
Vorstellung Honda CB 125 R, 300 R und 1000 R: Familienbande

Von Jens Riedel

Als Honda erstmals seine NC-Familie vorstellte, wurden mit X, S und Integra gleich drei Varianten auf einmal präsentiert. Auch in diesem Jahr schicken die Japaner mit einem Schlag ein ganzes Trio neu auf den Markt – dieses Mal aber nicht als Baureihe mit gleichem Motor, sondern als komplette Modellfamilie mit drei verschiedenen Hubräumen für breitgefächerte Zielgruppen. Sie eint das Kürzel „CB“ in der Modellbezeichnung sowie hinter der Hubraumkennung das „R“ als Zusatz. Es steht für Roadster, und Honda folgt damit der steigenden Nachfrage nach puristisch gestalteten Naked Bikes.

Außer den drei Buchstaben C, B und R nimmt Honda auch noch den selbst geschaffenen Marketingbegriff „Neo Sports Café“ in den Mund. Darunter mag man verstehen, was man möchte – oder man vergisst es einfach ganz schnell wieder und freut sich einfach nur über drei attraktive neue Modelle. Fangen wir unten an.

Mit der CB 125 R spricht Honda den Nachwuchs an und bereichert das nach wie vor boomende Segment der Leichtkrafträder um die leichteste 125er auf dem Markt. Zudem hebt sie sich klar und wohltuend vom eher asiatisch geprägten Massenmarktdesign der vor drei Jahren vorgestellten und weiterhin erhältlichen CB 125 F ab. Hier profitieren Teenager davon, dass Honda das „Neo Sports Café“-Design über alle drei Modell hinweg durchgehalten und eine unverkennbare Familienzugehörigkeit geschaffen hat.

So strahlt die 1000er auch ein wenig auf die Achtel-Liter-CB ab. Dabei dürfen sich die Nachwuchs-Biker sogar noch über einen Unterflur-Auspuff freuen, den die hubraumgrößere Verwandtschaft nicht zu bieten hat. Dass die Kleinste im Trio alles andere als ein Nesthäkchen ist, belegen unter anderem der Umstand, dass sie nicht nur die Tank- und die Reifengröße mit der 300er teilt, sondern diese bei der Sitzhöhe sogar noch übertrifft. Auch sie fährt, wie ihre Geschwister, mit LED-Licht vor.

Etwas irritierend wirkt der bei 7500 Umdrehungen in der Minute aufflackernde und bei 8000 Touren dauerhaft aufleuchtende Schaltblitz, denn es Bedarf natürlich höherer Drehzahlen als diese, um mit einer 125er halbwegs flott voranzukommen, und der rote Bereich ist da auch noch nicht in Reichweite (11 000 U/min). Vermutlich dient das blaue Lämpchen als Ecometer und Schaltempfehlung für effizientes Fahren. Gleichwohl ist zwischen 5500 und 8000 Touren mit dem 126-Kilogramm-Leichtgewicht ausreichendes Fortkommen in dieser Klasse gesichert. Für erste Kurvenspaßerfahrungen ist die auch auf grobem Asphalt nicht tänzelnde Honda bestens geeignet. Der 6. Gang müsste nicht ganz so lang übersetzt sein, zeigte sich an der noch nicht eingefahrenen Vorführmaschine aber nach der Aufwärmphase immer besser in Form.

Natürlich darf man von 125 Kubikzentimetern Hubraum, maximal zehn Newtonmetern Drehmoment und 13 PS keine Durchzugswunder erwarten und muss an Steigungen auch mal zwei Gänge runterschalten, aber Honda hat mit der CB 125 R ein äußerlich hochmodernes und von der Ausstattung und Ausführung wertiges Leichtkraftrad geschaffen, das gut bei der Zielgruppe ankommen sollte. Das hat allerdings auch seinen Preis: 4390 Euro kostet es, einen Hauch vom Nimbus der großen CB 1000 R abzubekommen. Die R ist damit fast 50 Prozent teurer als die F – bewegt sich aber im Rahmen der Wettbewerber. Dank eines Normverbrauchs von etwas über zwei Litern Sprit

verspricht der 10-Liter-Tank gute Radiesen und sparsame Tankstellenbesuche.

Die nächste Stufe im Neo-Sports-Café-Universum bildet die CB 300 R, mit der Honda die CBR 300 in Rente schickt. Der Motor bleibt zwar der gleiche, mit dem Abschied von der kleinen Supersportlerin kann die Marke nun aber auf einen größeren Kundenkreis hoffen, zumal sich eine kleine 300er-Szene etabliert hat, die die handlichen Motorräder als Zweit- oder Pendlerehrfahrzeugs zu schätzen wissen, bei denen der Fahrspaß nicht zu kurz kommt. Die CB 300 R macht da keine Ausnahme, begeistert trotz der selbst in ihren Kreisen bescheidenen 31 PS durch „erwachsenen“ Sound und ruhigen Motorlauf sowie spontane Gasannahme und ausreichenden Vortrieb. Ab 6000 U/min steht genügend Leistung zur Verfügung.

Gut gefallen hat uns die Farbbelegung des Digitalcockpits mit bronzenen Balken auf schwarzem Hintergrund. Die Ablesbarkeit ist deutlich besser als bei den üblichen schwarzen Strichen auf blasserem Hintergrund. Mit 5090 Euro gehört die sehr handliche CB 300 R zu den günstigeren Modellen in ihrer Klasse und orientiert sich preislich beispielsweise an der BMW G 310 R. Die ist nominell zwar etwas stärker, im Alltag ist der Unterschied jedoch kaum zu spüren und der geschmeidige Honda-Motor läuft trotz Hubraumhandicaps (286 Kubik) kultivierter, zumal er nicht ganz so hoch drehen muss.

Am oberen Ende der neuen Typenreihe thront als Familienoberhaupt die CB 1000 R. Sie hat mit der gleichnamigen Vorgängerin kaum noch etwas gemein, bietet 20 PS mehr und wiegt zwölf Kilogramm weniger. Stolz ist Honda darauf, bei seinem Neo-Sports-Café-Flaggschiff nur sechs Plastikteile im sichtbaren Bereich montiert zu haben und ansonsten viel auf Aluminium gesetzt zu haben. Das Aushängeschild der diesjährigen Neuheiten begeistert mit stringenter, aber stets berechenbarer Leistungsentfaltung des Vierzylinders ab 3000 Touren und fliegt auf einem hohen Drehmomentplateau zwischen 6000 und 8000 U/min förmlich dahin. Das Aggregat basiert in den Grundzügen auf dem Firbelade-Motor von 2006. Die Sitzposition auf dem Brummer ist leicht nach vorn geneigt. Ab 55 km/h lässt sich so gut wie alles im letzten Gang erledigen.

Die drei Fahrmodi „Rain“, „Standard“ und „Sport“ unterscheiden sich durch deutliche Sprünge im Setting. Sie sind an bestimmte Voreinstellungen der Traktionskontrolle, Motorbremse und natürlich Leistungsabgabe gekoppelt. Alternativ gibt es noch den nach Lust und Laune selbst konfigurierbaren „User Mode“. Extrem bedienerfreundlich ist der Wechsel der Fahrprogramme sowie der Informationen im digitalen Zentraldisplay: Beim Drücken des Mode-Knopfes wird automatisch ein Strich unter das aktuelle gewählte Anzeigefeld gelegt, und es braucht dann nur noch rauf oder runter gewippt zu werden, um zum nächsten Bereich zu gelangen. Eine blaue Kontrollleuchte bestätigt ebenfalls kurz den Wechsel. Mit der Variante „R+“ bietet Honda eine nochmals besser ausgestattete Premium-Version an.

Optischer Wermutstropfen der beiden kleineren Mitglieder der Familienbande sind die drei sichtbaren Schrauben des Tankcovers, insbesondere der vor der Sitzbank. Ein überflüssiges Gimmick ist der Hinweis „Side Stand“ im Digitalinstrument bei ausgeklapptem Seitenständer – die Schrift ist zu klein, um wirklich wahrgenommen zu werden. Ein Lämpchen wäre hier sicher sinnvoller. Schade auch, dass sich allem Naked-Bike-Nimbus zum Trotz das zentrale Federbein des Trios ziemlich versteckt. Lob verdient hingegen, dass Honda sich in allen drei Fällen als einer der ganz wenigen Hersteller eine EU-Verordnung von 2014 zunutze macht und die vorderen Blinker mit gelben Positionsluchten bestückt. Die Begrenzungsleuchten vergrößern die naturgemäß schmale Motorradsilhouette und sorgen damit für etwas mehr Sicherheit. (ampnet/jri)

Daten Honda CB 125 R

Motor: Einzylinder, 125 ccm, flüssigkeitsgekühlt

Leistung: 10 kW / 13 PS bei 10 000 U/min
Max. Drehmoment: 10 Nm bei 8000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 101 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 10,1 Liter
Sitzhöhe: 816 mm
Gewicht: 126 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 2,1 l/100 km
Bereifung: 110/70 R 17 (vorne), 150/60 R 17 (hinten)
Preis: 4390 Euro

Daten Honda CB 300 R

Motor: Einzylinder, 286 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 23 kW / 31PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 27,5 Nm bei 7500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 141 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 10 Liter
Sitzhöhe: 799 mm
Gewicht: 143 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 3,3 l/100 km
Bereifung: 110/70 R 17 (vorne), 150/60 R 17 (hinten)
Preis: 5090 Euro

Daten Honda CB 1000 R

Motor: R4, 998 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 107 kW / 145 PS bei 10 500 U/min
Max. Drehmoment: 104 Nm bei 8250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 16,2 Liter
Sitzhöhe: 830 mm
Gewicht: 212 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 6,0 l/100 km
Bereifung: 120/70 R 17 (vorne), 190/55 R 17 (hinten)
Preis: 13 290 Euro

Bilder zum Artikel



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 125 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



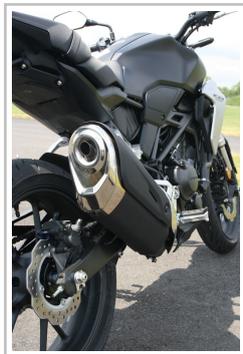
Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 300 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



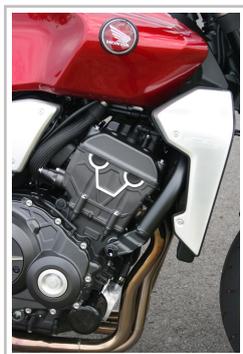
Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda CB 1000 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
