



Der klassische japanische  
Inline-Four, allerdings auf einer beachtlichen  
Entwicklungsstufe. Man muss das  
Rad nicht immer neu erfinden, um auf hohem  
Niveau Motorrad zu fahren



# HONDA

## CB 1300 S

TEXT: JO SOPPA FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE, SOPPA

Das wird gerne genommen: ein kultivierter, **KRAFTVOLLER VIERZYLINDER** mit stimmigen Proportionen, eine wirkungsvolle Halbverkleidung und dazu die angesagte ABS-Bremse. Alles für 11 000 Euro

Damals, in den wilden siebziger Jahren, da haben Sie es verschmäht: das in der Clique ungemein angesagte Bonanza-Fahrrad. Ihr kritischer Blick hat gesiegt. Intuitiv haben Sie ein Urteil gefällt. Zu kleine Räder, zu hochbeinig, der unelastisch harte Bananensattel, die effektheischende Knüppel-Gangschaltung und dann diese dümmlichen Federbein-Imitationen. Nicht mit Ihnen. Statt dessen wurde Opas altes NSU-Rad startklar gemacht. Der feine Dürkopp-Ledersattel ganz unten, Dreigang-Kettenschaltung, schwarz, solide, unkaputtbar. Steht heute noch im Schuppen.

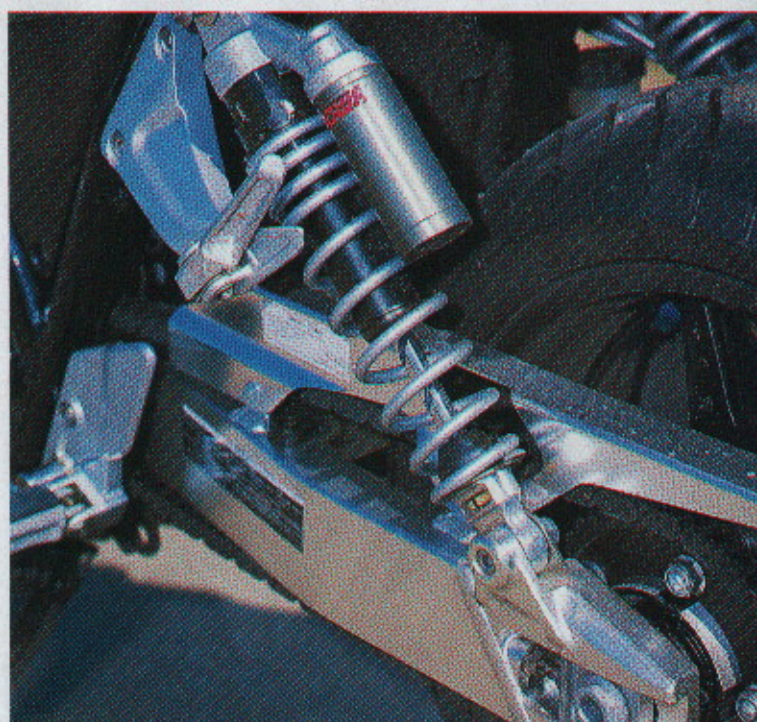
Für Leute Ihres Schlags baut Honda die CB 1300 S. Traditionelle Ware mit genau jenem Schuss an Modernität, der überzeugt und nicht nur oberflächlich beeindruckt. Und klassische Duo-Federbeine fanden Sie schon immer besser. Zum einen, weil die Kräfte direkt an der Hinterradachse aufgenommen werden, zum anderen, weil die langen Kolbenwege eine präzise Dämpfung sehr viel einfacher möglich machen.

Da kommt es Ihnen sehr gelegen, dass die Honda kein wirklich neues Motorrad ist. In Japan ist sie bereits seit drei Jahren zu haben. Nach Deutschland kam sie offiziell zur 2004er Saison. Sie löste die unglückliche Designqualle X 11 im Segment der nackten Big Bikes ab. Tatsächlich reichen ihre Wurzeln noch weiter zurück. Nämlich zur inzwischen in Liebhaberkreisen hoch geschätzten CB 1000 „Big One“. Die kam schon 1993 als puristisches Derivat aus der vollverschalteten CBR 1000 F auf den deutschen Markt. Einer größeren Verbreitung stand in erster Linie der Verkaufspreis entgegen. Runde 18 000 Mark kostete die CB 1000 damals. Viel Geld für eine Nackter. Zum Vergleich: Kawasaki nahm seinerzeit für die neoklassische 1100er Zephyr brave 14 665 Mark.

Die aktuelle CB 1300 ist aber weit mehr als eine modellgepflegte CB 1000. Beide Motorräder eint lediglich das Konzept, das bis auf die Halbverkleidung in der 1300er deckungsgleich fortgeführt wird. Und beiden gemein ist diese Vertrauen erweckende, solide Ausstrahlung. Die nährt sich vor allem aus dem imposanten, glattflächigen Motorblock. Einer der wenigen wassergekühlten Motoren, die nicht mit wirrem Geschläuch das Auge beleidigen. Und einer der ganz wenigen Fours am Markt, die nicht nach Drehzahlen schreien. Mit maximal 5000 Touren auf der gut ablesbaren Analoguhr ist man bereits flott unterwegs. Wer dem Doppelnocker nicht bis an die Grenze die Ohren lang zieht, wird mit einem wunderbar seidigen Lauf belohnt. Der Vierzylinder gibt einem dann das untrügliche Gefühl von problemlosen 500 000 Kilometern. Oder sagen wir



Umfassende Digital-Infos, aber das Wesentliche wird analog angezeigt



Viel Metall, schöne Haptik und die guten alten Duo-Federbeine



wenigstens 300.000 Kilometer. Dazu passt das leicht und exakt zu schaltende Fünfganggetriebe ebenso wie die fein dosierbare Ölbadkupplung. Die Bedienbarkeit des Antriebs liegt auf hohem Niveau.

Im Vergleich zum 2004er Modell gerät nun auch der Lastwechselbetrieb spürbar milder. Das Einspritzmapping wurde erfolgreich überarbeitet. Was sich nicht unbedingt in den Verbrauchswerten niederschlägt. Der Big Four braucht für seine Muskeln ein dickes Schnitzel. Mit runden sieben Litern Normalbenzin auf 100 Kilometern ist zu rechnen. Im entspannten Tourenbetrieb ist aber auch eine fünf vor dem Komma möglich. Dank 21-Liter-Tankvolumen ist also eine ausreichende Praxisreichweite gegeben. In Zeiten ausgedünnter Tankstellennetze, speziell in der Provinz, ist Tankvolumen ein nicht zu unterschätzender Faktor.

Die sofort ins Auge springende Neuerung für den Modelljahrgang 2005 ist die Halbverkleidung. Sie integriert sich gut in die Gesamtlinie und wirkt nicht wie ein nachträglich drangepapptes Zubehörteil. Lästiges Schnarren oder Knarzen gab's bei der zu-

## Ein Motor wie eine Altbauwohnung. Zieht immer

gegebenermaßen noch jungfräulichen Maschine nicht zu hören. Allerdings bildet die Schale für das Vierzylindersummen einen Klang verstärkenden Resonanzboden. Der Motorsound bleibt also trotz Fahrtwindrauschen gut hörbar und präsent. Wobei der mechanisch ruhige Lauf des Vierzylinders das Lied der engen Fertigungstoleranzen überzeugend zu singen weiß.

Gemacht ist so eine Verkleidung in erster Linie fürs komfortable Kilometerschuppen auf der Autobahn. Dauertempo 160 km/h in locker entspannter Haltung ist gut möglich. Der Helm bleibt dabei in einem gleichmäßigen Luftstrom, wird also nicht in lästiger Art von Turbulenzen durchgerüttelt, wie sie mitunter bei hoch gezogenen Tourenverkleidungen böse nerven können. Ein Lob verdient auch die Anbringung der Spiegel. Gefahr von hinten hat man dank weitwinkligem Blick gut im Visier.

Kritik verdient das Fahrlicht. Es bietet nur durchschnittliche Ausleuchtung auf dem Niveau einer einfachen Mittelklasse-Maschine.

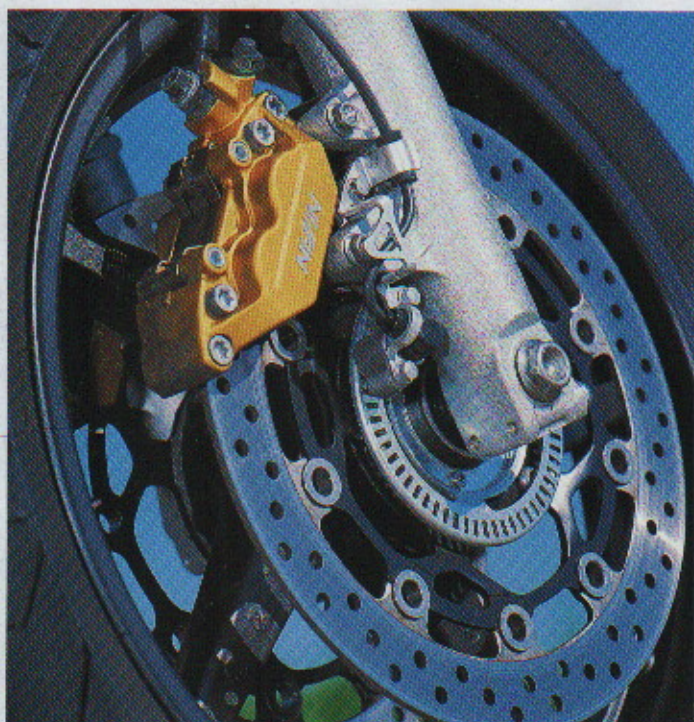
Wenig verständlich, dass man den Verkleidungsanbau nicht für einen angemessenen, sprich doppelflutigen Scheinwerfer genutzt hat. Man denke etwa an die Africa Twin oder an die Suzuki DL 650. Da machen Nachtfahrten Spaß, sogar bei Regen.

Unverständlich auch, weshalb man bei einem Motorrad dieses Kalibers meint, auf einen Hauptständer verzichten zu können. Auch im Honda-Zubehör wird das in der Praxis schmerzlich vermisste Teil nicht geführt.

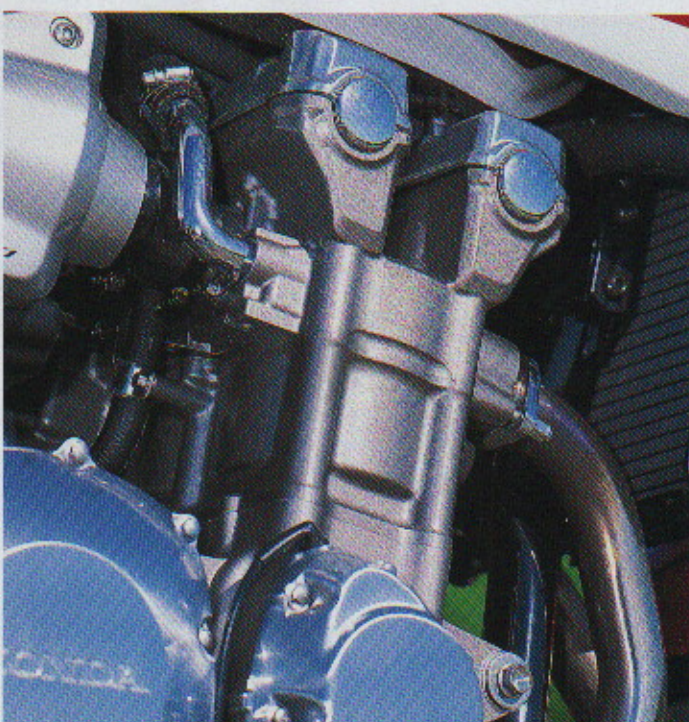
Dafür gibt's die ABS-Bremse. Seit letztem Jahr ist dieses Ausstattungsmerkmal auf Wunsch gegen 600 Euro Aufpreis für die CB 1300 erhältlich. Wer übrigens die Halbverkleidung nicht will, bekommt die CB nach wie vor auch als pures Naked Bike, und spart nochmals 300 Euro. Das ABS wurde in das bestehende Zweikreis-System eingeschleift. Es gibt also keine Verbundbremse oder ähnliches. Der Handhebel wirkt auf die Vorderradbremse, das Fußpedal aktiviert die Hinterradbremse. Beides sehr gut dosierbar und beides Mal mit sehr guter Wirkung. Das ABS greift also nur ein, wenn eines der Räder beim Bremsen zum Stillstand kommt. Auf griffigem Asphalt kann es also durchaus zum Abheben des Hinterrades kommen. In der Praxis entschärft das ABS die Schreckbremsung oder Verzögern auf schmierigem Untergrund. So wünschen sich die meisten Kunden ein ABS, und genau so ein System bekommen sie hier geboten. Eine Bremshilfe für beherztes Zugreifen. Ansonsten ist das eine unauffällige Bremse, ganz ohne den bisweilen feststellbaren matschigen Druckpunkt und ähnliche Einschränkungen. Eine dicke Empfehlung also für dieses Extra-Zubehör.

Abgesehen von den zuvor genannten Ausstattungsschwächen ist die CB 1300 S also ein exzellentes Alltags-Big Bike. Sie verknüpft souveräne Motorisierung mit einem hohen Maß an Fahrkultur. Für Interessenten, die beim Fahren entspannen und genießen möchten, ist die große Honda ein Tipp. Vollstrecker der linken Spur werden mit ihr keine ganz glückliche Beziehung eingehen können. Aber dafür gibt's im Hause Honda ja noch andere Vierzylinder.

Wer sich mit Überzeugung für die CB 1300 S entscheiden kann, der wird die nächsten zehn Jahre sorglos Motorrad fahren. Dann dürfte er aber irgendwann mit mir einer Meinung sein und auf seinen Wunschzettel schreiben: besseres Licht, Hauptständer, Kardantrieb und mehr Soziuskomfort. Und da sage noch einer, die aktuellen Motorräder wären glatt gelutscht, perfekt und langweilig. □



Beißt gut. 310er Doppelscheibe, mit der Sensorik für das ABS ausgestattet



Big Block. Auch ein wassergekühlter Motor kann ansehnlich gerahmt sein



## MO MEINT:

Im Fahrbetrieb rundum überzeugendes Big Bike. Souveräne Kraftentfaltung, dazu eine satte, neutrale Kurvenlage. Optionale ABS-Bremse sehr zu empfehlen. Vermeidbare Schwächen auf der Ausstattungsseite trüben das ansonsten sehr positive Gesamtbild.



## Honda CB 1300 S

**17 Pluspunkte: sehr gut**



Mit ihrem ausgewogenen Achtziger-Jahre-Big-Bike-Design trifft die CB 1300 S den Geschmack einer eher wertkonservativen Klientel weitestgehend. Farbgebung und Tankform erinnern an die CB 1100 R von 1983, Konzeption und Layout gehen auf die CB 1000 von 1993 zurück. Ein Motorrad mit Tradition. Die CB ist auch ohne Halbschalenverkleidung erhältlich. Der Grundpreis liegt dann bei 10 090 Euro.

### Motor:

Einspritzer mit manueller Kaltstarthilfe. Startet spontan mit angenehm moderater Kaltlaufdrehzahl. Sofort gute, kraftvolle Gasannahme. Hohes Anfahrtdrehmoment. Praktisch ab Standlaufdrehzahl fahrbar. Im unteren Drehzahlbereich nur dezent summende Vibrationen. Tolerierbar raue Vierzylindervibrationen erst oberhalb von 6000/min. Gutmütiges Lastwechselverhalten ohne harten Leistungseinsatz. Mechanisch laufruhiger Motor. Autoritärer, dezent-sonorer Vierzylinder-Klang.

### Kupplung und Getriebe:

Leichtgängige, weich greifende Ölbadkupplung. Fein dosierbar. Trennt kalt und warm gut, kein unangenehm lautes Gangeinrasten im Stand. Leicht und geräuscharm schaltbares Fünfganggetriebe. Leerlaufumdrehung im Stand bei laufendem Motor leicht und problemlos.

### Fahrwerk:

Für die Gewichtsklasse handliches, neutrales Fahrwerk. Aufsitzen und wohlfühlen. Schafft ab dem ersten Meter Vertrauen. Stabil bis Höchstgeschwindigkeit. Radaufhängungen sprechen etwas knochig an. Ansonsten guter Komfort und satte Grunddämpfung mit viel Rückmeldung.

Kaum Aufstellneigung beim Bremsen in Schräglage. Gute Schräglagenfreiheit, großer Lenkeinschlag. Bereifung Michelin Macadam 100X.

### Komfort:

Erstklassige Fahrersitzposition mit sehr gutem Kontaktgefühl für das Motorrad. Angenehmer, nicht zu spitzer Kniewinkel dank ausreichend großem Abstand von Sitzfläche und Rasten. Wirkungsvolle Halbschalenverkleidung mit Windentlastung im Brustbereich, wenig Verwir-

belungen. Soziusplatz mit zu hoch montierten Rasten nur für kleine Menschen.

### Bremsen:

So stellen sich die meisten Interessenten eine ideale Alltagsbremse vor. Wirkungsvoll bei moderaten Bedienkräften mit einem großen Dosierbereich. Dazu als Helfer in der Not das optionale ABS (600 Euro Aufpreis).

### Fahrleistungen:

Durchzug nicht ganz auf dem Niveau der aktuellen 1000er Supersportler, aber dennoch gut für lange Arme.

### Verbrauch:

Wer mit dem fleischigen Drehmoment des Vierzylinders gerne spielt, muss Vergnügenssteuer in Form von erhöhtem Benzinverbrauch bezahlen. Gute sieben Liter pro 100 Kilometer sind dann gefordert. Im Touringmodus fuhren wir die CB 1300 aber auch mit 5,6 Litern auf 100 km.

### Ausstattung:

Gediegene Verarbeitung mit konstruktiven Feinsens, wie etwa der hinteren Achsaufnahme aus geschmiedetem Leichtmetall. Rechteckscheinwerfer liefert nur durchschnittliches Licht. Nur Seitenständer. Einstellbare Handhebel, Wegfahrsperre. Lenker in zwei Positionen einstellbar. Staupack. U-Kat. Gabelschützer. Multiinfo-Cockpit. ABS gegen Aufpreis.

### Wartung:

Inspektionen alle 6000 km. Kettenschmieren umständlich. Ölstandkontrolle per Schauglas. Batterie und Scheinwerferleuchtmittel akzeptabel zugänglich. Dauerhaltbare LED-Rückleuchte.

### MO-Messwerte\*

Gewicht vollgetankt	255 kg, davon 49,4 % vorn
Topspeed solo liegend	233 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,0 s
Durchzug im letzten (5.) Gang von 60 bis 140 km/h in	8,6 s
Werkstoffverbrauch (Normalbenzin)	7,2 l/100 km

\* mit Wemtec-Messgerät und Amerschlager-Pulstand ermittelt

### Technische Daten

Preis: ab 10 090 Euro, wie getestet 10 090 Euro  
Leistung: 116 PS (85 kW) bei 7500/min, maximales Drehmoment: 117 Nm bei 6000/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 78 x 67,2 mm, Hubraum 1284 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,6. Elektronische Benzininspritzung, Drosselklappen-236 mm, U-Kat, Elektrostarter, Fünfganggetriebe, Endtrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn Telegabel, Ø 43 mm, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit zwei Federbeinen, Dämpfung einstellbar, Federweg 116 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 310 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 256 mm. Lenkkopfwinkel 63 Grad, Radstand 1515 mm, Sitzhöhe 790 mm, Tankinhalt 21 Liter. Zulässiges Gesamtgewicht 445 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie, Kundendienst bei 1000 km, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 95,68 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 196,50 Euro (Normaltarif Gering, Regionalklasse 1)

Einzelwertung: **++**=überlegend, **+**=prima, **=**=gut, **-**=noch akzeptabel, **⊖**=schlecht, **⊖⊖**=indiskutabel. Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen.