Die Vier-in-Eins-Auspuffanlage ist das charakteristische Merkmal der CB 550 F 2, dem sportlichen Mittelklassemodell von Honda.

IM BLICKPUNKT

Test Honda CB 550 F 2

Recycling

Seit sechs Jahren gilt eine Honda 500 Vierzylinder als idealer Kompromiß zwischen 750er und 400er. In dieser Zeit sind die 500er und 550er mehrfach modifiziert worden. Die neueste sportliche Variante ist die CB 550 F 2.

Eine Halbliter-Honda gilt als gescheiter Kauf, als vernünftiger Kompromiß zwischen der Handlichkeit einer Mittelklasse-Maschine und beinahe dem Leistungspotential einer 750er. Die CB 500 und die darauffolgende 550 mit dem berühmten Vierzylindermotor waren gefragt.

So schien es denn auch folgerichtig, daß Honda den Markt an mehrzylindrigen Mittelklässlern abdecken wollte.

Eine 400 Four mit 37 PS, eine CB 500 mit 48 PS und zwei Versionen der 550er (die K mit vier Auspuffrohren, die F 2 mit einem Rohr und beide mit 50 PS) machen das Angebot inzwischen komplett. Der Interessent aber hat die Qual der Wahl: Soll er jetzt die kleine 400 oder eine der Halblitermaschinen nehmen, die ebenfalls in die 50 PS-Versicherungsklasse fallen?

Wie alle Honda-Vierzylinder startet auch das CB 550-Triebwerk schnell und sicher. Es ist mit 58,5 Millimetern Bohrung und 50,6 Millimetern Hub auf der Basis der CB 500 (56 Millimeter Bohrung bei gleichem Hub) konzipiert und läuft genauso vibrationsarm wie die 500er.

Beim ersten Start am Morgen ist zu empfehlen, es mit gezogener Kupplung und eingelegtem ersten Gang zu

CB 550-Motor auf CB 500-Basis

Übersichtliche Instrumente von der 750er

Fotos: Schwab

Offen laufende Hinterrad-Antriebskette

versuchen. Dann trennt die Kupplung sauber und das Getriebe macht sich nicht durch einen lauten Knacks beim Einlegen des „Ersten" bemerkbar.

Bis der Motor rund läuft, benötigt die CB 550 F 2 allerdings auch bei sommerlicher Witterung mindestens zwei Kilometer Fahrt, sonst stirbt der Motor nach dem Gaswegnehmen permanent ab. Schuld daran sind die sehr knapp gehaltenen Vergaserdüsen und damit die magere Gemischaufbereitung. Bei schneller Fahrt zeitigen die kleinen Düsen unangenehme Erscheinungen. Kurvenreiche Strecken mit häufigem Gaswechsel und Schalten sind keine reine Freude. Erstens läuft der Motor beim Gaswegnehmen durch die momentane Anfettung kurzzeitig schneller und zweitens kommt der Leistungseinsatz beim Gasaufziehen erst einen Augenblick später. Und genau diese Verzögerung bringt Unruhe in die ganze Maschine, weil der Zug am Hinterrad unterbrochen ist.

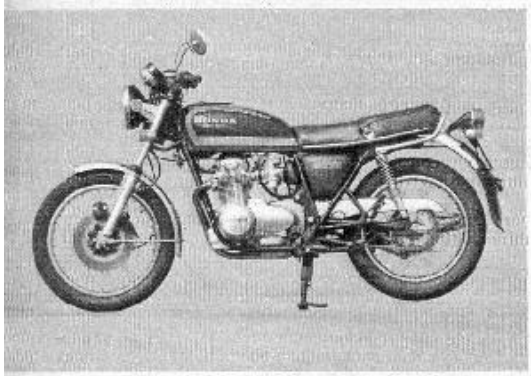
Die erste Diagnose bei Übernahme der Testmaschine: Luftfilter verölt. Tatsächlich hatte der Motor knapp einen halben Liter Öl (von der obersten Markierung auf dem Peilstab bis zur Mitte der beiden Markierungen) über die Entlüftung hinausgedrückt. Das Öl wird umweltfreundlicherweise über die Entlüftung und den Luftfilterkasten wieder dem Motor zur Verbrennung zugeführt: die Ölabscheidung vor dem Luftfilter ist aber nicht optimal gestaltet, so setzt sich das Papierfilter schnell mit Öl zu. Erfolg: Der Motor läuft zu fett, weil er zu wenig Luft bekommt. Die Leistung nimmt ab, die Gasannahme verzögert sich. Als dann das Motorenöl nur noch bis knapp zur Hälfte der Markierung aufgefüllt wurde, blieb das Filter sauber.

Den Verdacht, daß der Motor trotzdem zu mager laufen muß, bestätigte die Verwendung von 95er Hauptdüsen, die sonst nur im Parallelmodell K und dessen neuen Vergasern mit Beschleunigerpumpe installiert sind. Die alte CB ▷

Test Honda CB 550 F 2

550 hatte 105er Hauptdüsen und kannte diese Erscheinung nicht.

Die zwei Pferdestärken mehr gegenüber der CB 500 sind kaum zu spüren. Die Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeiten waren sogar etwas schlechter als die Werte der zuletzt getesteten CB 500 (MOTORRAD 13/1976). Auch im oberen Geschwindigkeitsbereich und bei Soziusbetrieb macht die Mehrleistung der 550er den Kohl nicht fett: Aufkommender Gegenwind oder eine Steigung zwingen in den nächst niedrigeren Gang.



Honda CB 550 im neuen Design

Dabei zieht die CB 550 F 2 das Superbenzin zügig durch die Düsen: über neun Liter bei Autobahnfahrt, Dreiviertel-Gasstellung und knapp 130 km/h Durchschnitt, exakt acht Liter Landstraßenverbrauch bei zügiger Fahrt.

Schon nach zehn verbrauchten Litern aus dem knapp 17 Liter fassenden Tank muß auf Reserve geschaltet werden. Die Ausschau nach einer Zapfsäule empfiehlt sich beizeiten. Eine Unterbrechung nach jeweils 150 Kilometern kann auf einer längeren Tour schon als lästig empfunden werden.

Die Getriebe der Honda-Vierzylindermodelle nahmen, was Abstufung und Schaltbarkeit anbelangt, schon immer eine Spitzenstellung ein. So auch das Getriebe der CB 550 F 2, das sich leicht schalten läßt und dem Motor einen guten Drehzahlanschluß bietet. Lediglich ein vom zweiten bis vierten Gang manchmal hängender Schalthebel trübte den positiven Eindruck. Hier hat die Honda-Schaltung ihre konstruktive Schwäche, die MOTORRAD seit Jahren beobachtet, ohne eine Verbesserung beim neuesten Modell erkennen zu können.

Den Endantrieb besorgt eine weitgehend offen laufende Kette, die sich aber dank der rechts angebrachten Auspuffanlage leicht pflegen läßt. Versäumt hat Honda jedoch, beim neuesten Modell den modernen Kettenstandard mit der wartungsärmeren Ausführung (Gelenk-Fettfüllung und Gummiringe zwischen den Laschen) einzuführen. Die jetzige Kette muß oft gepflegt und nachgespannt werden.

Gabel und Federbeine neigen zum Durchschlagen

Die Zeit gravierender Änderungen bei den Honda-Fahrwerken liegt rund zwei Jahre zurück. Damals stimmte Honda die Federelemente an allen Vierzylinder-Maschinen neu ab. An diesem Stand hat sich nichts geändert.

Die Federbeine wie die Telegabel der 550er F 2 bieten nur durchschnittlichen Komfort. Sie sprechen zwar gut auf Fahrbahnunebenheiten an und dämpfen ordentlich. Gabel wie Federbeine neigen allerdings bei hoher Belastung zum Durchschlagen. Es fehlt offensichtlich die stark progressive Zunahme auf den letzten Zentimetern Federweg. Die Gabeln und Stoßdämpfer der Konkurrenz schlagen nicht so hart durch wie die der Honda CB 550 F 2.

In normalen Kurven braucht der Fahrer wenig Kraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen und sie am Kurvenausgang wieder aufzurichten. Doch bei sportlicherer Fahrweise artet das Kurvenschwenken schnell in Arbeit aus. Die CB 550 F 2 muß dann aus der Schräglage herausgezogen werden. Diese Eigenschaft garantiert normalerweise einen guten Geradeauslauf. Selbst im Zweipersonenbetrieb, der im Grunde stabilisierend wirken müßte, ist er bei der 550 F 2 nicht immer gewährleistet. Ein Großteil der Instabilität liegt an der schlechten Serienbereifung, die Mittelfugen auf der Autobahn, Längsrillen auf Landstraßen oder Teerabsätze und tückischen Straßenbahnschienen vehement nachläuft. Die Unruhe der Räder überträgt sich zusätzlich noch auf das ganze Fahrwerk.

In langgezogenen Kurven tritt obendrein ein unangenehmes Pendeln auf. Auf kurvenreicher Strecke wird das Pendeln und der mühselige Schräglagenwechsel durch die zögernde Gasannahme des Motors noch verstärkt, so daß es schwer ist, die ins Auge gefaßte Idealinie beim Durchfahren von Radien aller Art einzuhalten.

Einen mäßigen Eindruck hinterließen auch die beiden Bremsen. Vorn benötigt die Einscheiben-Bremsanlage viel Handkraft, um dann durchschnittlich zu verzögern. Und hinten ist die Trommelbremse nicht gut zu dosieren. Die vordere Scheibenbremse enttäuscht ihrerseits wieder bei kurz hintereinander folgenden Bremsmanövern durch einen ungleichmäßigen Druckpunkt. Auf kurvenreicher Strecke oder Pässen, wenn die Bremse also gefordert wird, erfordert das Auffinden des Druckpunkts stets erhöhte Konzentration. Der 550 stünde eine zweite Scheibe gut an, wie sie von der derzeit stärksten Konkurrenz, der Suzuki GS 550, serienmäßig angeboten wird.

Honda CB 550 F 2 und CB 500 K 4 im Vergleich

Beschleunigung	CB 550 F 2	CB 500 K 4*
0— 60 km/h	2,1 s	3,3 s
0— 80 km/h	3,3 s	4,2 s
0—100 km/h	5,6 s	5,8 s
0—120 km/h	9,2 s	7,8 s
0—140 km/h	15,8 s	10,4 s
Höchstgeschwindigkeit		
mit 2 Personen	148,5	159,3 km/h
solo sitzend	166,2	167,5 km/h
solo liegend	174,8	179,1 km/h

* Test in MOTORRAD 13/1976

Lob . . .

- Zuverlässiges Motorrad
- Laufruhiger Vierzylinder
- Gut schaltbares Getriebe
- Gut gestuftes Getriebe
- Ausstattung übersichtlich

. . . Tadel

- Schlechte Gasannahme
- Hoher Verbrauch
- Zu ungeschützt laufende Hinterrad-Antriebskette
- Schlechte Serienbereifung
- Bremswirkung ungenügend
- Fahrwerk nicht auf dem neuesten Stand

Die Sitzposition auf der Honda CB 550 F 2 ist für Fahrer und Beifahrer gut. Es stimmen sowohl die Position der Rasten als auch Form und Komfort der Sitzbank. Die Griffe am mittelbreiten Lenker sind weich und griffgünstig. Auch Kupplung und Bremse lassen sich wie die Schalter gut erreichen. Bis auf den Abblend-Kippschalter, der zu weit vom linken Daumen entfernt liegt.

Übersichtlich und ruhig zeigen die beiden großen Rundinstrumente, Tachometer und Drehzahlmesser, an. Nur reagieren sie nicht exakt: Der Tachometer weist zehn Prozent zu viel und die Drehzahlmessernadel schnellt ab und zu bei über 9000/min plötzlich um 2000 Touren zurück.

Der 17 Liter-Tank ist mit einer verschließbaren Klappe versehen. Zwischen den Instrumenten sitzen die Kontrolleuchten für Fernlicht, Öldruck, Leerlauf und zwei getrennte für jeden Blinker. Bis auf die Fernlichtkontrolle sind sie auch bei Tag zu erkennen.

Was der Honda CB 550 noch zum Reifezeugnis fehlt, ist die Perfektion und der Pfiff in Kleinigkeiten. So liefert der japanische Zweiradgigant immer noch keinen H4-Einsatz in der Lampe, obwohl schon einige Modelle serienmäßig damit ausgerüstet werden. Dann fehlt in der Leistungsabgabe der gewisse Knall, mit dem die früheren Honda-Vierzylinder nach oben hin ausdrehten, und der den Fahrer vergessen ließ, daß in unteren Drehzahlen halt relativ wenig Dampf vorhanden ist. Die CB 550 F 2 wirkt stumpf, die Vergaserabstimmung ist alles andere als gelungen.

Auch auf dem Gebiet der Bremsen sollte der größte Motorradhersteller der Welt etwas zulegen. Die Anlage der 550 F 2 hinkt im derzeitigen Zustand zu sehr der Konkurrenz hinterher und straft das vorgegebene Sicherheitsdenken Lügen. Diese Gewichts- und Geschwindigkeitsverhältnisse erfordern eine Doppelscheibe.

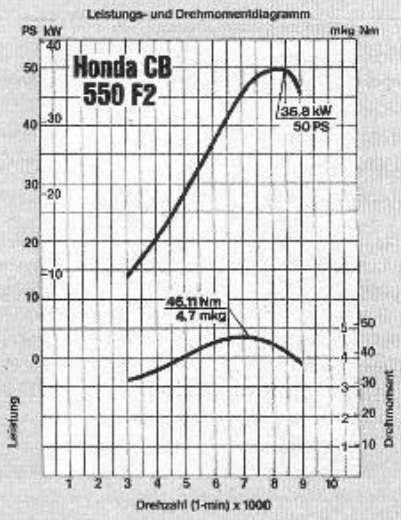
Was allerdings an der Honda immer wieder fasziniert, ist ihre Zuverlässigkeit. Das bewiesen schon viele Langstreckentests ohne mechanische Schäden. *Franz Josef Schermer*

Technische Daten und Meßwerte Honda CB 550 F 2

Motor
Fahrtwindgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, querstehend zur Fahrtrichtung eingebaut. Leichtmetall-Zylinderblock mit Gußlaufbuchsen. Je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, über obenliegende, kettengetriebene Nokkenwelle und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub: 58,5 mm x 50,6 mm. Gesamthubraum 544 cm³; Verdichtungsverhältnis 9,0; Nennleistung 36,8 kW (50 DIN-PS) bei 8500/min; max. Drehmoment 46,11 Nm (4,7 mkg) bei 7000/min; spezifische Leistung 67,65 kW/L (91,91 PS/L) Leistungsgewicht naß 179,5 kW/T (4,1 kg/PS). Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (8500/min) 14,33 m/s; pro 1000/min 1,69 m/s. Einteilige Stahlkurbelwelle, fünffach in Gleitlagern gelagert. Pleuelfüße und Kolbenbolzen gleitgelagert. Hubzapfen um 180° versetzt. Ventilspiel Einlaß 0,05 mm, Auslaß 0,08 mm. Steuerzeiten: Eö 5° v. OT, Es 35° n. UT, Aö 35° v. UT, As 5° n. OT. Druckumlaufschmierung mit Eatonpumpe, Ölinhalt 3,0 L, Ölsorte 10 W/40.

Vergaser
Vier Keihin-Rundschieber-Zentralschwimmer-Vergaser, Schieberbetätigung über Seilzug und Gestänge desmodromisch mit Hilfsfeder; ⌀ 22 mm, Hauptdüse 98, Leerlaufdüse 38, Trockenluftfilter ausblasbar.

Elektrische Anlage
Kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung, Drehstromlichtmaschine 12 V 130 W auf Kurbelzapfen. Zwei Unterbrecher, Unterbrecherabhub 0,35 mm. Zündzeitpunkt 30° vor OT. Zündkerzen NGK D 7 ES, Elektrodenabstand 0,6 bis 0,7 mm. Batterie 12 V 12 Ah, Fernlicht 45 W, Abblendlicht 40 W, Standlicht 2 W, Blinker 18 W, Schlußlicht 5 W, Stopplicht 18 W.



Kraftübertragung
Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Primärantrieb über Zahnkette i_{prim} = 3,063. Sekundärantrieb über Einfach-Rollenkette ³/₈" x ⁵/₈", i_{sec} = 2,176; 17/37 Z. 100 Glieder klauengeschaltetes Fünfganggetriebe mit Kickstarter, Getrieberäder gerade verzahnt. Gangstufen (Gesamtstufen) 2,353 (15,683), 1,636 (10,924), 1,269 (8,458), 1,036 (6,905), 0,900 (5,999). Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min kW-Umdr. 19,8 km/h.

Fahrwerk
Doppelschleifen-Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federweg 120 mm, Dämpferölinhalt 185 cm³ ATF. Hinten fünffach verstellbare hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federweg 75 mm. Lenkwinkel 64°, Nachlauf 105 mm.

Räder/Bremsen
Bereifung vorn 3.25 S — 19; 2,0 bar, hinten 3.75 S — 18; 2,4 bar, Abrollumfang 1,98 m. Felgengröße vorn 1.85 B — 19 hinten 1.85 B — 18. Stahlfelgen. Vorn hydraulisch betätigte Scheibenbremse ⌀ 236 mm, hinten gestängebetätigte Simplex-Trommelbremse ⌀ 180 mm.

Abmessungen/Gewichte
Länge 2120 mm, Breite (ohne Lenker) 650 mm, Höhe bis Oberkante Instrumente 1090 mm, Sitzhöhe ab Boden 750 mm, Bodenfreiheit 170 mm, Tankbreite am Knieschluß 270 mm, Fußrasten bis Mitte Fahrersitz 490 mm, Sitzbreite vorn 210 mm, hinten 240 mm, Sitzbanklänge 635 mm. Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl 205 kg, davon vorn 95 kg, hinten 110 kg (46/54 Prozent). Mit 70-kg-Fahrer vorn 120 kg, hinten 155 kg (44/56 Prozent). Zulässiges Gesamtgewicht 388 kg. Tankinhalt 17 L, 7 L Reserve.

Wartung
Erste Inspektion 1000 km, Wartungsdienste alle 2500/5000 km.

Verbrauch
Superkraftstoff
Landstraße, ca. 90 km/h 8,0 L/100 km
Autobahn, ca. 130 km/h 9,3 L/100 km
Testverbrauch 8,4 L/100 km

Preis
Richtpreis 5868 Mark
Auslieferungspauschale 130 Mark

Importeur
Deutschland: European Honda Motor Trading GmbH, Sprendlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach.
Österreich: J. Faber, Kirchstetterngasse 21, 1020 Wien.
Schweiz: H. Frerichs, Rue du Dicrama 12, 1204 Genf, und Honda (Suisse) SA., 69 Route de l'Aire, 1227 Geneve.