

Honda
CB 500/750

250er in Italien
500er in Beuern

Tourist Trophy



Ansichts- sache

Trotz der anhaltenden Vier-in-Eins-Hysterie unter den Fahrern und trotz der diesem vermeintlichen Trend folgenden, neu herausgebrachten Vierzylinder-Modelle mit 550 und 750 cm³ Hubraum, die — wie wohl jeder glaubte — ihre Vorgänger ablösen sollten, erfuhren die „alten“ 500er und 750er Vierzylinder mit den vier Einzelrohren eine Renaissance. Sie sind nun wieder, bzw. noch, mit vielen kleinen Verbesserungen auf dem Markt. Wir fuhren die beiden „alten“ Neuen jeweils über 8000 km im Test.



Doppeltest Honda CB 500/750

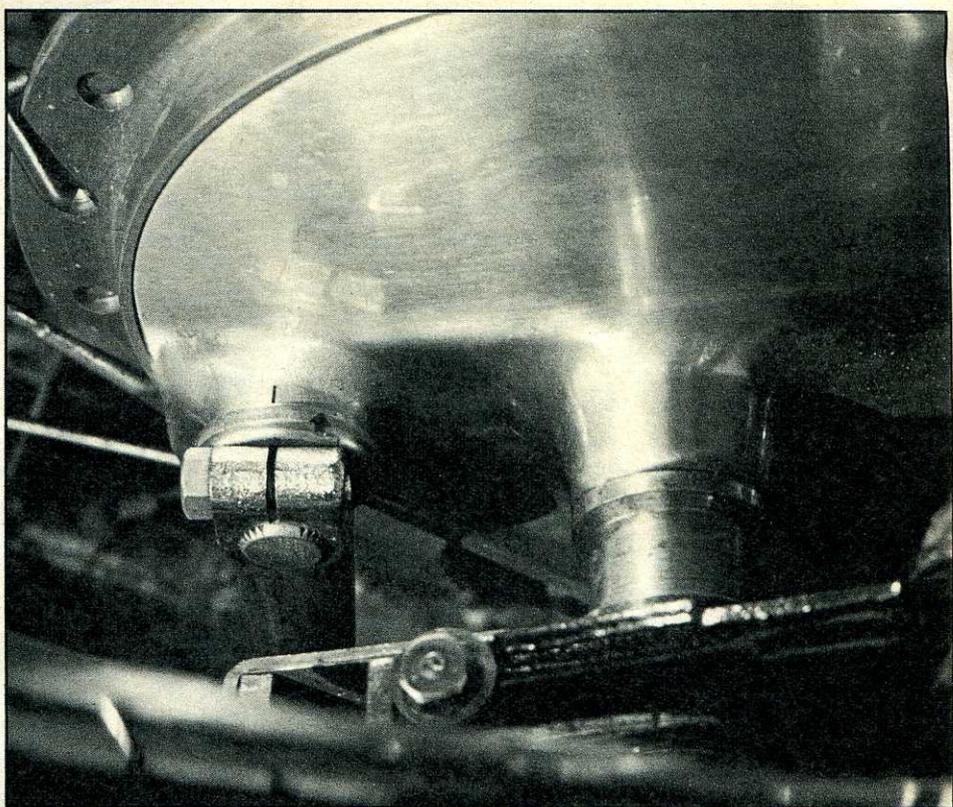
Fahrwerk: Zwei Paar Stiefel

Nach ein paar hundert Landstraßenkilometern mit der 750er K6 – dies ist die neue Modellbezeichnung – ist man geneigt, in das Lied von den pauschal schlechten japanischen Fahrwerken einzustimmen. Man empfindet dieses Honda-Fahrwerk als hart, widerwillig beim Kurvenfahren und vor allem als viel zu sensibel auf kleinste Fahrbahnunregelmäßigkeiten reagierend. Es ist förmlich zu spüren, wie insbesondere der Hinterbau des Motorrads jeder Unebenheit „nachläuft“ – und die überstehenden Fahrbahnmarkierungen (die berühmten „weißen Striche“) suggerieren dem CB 750-Reiter ihren verloren geglaubten Schrecken aufs neue.

Nun wollen wir aber nicht mit einem Schwanengesang beginnen, sondern gleich den banalen Grund für dieses eher in die Epoche der Geradwegfederung passende eigenwillige Fahrverhalten anführen: Die Bereifung! Für diese japanischen 08/15-Universal-Standard-Reifen, die seit mehr als sechs Jahren unverändert produziert werden und deren Hersteller offensichtlich konsequent taube Ohren für jegliche Art von Kritik besitzen, finden wir anno 76 kein passendes, druckreifes Attribut mehr. Diese Reifen haben ganz erheblichen Anteil am negativen Image vieler japanischer Motorradfahrwerke. Um so verständlicher bleibt, daß sich die großen japanischen Motorradkonzerne nicht zu dem Entschluß durchzuringen vermögen, für die Erstausrüstung ihrer Maschinen einen Reifenfabrikanten zu suchen, dessen Produkte qualitativ nicht weit unten auf der Weltmarkt-Rangliste stehen.

Wie dem auch sei – diese Reifen sind serienmäßig montiert und müssen deshalb hier noch einmal kurz charakterisiert werden: In annähernd neuem Zustand sind sie auf trockenem, rauhem Straßenbelag durchaus als brauchbar zu bezeichnen. Auf glattem Asphalt diktieren sie allerdings infolge zu geringer Haftfähigkeit eine relativ frühe Grenze in der Schräglage, besonders der Rillenreifen auf dem Vorderrad zeigt in dieser Hinsicht deutliche Schwächen. Ungut wird es vollends bei Nässe; das grobe, zu wenig unterteilte Profil zwingt zu sehr verhaltenem Fahren.

Daß die auch bei trockener Fahrbahn ungenügende Haftung etwa einer zu harten Gummimischung zuzuschreiben wäre, bleibt zu bezweifeln, denn bei der 750er mußten wir den Hinterrreifen bei Kilometerstand 3500 wegen beinahe glatter Lauffläche wechseln. Zu sagen bleibt noch, daß die oben erwähnte Brauchbarkeit auf trockener Straße mit steigender Kilometerleistung abnimmt; im letzten Drittel sei-



Die an allen neuen japanischen Motorrädern zu findende Abnutzungsanzeige für Bremsbeläge entspricht einer amerikanischen Forderung.

Bevor die vergessene Seitenstütze selbst die Fahrbahn berührt, wird sie vom angeschraubten flexiblen Gummistück eingeklappt.



ner Gebrauchstüchtigkeit resultierten aus dem kantig gewordenen Hinterrreifen ein sehr bedenklicher Geradeauslauf sowie ein Kurvenverhalten, das entfernt an den Ritt auf einem störrischen Esel erinnern mag. Da wir nun das Reifenproblem an den Beginn unserer Beurteilung gestellt haben, gleich noch ein Wort zur Reifenwahl: Wir haben bei beiden Hondas mit deutschen Reifen (hinten Block, vorn Rille) die günstigsten Erfahrungswerte zu verzeichnen: Bei der CB 500 K4 probierten wir auf dem Hinterrad den neuen Pirelli, der bei

Trockenheit sehr gute Fahreigenschaften und Schräglagensicherheit ergab und bei Nässe erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten zuließ, solange in Schräglage nicht allzu heftig beschleunigt wurde. Offensichtlich hapert es hier am Übertragungsvermögen von Längs Kräften. Was seine Lebensdauer betrifft, gilt dasselbe wie bei der Erprobung auf der 550er Suzuki (MOTORRAD 9/76): Nach knapp 2500 km war der Reifen in der Mitte völlig abgefahren, so daß nun wohl konstatiert werden kann, daß die propagierte unterschiedliche Gummimischung

Doppeltest Honda CB 500/750

(Laufflächenmitte hart, Übergang zu den Flanken weich) eher ein Werbe-gag als Wirklichkeit ist. Im übrigen würden wir auf dem Hinterrad der 500er Honda lieber einen Reifen der Dimension 4,00 sehen als einen 3,50er. 48 PS sind ein bißchen viel für so einen „Fahrradreifen“, zumal der größere Reifen auch einen Zuwachs an Fahrkomfort und Sicherheit bringen würde. In den neuen ABE's ist die 4.00-Reifengröße eingetragen und nach dem Kfz.-Schein dessen wahlweise Verwendung gestattet! Kommen wir nun aber endlich zu den Fahrwerken dieser beiden Hondas bzw. zu ihren Änderungen und deren Auswirkungen gegenüber den Vorgängern – immer unter dem Aspekt anständiger, sprich deutscher Bereifung.

CB 750 K6

Setzt man sich auf die CB 750, so weckt die ausgezeichnete Sitzposition gleich Sympathien für diese Maschine – nur der etwas absteigende Kickstarter drückt ein wenig gegen den rechten Unterschenkel. Dieser leicht störende Einfluß verliert sich aber beim Fahren und wird ohnehin dadurch überdeckt, daß sonst alles „paßt“. Am ersten Fahreindruck – von früheren Modellen her – hat sich überhaupt nichts geändert. Bei gemäßigter Fahrt auf Bundesstraßen – so etwa um die 80 km/h – tritt das altbekannte Hop-peln des Vorderrads auf, d. h. auch bei dieser neuesten 750er vermag die Gabel feinere Unebenheiten nicht zu verarbeiten. Nach wie vor läßt hier das Ansprechvermögen zu wünschen übrig. Auf schlechter Fahrbahn hingegen fällt auf, daß man gegenüber dem Vorgängermodell erheblich kräftiger zulangen darf, ohne wie früher mit dem Hinterrad Bocksprünge zu vollführen. Offenbar haben nun japanische Federbeine jenen Grad an Gebrauchstüchtigkeit erlangt, der sie davor bewahrt, gleich in neuem Zustand gegen bessere ausgewechselt zu werden. In der Tat gibt der Importeur in einer Liste der durchgeführten Neuerungen für die CB 750 K6-Dämpfer eine um ca. 30% höhere Zugstufe gegenüber der alten Ausführung an; Druckstufe, Federrate und -Vorspannung sind gleichgeblieben – wobei der Fahrer in solchen Fragen etwas sonderbaren Humor der Japaner insofern zu spüren bekommt, als die Federbasis nun fünffach verstellbar ist, obwohl erst die weichste Stufe bei Zweipersonenbetrieb halbwegs ausreichenden Fahrkomfort vermittelt. Apropos Fahrkomfort: Unseres Wissens wurde die Sitzbank der CB 750 seit ihrem Produktionsbeginn dreimal geändert. Die erste Ausführung (1970) war sehr groß, aber kantig und hart; die zweite (1971), die wir für die beste

halten, war genauso groß, aber weicher und hatte abgerundete Kanten. Die dritte war so weich, daß sie oft bis aufs Blech durchgesessen wurde. Die vierte schließlich, die jetzige Ausführung, ist wieder so gnadenlos hart, daß man sich fragen muß, welcher Marketing-Spezialist wohl den Anstoß zu dieser neuen Kollektion von Marterbänken gegeben hat. Wundern darf man sich jedenfalls nicht, wenn die Konkurrenz von Holzbänken spricht...

Kommen wir zurück auf schlechte Straßen. Die Grenzen dieses Honda-fahrwerks sind eindeutig durch die

Mitderangeschraubten Kotflügelverlängerung aus Kunststoff wird unseren gesetzlichen Vorschriften Genüge getan; eine Augenweide ist dies nicht. Die Verlängerung darf aber nicht entfernt werden, da sie in der ABE verankert ist.

Fotos: N. Bauer, U. Schwab (2)



mangelhaft gedämpfte Gabel gesteckt. Laut Werksmitteilung wurde das Dämpfungssystem zwar geändert, doch reagiert die Gabel auf verschiedene Ölviskositäten genau wie die älteste Ausführung: Höhere Viskosität ergibt zwar geringfügig bessere Dämpfung, ist jedoch verbunden mit noch trägerem Ansprechen. Für den Privatmann bleibt hier also kaum Raum für Manipulationen mit verschiedenen Ölsorten, wobei noch am Rande vermerkt sein soll, daß wir bei unserer Testmaschine mit ATF (Automatic-Transmission-Fluid) die besten Ergebnisse erzielten.

Bei Gebirgsfahrten bzw. auf engen Serpentinaen ist die 750er Honda keineswegs als widerspenstig zu bezeichnen, eher als etwas klobig – und hier sind wir beim Kern der Sache. Das Attribut „widerspenstig“ würde sich auf die Fahrwerksgeometrie beziehen – aber diese ist zweifellos sehr ausgewogen, zumal dieses Motorrad einen ganz exzellenten Geradeauslauf aufzuweisen hat –, der Begriff „klobig“ hingegen deutet viel besser auf Gewichts(-Miß-)Verhältnisse hin. Im Klartext heißt dies, daß das ohnehin hohe Gewicht auch noch etwas ungünstig verteilt ist. Der Schwer-

punkt liegt recht hoch und mit Sicherheit zu weit vorn. Allein darin ist der Grund für das relativ mühevollere Kurvenwuchten zu suchen. Die Bestätigung dieser Behauptung liefert unter anderem die Tatsache, daß bei extremer Schräglage immer zuerst das Vorderrad wegschiebt.

Noch ein Wort zu den Bremsen: Bei kräftiger Betätigung der Vorderradbremse verbiegt sich die Gabel ganz schauerhaft, was sich in einem nicht zu übersehenden Rechtszug offenbart. Der Grund für diese „Novität“ ist ebenso trivial wie unbegreiflich: Die Verstärkungsbrücke zwischen den

Doppeltest Honda CB 500/750

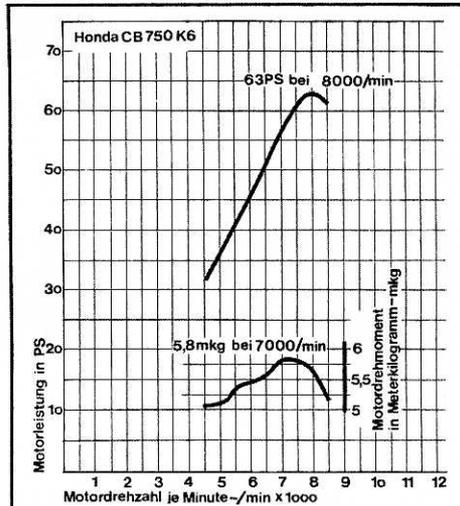
beiden Gleitrohren ist jetzt rechtsseitig in Gummi gelagert (um losvibrierte Nieten zwischen Schutzblech und Bügel zu vermeiden!). Hier ist ganz dringend schnelle Abhilfe in Form der alten Befestigung geboten! Zur Bremswirkung selbst ist zu sagen, daß die vordere Scheibenbremse einst bei ihrem Erscheinen ein Optimum in jeder Hinsicht darstellte, daß es aber heute Scheibenbremsen gibt, die mit weniger Betätigungskraft besser verzögern. Zudem fanden wir sie etwas wasserempfindlicher als ihre Vorgängerin, was vermutlich am Bremsbelagmaterial liegen dürfte. Um so beruhigender ist es dann zu wissen, daß in Gestalt der hinteren Trommelbremse ein Verzögerungsinstrument zur Verfügung steht, das bei Nässe wie bei Trockenheit gleich verlässlich funktioniert.

CB 500 K4

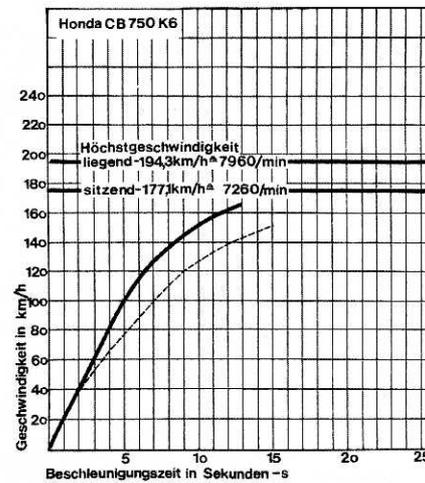
Schon die Sitzprobe auf der CB 500, die in ihrer nunmehr zweiten Auflage K4 heißt, weist dieses Motorrad als „charakterlich“ anders geartet als die 750er aus. Man sitzt nicht so hoch – auch kleinere Personen erreichen mit den Füßen bequem die Erde –, hat aber dafür beim Fahren stärker angewinkelte Beine, was für größere Leute auf Langstrecken etwas unbequem wird. Das Dämpfungssystem in der 500er Gabel soll angeblich ebenfalls geändert worden sein; doch auch bei dieser Maschine können wir keinerlei Auswirkung dieser Neuerung aufs Fahrverhalten feststellen. Vielmehr zeigt sich die Gabel genauso, wie wir sie von der alten CB 500 in Erinnerung haben: Sehr fein auch auf geringe Unebenheiten ansprechend, angenehm weich, mit ausreichendem Federweg und tadellos gedämpft. Deutlich fühlbar ist dagegen die stark verbesserte Dämpfung der Federbeine, deren Zugstufe analog der 750er kräftig angehoben wurde – hier sogar um ungefähr 85%. Daraus resultiert nun in Verbindung mit der günstigen Schwerpunkt- lage, der geglückten Lenkgeometrie und den ausgezeichneten Bremsen – die Scheibenbremse im Vorderrad ist in Kraftaufwand und Wirkung der der 750er merklich überlegen – ein Fahrwerk, das eine selten gelungene Synthese zwischen Fahrkomfort, Sportlichkeit, Handlichkeit und Sicherheit darstellt.

Motor und Kraftübertragung: Weltspitze in positivem wie in negativem Sinne

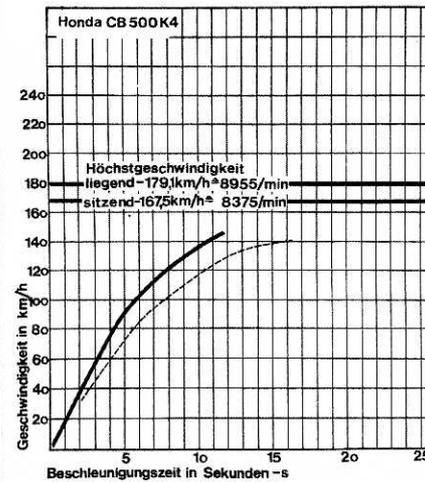
Über dieses Thema brauchen eigentlich heute kaum mehr viele Worte verloren zu werden; schließlich wird das Gebotene seit Jahren gebaut und präsentiert sich auch bei diesen neuen Modellen in gewohnter Form.



Die Leistungsangabe der CB 750 K6 beträgt nun 63 DIN-PS bei 8000/min gegenüber früher 67 PS ...



... die Meßwerte allerdings weisen gegenüber der „alten“ 750er nur ganz geringfügige Abweichungen aus!



Auch die CB 500 ist ein lebendiges Fahrzeug. Auf dem Schenck-Rollenprüfstand wurden am Hinterrad gemessen: 750 K6 – 58,5 PS bei 7500/min; 500 K4 – 41,8 PS bei 9000/min.

Die Angaben für den CB 750 K6-Motor lauten nun 63 PS bei 8000/min und 5,8 mkg bei 7000/min. Diese Werte sind in keiner Weise zu bezweifeln – geht doch unsere Test-750er aufrecht sitzend knapp 178 km/h (nach Tacho ca. 195 km/h), langliegend an die 195 km/h. Das Durchzugs- und damit Beschleunigungsvermögen sowie die Zähigkeit, Ausdauer und Vibrationsarmut dieses Vierzylinders beeindruckt auch nach vielen Honda-Kilometern immer wieder aufs neue. Zieht man dann noch den geringen Kraftstoffverbrauch in Betracht – der je nach Fahrweise und Belastung zwischen 4,8 (!) und 8 l Super/100 km liegt –, so kann man dieses Aggregat schwerlich anders als in jeder Hinsicht vorbildlich bezeichnen. Das Getriebe steht dem Motor in nichts nach und ist gekennzeichnet durch leichte Schaltbarkeit, sehr gute Abstufung und exakte Gangrastung.

Verständlicherweise bietet der 500er Motor mit seiner höheren spezifischen Leistung nicht auf so breitem Drehzahlband hohe Leistung wie der 750er, ist deshalb aber keineswegs nervös zu nennen und wartet mit noch höherer Laufruhe als der größere Bruder auf. Der Verbrauch variiert zwischen 4,8 und 8 l/100 km. Das CB 500-Getriebe erreicht nur in einem Punkt nicht die hohe Benotung wie das der 750er: Wie schon bei früheren Testmaschinen dieses Typs bleibt manchmal – vornehmlich beim Schalten vom dritten in den vierten Gang – der Schalthebel oben hängen, schnappt allerdings regelmäßig nach ein paar Sekunden in die Mittelstellung zurück.

Wie immer an dieser Stelle folgt nun die Kritik am altertümlichen Hinterradantrieb, bei dessen Anblick sich der Veteranenfreund fragt, ob auf diesem Gebiet der Motorradtechnik seit 50 Jahren die Zeit stehengeblieben ist. Gegen den Kettenantrieb ist bei sorgfältiger, praxisgerechter Gestaltung durchaus nichts einzuwenden. Wir würden dabei etwa an einen öldichten Kettenkasten sowie an die separate Lagerung der Antriebseinheit am Schwingenholm denken, so daß das Hinterrad leichter herausgenommen werden könnte. Auf diese Kritik wird man uns vielleicht das laut Marktanalyse bzw. Umfrage verbindliche Argument entgegenhalten, daß es der Kunde gar nicht anders will, sondern genauso, wie es jetzt ist. Um diese Geschichte etwas zu beleuchten, wollen wir „dem Kunden“ – den man angeblich befragt hat – diese Thematik ein wenig verdeutlichen: Die jetzige Ausführung bedeutet Kettenschmierung auf dem Rücken, alle 300 km Kette schmieren – d. h. Mitführen von Schmiermittel auf längeren Fahrten –, alle 500 km (spätestens!) Kette span-

mit mehr oder weniger den Zweck der Lagerräumung. Eine kleinere Händlerumfrage unsererseits erbrachte allerdings das Ergebnis, daß die Nachfrage nach den Vier-in-Eins-Typen nicht ganz so groß ist wie erwartet bzw. die Nachfrage nach den vier Rohren kaum nachgelassen hat. Mit anderen Worten: CB 750 K6 und CB 500 K4 sind gefragt wie eh und je.

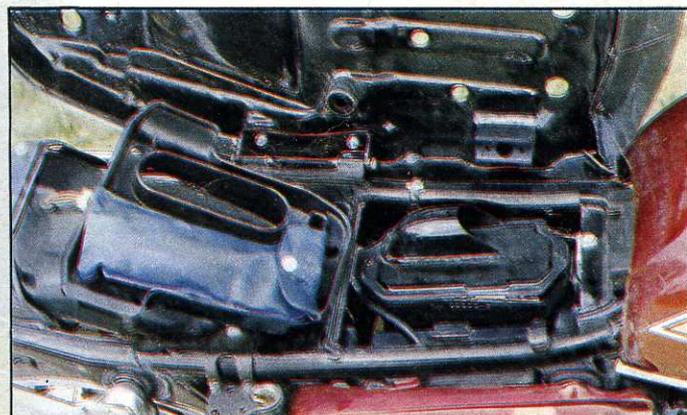
Skeptiker haben den Honda-Vierzylindern einst Empfindlichkeit und Wartungsbedürftigkeit prophezeit; das krasse Gegenteil hat sich im Lauf der Jahre herausgestellt. Aufgrund unserer Testerfahrten, die wir insgesamt mit den großen Hondas gesammelt haben, können wir bestätigen, daß das „Getreten-werden“ von den verschiedensten Fahrern während der Testdistanz von keinem anderen Motorradmotor so glänzend verkraftet wurde wie von diesen Vierzylindern.

Um die Qual der Wahl doch noch ein wenig zu erleichtern, sollen unsere beiden Testobjekte abschließend zusammenfassend charakterisiert werden:

Die 750er würden wir als große sportliche Reisemaschine einstufen, deren auffallendste Mängel in der unbefrie-



Die Instrumente sind bis auf die Skaleneinteilung für die 500er und die 750er identisch. Leider wurde nicht die gesamte neue Konsole für Zündschloß und Kontrolleuchten übernommen.



Der 500er Motor saugt seine Luft unter der Sitzbank an. Die Werkzeugschale ist herausnehmbar.



Sehr wichtig: Der Schmiernippel fürs Schwingenlager sitzt jetzt mittig; geschmiert wird von unten.

digenden Gabel und der harten Hinterradfederung zu sehen sind, wobei letzteres mit einem Paar Konis leicht zu beheben ist.

Die 500er ist dagegen ein Muster an Ausgewogenheit, wie es in unserer Branche selten zu finden ist – ein Motorrad, das gewissermaßen jedem Verwendungszweck gerecht wird.

Der Pferdefuß beider Maschinen ist letztlich der für heutige Begriffe doch langsam untragbare Hinterradantrieb über eine offene Kette. Man beseitige diesen Pferdefuß endlich, dann sind diese beiden Hondas der Konkurrenz auf Jahre voraus!

N. Bauer

Linke Seite: Die Bremsscheibe ist jetzt mit selbstsichernden Muttern an der Nabe befestigt. Der Kunststoffschutz über der Scheibe soll ein Naßspritzen der Zündspulen verhindern.

Rechts: Die Schalldämpfer werden jetzt aus 1,0 mm dickem Blech gefertigt (früher 0,8 mm).

