

## Pressepräsentation Honda CB 500: Dreifaches Comeback

Von Jens Riedel

**Lange Zeit wurde die Halbliter-Klasse vernachlässigt. Doch die Motorradhersteller müssen einsehen, dass mit immer mehr Leistung alleine kein Staat mehr zu machen ist und erst Recht nicht Anfänger oder Wiedereinsteiger für den – bezahlbaren Spaß – auf zwei Rädern gewonnen werden können. Neuen Schwung verspricht die Neuregelung des Führerscheins A2. Und so bringt Honda nach einigen Jahren Pause auch wieder eine CB 500.**

Eine CB 500 ist untertrieben. Es sind gleich drei: die F, die R und die X. Die Modellvarianten Naked Bike, Supersportler und Tourer mit Abenteuer-Anstrich unterscheiden sich nur marginal, sollen mit ihrer jeweils anderen Optik aber unterschiedliche Kundengruppen ansprechen. Ähnlich ist Honda ja schon im vergangenen Jahr mit der NC 700 verfahren, die nun etwas preisgünstigere Konkurrenz im eigenen Haus bekommt. Sicherlich wirkt die NC nicht nur wegen ihres Hubraums und des elfeinhalb Zentimeter längeren Radstands erwachsener, aber die CB 500 ist keineswegs klein, sondern eben ein Stück kompakter geraten.

Der flüssigkeitsgekühlte Reihen-Zweizylinder hat 471 Kubikzentimeter Hubraum und schöpft das in der A2-Führerscheinklasse erlaubte Maximum von 35 kW / 48 PS voll aus. Es handelt sich um eine Neuentwicklung. Um die Leistung abzurufen, verlangt das Triebwerk nach Drehzahl. Fahrern, denen der rigorose Begrenzer bei 6800 Umdrehungen die Freude an der gleichstarken NC 700 trübte, kommen hier auf ihre Kosten. Mühelos erreicht die 190 Kilogramm schwere CB 500 nicht nur die 8500 Touren für ihre Spitzenleistung, sondern marschiert auch noch 500 Umdrehungen in den roten Bereich hinein, ehe unmissverständlich weiterem Vortrieb ein Riegel vorgeschoben wird.

Die Kupplungskräfte sind nicht sonderlich hoch, und die Schaltung arbeitet wunderbar weich. Am häufigsten bewegten wir uns im Drehzahlband von 4000 bis 6000 Umdrehungen, wo ab der Mitte auch der brummelnde Klang des Zweizylinders leicht sportliche Züge annimmt. Eher theoretischer Natur ist die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Auf der unverkleideten Mittelklassemaschine sind

130 bis 140 km/h durchaus genug, zumal der sechste Gang recht lang übersetzt ist und oben herum nur wenig Lust zum Beschleunigen verspürt. Dafür verspricht Honda auch einen Verbrauch von unter vier Litern auf 100 Kilometer.

Auf der CB 500 F findet man sich auf Anhieb zurecht. Das Knie ist leicht angewinkelt, aber die Sitzhaltung ansonsten aufrecht, so dass es sich längere Zeit auf ihr aushalten lässt. Der kurze Radstand von 1,41 Meter und die kompakten Maße sorgen für ein leichtes Handling. Längst vorbei sind auch die Zeiten, in denen der Austausch zu schwach dämpfender Federgabeln an japanischen Krafträdern fast schon zu jeder Kaufberatung in der Fachpresse gehörte. Die CB 500 F ist recht straff gefedert und lässt sich so auch auf mit Flickenteppichen übersäten Landstraßen zweiter Ordnung nicht aus der Ruhe bringen. Die Federbasis des Pro-Link-Monosystems an der Schwinge lässt sich aber noch in neun Stufen den persönlichen Vorlieben anpassen. Für die Hinterradbremse hätten wir uns ein wenig mehr Biss gewünscht. Sie lässt einen spürbaren Druckpunkt vermissen, unterstützt mit ihrer weichen Auslegung aber natürlich Anfänger und Wiedereinsteiger, die sich zudem bei Honda auf das serienmäßige ABS stützen dürfen.

Wie schon bei der NC prägt eine große Plastikblende die Seitenansicht. Hübsch geht anders, aber der Zweck heiligt bei einem Einsteigermodell die Mittel. So müssen CB-Besitzer beispielsweise auch auf einstellbare Hebel verzichten. Modern zeigt sich dagegen das LCD-Cockpit mit erfreulich gut ablesbarem Drehzahlmesserband, modisch präsentiert sich die Wave-Bremsscheibe vorne (320 mm) und hinten (240 mm).

Dass die Idee, gleich drei Modellvarianten anzubieten, mehr als nur kosmetische Dimensionen hat, zeigt sich bei der CBR 500 R. Sie darf nicht nur hinter dem CB noch das zusätzliche R für die Supersportler im Programm führen, sondern fährt sich trotz unveränderter Leistungsdaten und Fahrwerksgeometrie spürbar anders. Dazu tragen neben der Verkleidung auch die beiden leicht nach unten und hinten gerichteten Lenkerstummel bei. Es mag rein psychologische Gründe haben, aber wir drehten die 500 R automatisch gleich rund 1000 Umdrehungen höher, bevor der nächste Gang eingelegt wurde und die Schräglagen noch größer ausfallen. Fakt ist aber auch, dass die Verkleidung deutlich einen Teil des Windes vom Oberkörper abhält und sich durch den anderen Lenker automatisch eine etwas sportlichere Haltung ergibt. Dennoch dürften auch auf der CBR 500 R längere touristische Etappen zurückgelegt werden, da die Hände sich nicht groß abstützen müssen.

Wie sich die kleinen Besonderheiten der CB 500 X auf die Fahrcharakteristik auswirken, konnten wir leider noch nicht ausprobieren. Sie wird erst im Juni nachgereicht. Es ist

aber nicht schwer zu erraten, dass auch sie innerhalb der CB-500-Reihe ihre eigene Anhängerschaft finden dürfte. 500 Euro Aufpreis für X und R sind allerdings nicht gerade wenig, auch wenn beide erwachsener als die F aussehen. Für 260 Euro weniger bekommt man auch schon die NC 700 S, die nur 240 Euro teurer als die F ist. Da wird es preislich eng in Hondas 48-PS-Palette – vielleicht zu eng. (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: 790 mm

Tankinhalt: 15,7 Liter

Normverbrauch: 3,7 l/100 km

Bereifung: 120/70 ZR 17 (vorne), 160/60 ZR 17 (hinten)

Preis: 5755 Euro

Bilder zum Artikel:



Honda CB 500 F.



Honda CB 500 F.



Honda CBR 500 R.



Honda CBR 500 R.



Honda CB 500 F.



Honda CB 500 F.

Honda CB 500 F.



Honda CB 500 F.  
Honda CB 500 F.



Honda CBR 500 R.



Honda CBR 500 R.

Honda CBR 500 R.



Honda CBR 500 R.  
Honda CB 500 X.

