

**FAHRBERICHT**  
**HONDA CB650F**

# Pfade der Tugend

Man nehme ein junges Ingenieurteam und lasse es mit einem neuen Projekt die CBF600 mit Hornet-Anleihen beerben.



**H**onda wirft mit der CB650F ein Naked Bike mit 87 PS in ein Becken mit breiter Käuferschicht. Man will möglichst viele Menschen, vor allem auch A2-Aufsteiger, mit einem attraktiven Angebot locken. Un-



Zweigeteiltes Cockpit mit digitalem Rund-Drehzahlmesser. Rechts: Alu-Schwinge mit bananenförmiger Krümmung wegen des Auspuffs.

ter den Prämissen Vernunft plus Alltagseinsatz bei überschaubaren Kosten und gleichzeitig hohen Qualitätsstandards wurde auf ein konventionelles Mittel zurückgegriffen, das sich in der Vergangenheit zigfach bewährt: der Reihenvierzylinder.

### **Kurzhubige Auslegung für hohe Laufruhe plus Drehfreude**

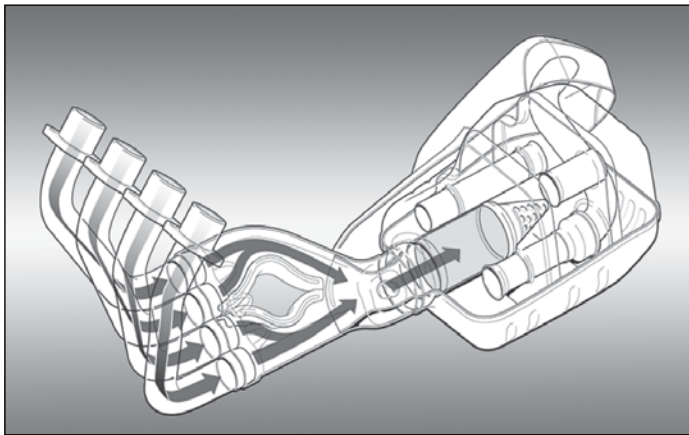
Als Neukonstruktion stand für den genau wie das übrige Motorrad in Thailand gefertigten Antriebein nutzbares Drehzahlband von 3000 bis 11.000 Touren im Lastenheft. Möchte man einen linearen Drehmomentverlauf und eine kultivierte Motorcharakteristik erhalten, bietet ein Four dafür die beste Grundlage. Mit einem Bohrung-mal-Hub-Verhältnis von 67 x 46 mm weist der kompakt bauende Motor dieselbe Bohrung auf wie der in Deutschland abdankende Supersportler CBR600RR und die letzten Versionen der Hornet. Die insgesamt eher kurzhubige Auslegung soll Laufruhe bei gleichzeitiger Drehfreude beschern. Zugunsten einer gut ausbalancierten Gewichtsverteilung wurde der Motor in um 30 Grad vorgerückter Position in den Rahmen gesetzt. Rundum zeichnet den Four eine saubere Optik ohne Kühlschläuche aus. Der Kühlkreislauf funktioniert über innere Kanäle. Als Reminiszenz an die CB400 Four von 1974 verlaufen die verchromten Krümmer elegant um

die rechte Motorseite herum in eine Underfloor-Anlage, die neben mehreren Expansionskammern zur Verstärkung des Drehmoments einen geregelten Kat beherbergt.

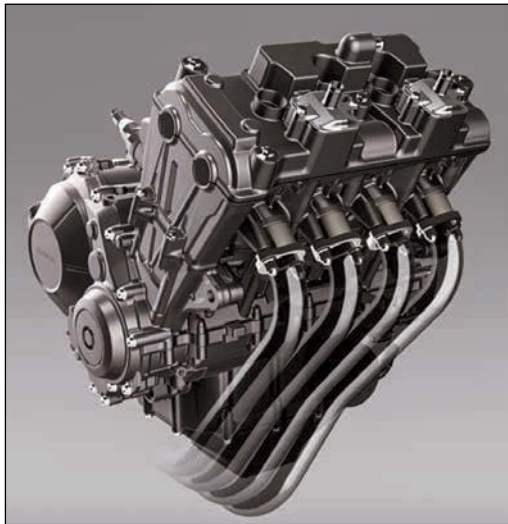
Probesitzen stimmt auch Personen um die 182 cm Körpergröße zufrieden. Alles ist dort, wo es sein soll, nichts zu weit entfernt oder zu knapp bemessen. Über Sinn oder Unsinn des zweigeteilten Cockpits mit digitalem Drehzahlmesser sowie Geschwindigkeitsanzeige auf der linken Seite und Bordcomputer auf der rechten kann man sich wie immer streiten. Wer maßgeblich nach Gefühl und Gehör schaltet, kann auf ein analoges Instrument aber gut verzichten. Von qualitativ hoher Verarbeitung zeugt diese Informationszentrale allemal. Die Tankuhr in der rechten Hälfte des Displays baut ihre Füllstandsanzeige bei gemäßigter Fahrweise nur langsam ab. Honda spricht von deutlich unter fünf Litern Verbrauch, was bei 17,3 Litern Tankvolumen über 350 km Reichweite sichert. Am Ende der Testfahrten sind es bei häufigen Drehzahlen im oberen Bereich der Gänge zwei und drei nicht mehr als 6,5 Liter.

Sobald die Dunlop Sportmax D222 in Sonderkennung »M« Temperatur aufgebaut haben, gibt es im Fahrverhalten kaum Auffälligkeiten. Davor möchte sie nicht so gerne in Schräglagen abtauchen. Gangwechsel und Kupplungsarbeit gehen wie von selbst vonstatten.

Motorseitig fällt ganz klar die hohe Laufkultur und die Dreh-



Auspuffsystem mit mehreren Expansionskammern zur Verstärkung des Drehmoments und optimierter Abgasführung. Durch Verzicht auf Kühlschläuche wirkt der Motor sauber und aufgeräumt.



freude bis in den Begrenzer auf. Doch sollte man sich von den recht füllig klingenden 650 cm<sup>3</sup> Hubraum nicht zu viel versprechen. Zwar lässt sich der Four schaltfaul im hohen Gang bei moderaten Drehzahlen fahren. Wenn es aber stramm vorwärtsgehen soll, bewegt man sich zwischen 9000 und 11.000 Touren. Störend wirkten während der Präsentation Lastwechsel beim Gasaufziehen aus dem Schiebetrrieb bis circa 3000 Umdrehungen, die sich auch das japanische Entwicklungsteam vor Ort nicht so ganz erklären konnte.

Bis auf die Vorspannung des Federbeins bietet das Fahrwerk keine Einstellmöglichkeiten. Im normalen Fahrbetrieb hat man deshalb keinen Grund zur Klage. Lediglich bei harten Richtungswechseln in den letzten beiden Gängen merkt man unter Zug, dass die Federelemente an ihre Grenzen geraten. Da ist es gut, dass man sich auf die Vorderradbremse verlassen kann, die mit ihrem Doppelkolben ordentliche Verzögerung leistet und im Regelbereich des

ABS fein arbeitet. Hinten wird unauffällig mitgebremst. Vollgetankt soll die Honda 208 kg auf die Waage bringen. Ein Wert, den man dem leichten Handling ohne einen Blick in die Papiere so nicht zugeschrieben hätte.

Leider hat die CB650F ein Problem. Durch einen ungünstigen Kurs des thailändischen Baht und einer Verteuerung der Produktionskosten konnte Honda den ursprünglich angepeilten Preis von ungefähr 7000 Euro nicht mehr ganz realisieren.

Text: Tobias Münchinger

Fotos: Honda

## Technische Daten

### Honda CB650F

**Motor:** Leistung 87 PS (64 kW) bei 11.000/min, max. Drehmoment 63 Nm bei 8000/min, flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 649 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 67,0 x 46,0 mm, Verdichtung 11,4:1, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, E-Starter, SLS, G-Kat, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsgang-Klauengeräte, Kettenantrieb

**Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Stahl, mit angeschweißtem Rahmenheck, 41-mm-Telegabel vorn, Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit direkt angelenktem Federbein hinten, Feder Vorspannung siebenfach einstellbar, Federweg v./h. 120/128 mm, Leichtmetall-Gussräder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55-ZR 17, vorn 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, hinten 240-mm-Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwimmsattel, ABS

**Maße und Gewichte:** Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 64,5°, Nachlauf 101 mm, Sitzhöhe 810 mm, Leergewicht 208 kg, zul. Gesamtgewicht 396 kg, Tankinhalt 17,3 Liter

**Preis:** 7690 Euro

zzgl. Liefernebenkosten

**Farben:** Pearl Metalloid White (Tricolor), Matt Gunpowder Black Metallic, Sword Silver Metallic, Pearl Queen Bee Yellow

