bike. Sie ist für den unkomplizierten Motorradalltag geschaffen und bietet gewissermaßen Bed & Breakfast auf zwei Rädern. Damit das mit dem sonoren Sound abgeschmeckte Menü noch besser mundet, bietet Honda auch für die CB 500 F seine 50:50-Finanzierung an. Bei einer Anzahlung der Hälfte des Kaufpreises von 5990 Euro darf ihr Besitzer sie zwei Jahre ohne weitere Raten fahren und anschließend wieder zurückgeben, ablösen oder sich die Restschuld finanzieren lassen.

Analog zur F wurde auch der 660 Euro teurere Supersportableger CBR 500 R modifiziert, deren Verkleidung deutlich schärfer als bisher geschnitten ist. (ampnet/jri)

Daten Honda CB 500 F

Motor: 2-Zylinder-Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, 471 ccm
Leistung: 35 kW / 48 PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 43 Nm bei 7000 U/min
Antrieb: Kette
Getriebe: 6 Gänge
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Gewicht (vollgetankt): 190 kg
Sitzhöhe: 785 mm
Tankinhalt: 16,7 Liter
Normverbrauch: 3,7 l/100 km
Bereifung: 120/70 ZR 17 (vorne), 160/60 ZR 17 (hinten)
Preis: 5990 Euro

Bilder zum Artikel



Honda CB 500 F.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 500 F.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 500 F.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 500 F.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 500 F.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Die Vorgängerin: Honda CB 500 F von 2013.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 500 F (r.) und CBR 500 R (links).

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda



Honda CB 500 F.

Foto: Honda
