

2003 CB1300



Das grosse Staufach (12,4 Liter) unter dem Sitz bietet viel Platz und sichere Aufbewahrung einer Vielzahl von Reiseutensilien.



Die attraktiven Instrumente bestechen den vielseitigen Bord-Computer.



Durch Drehen der Lenkeraufnahme um 180 Grad kann der Lenker für größere Fahrer um 20 mm nach vorne verstellt werden.



Das helle LED-Rücklicht ist sauber in die Unterseite der Heckverkleidung integriert.



Der komplett neue, eindrucksvolle flüssigkeitsgekühlte Reihenvierzylinder liefert eine atemberaubende Beschleunigung und jede Menge Drehmoment.



Die konventionellen Federbeine mit externem Ausgleichsbehälter zeichnen sich durch fünffach verstellbare Federvorspannung und Zugstufe aus.



Die leichte aber stabile Aluminium-Kastenschwinge besitzt geschmiedete Endstücke, in denen die untere Federbein-Aufnahme integriert ist.



Die sportliche 4 in 2 in 1 Auspuffanlage zeichnet sich durch einen eindrucksvollen Schalldämpfer mit integriertem Katalysator aus.



Die grossen schwimmenden Bremsscheiben mit 310 mm Durchmesser werden von Vierkolben-Bremssätteln vehement aber kontrolliert in die Zange genommen.

Auf den Aluminium-Gussrädern mit 5 Speichen in U-Anordnung sind keine überbreiten Reifen montiert, womit leichtes Handling und mühelose Kontrolle sichergestellt sind.

Der stabile Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen sorgt trotz seiner kompakten Abmessungen für entsprechende Handlichkeit und sichere Stabilität bei Kurvenfahrten.

2003

CB1300

PRESSEINFORMATION

Einleitung

Honda stellt bereits eine breite Palette an Motorradmodellen für praktisch jeden Geschmack und Fahrstil her: Von reinrassigen Sportmaschinen, die sich auf der Rennstrecke genauso zu Hause fühlen wie auf der Straße, über Cruiser für entspannteres Fahrvergnügen bis hin zu Abenteuer-Bikes zur Erkundung ferner Länder - kein anderer Hersteller bietet eine so vielseitige Modellauswahl wie Honda.

Vor zehn Jahren brachte Honda mit der CB1000 eine unverkleidete Sportmaschine - ein sogenanntes „Naked Bike“ - auf den Markt, die die schlichte Schönheit blanken Metalls mit kraftvoller Leistung verband. Die CB1000 war zwar kein absoluter Bestseller, sprach jedoch ein breites Fahrerspektrum an, das nicht unbedingt die größte oder schnellste Maschine fahren wollte, sondern ein zuverlässiges, robust wirkendes Bike mit viel Power, das sich durch seine hochwertige Verarbeitung und Liebe zum Detail von der Masse abhebt. Mit der Zeit entwickelte sich die CB1000 auch zu einem beliebten Grundmodell für Umbauten. Auf der Suche nach einem individuellen Auftritt wurden sowohl ihr Aussehen als auch ihre Leistung oft extrem verändert.

In den letzten Jahren haben immer mehr Fahrer von Straßenmaschinen die Vorzüge eines Naked Bike wiederentdeckt, das nah an dem bleibt, was den grundlegenden Reiz des Motorradfahrens ausmacht: aufregende Performance und wenig Ausstattungsmerkmale, die vom reinen Fahrvergnügen ablenken. Dieser Trend spiegelt sich auch in den jüngsten Absatzzahlen wider. Das Marktsegment der Naked Bikes ist wesentlich schneller gewachsen als andere, vor allem hubraumstarke Klassen.

Honda hat in diesem Segment in jüngster Zeit einige Verkaufsschlager auf den Markt gebracht, angeführt von den beiden absatzstarken Mittelklasse-Hornet-Modellen. In der Oberklasse haben die Hornet 900 und die 1100-cc-X-Eleven zwar

eine treue Anhängerschaft gewonnen, die ihr Leistungsniveau und einzigartiges Styling zu schätzen weiß, sie erfreuen sich jedoch nicht so breiter Beliebtheit wie die Mittelklassemodelle von Honda.

Also kehrte das „Naked Bike“-Entwicklungsteam von Honda ans Zeichenbrett zurück und erstellte eine Liste aller Faktoren, die sie persönlich als Motorradfahrer und -liebhaber am meisten ansprechen. Ganz oben auf dieser Liste stand der Fun-Faktor, der sich durch das Hochgefühl äußert, das durch hohe Leistung, scharfes Ansprechverhalten und dem Gefühl, dass die Maschine dem Willen des Fahrers uneingeschränkt gehorcht, ausgelöst wird, während der Sound und die Vibrationen des großen Motors ihm das Gefühl geben, wirkliches Zweirad-Feeling zu erleben.

Alle diese Faktoren lassen sich nur schwer in Zahlen auszudrücken. Ein erfahrener Fahrer erkennt und erfühlt sie sofort, kann sie aber nicht in Worte fassen und schon gar nicht in ein Leistungsdiagramm eintragen. Dieses Fahrerlebnis auf ein neues hubraumstarkes Motorrad zu übertragen erwies sich daher als eine Herausforderung, die gründliches Entwickeln und Testen jedes einzelnen Teils erforderte, um es genau richtig hin zu bekommen. Das Endergebnis dieser Bemühungen ist die neue CB1300, eine gewaltige unverkleidete nackte Maschine mit atemberaubender Performance, die für echten Fahrspaß sorgt.

Entwicklungskonzept

Das CB1300-Entwicklungsteam mit dem Auftrag, das ultimative Naked Bike zu entwickeln, das alles bisher da gewesene übertrifft, erstellte zunächst eine Liste an zentralen Orientierungspunkten für die Entwicklung der neuen Maschine. Die Hauptthemen auf dieser Liste waren zunächst „überwältigender Eindruck“, „eindrucksvolle Power“ und „erstklassige Qualität“. Außerdem sollte der Reiz der „Kontrolle“, des „Sounds“ und der „Vibrationen“, den eine so leistungsfähige Maschine bietet, ebenso deutlich zu spüren wie zu sehen sein.

Ganz oben auf der Liste der technischen Anforderungen stand natürlich ein neu zu entwickelnder kräftiger, schlanker Reihenvierer als Antriebsaggregat. Die größte Attraktion der neuen CB1300 ist dementsprechend auch ihr ungeheures Drehmoment begleitet von einer Power, die man selbst erleben muss, um sie so richtig schätzen zu können. Diese kraftvolle Leistungs- und Drehmomentkurve steigt bereits im unteren Drehzahlbereich steil an und büßt über den gesamten Drehzahlbereich nichts von ihrem dynamischen Schub ein.

Da die Fahrer großer unverkleideter Standardmaschinen häufig bereits reifer sind und nicht mehr nur an reiner Leistung, sondern an einem vielschichtigeren Fahrerlebnis interessiert sind, verspüren sie nur selten das Verlangen, ihre Maschine in den roten Drehzahlbereich hochzudrehen, um in Rennhaltung Spitzengeschwindigkeiten zu erzielen. Den Hauptschub entwickelt der Motor der CB1300 daher im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, wo er beim Aufreißen der Drosselklappen am schnellsten und kräftigsten anspricht.

Zur Performance eines Motorrads gehört auch das passende Handling. Außerdem bietet die große CB erstaunlich kompakte Formen, die fast schon im Widerspruch zu ihren eindrucksvollen Proportionen zu stehen scheinen. Die Radaufhängung der CB1300 ist auf leichtes, müheloses Handling ausgelegt. In

Kurven spricht sie daher so gut an, dass man auf einer wesentlich kleineren und leichteren Maschine zu sitzen glaubt.

Für maximales Fahrvergnügen spielen natürlich nicht nur die ungeheure Power und messerscharfe Performance eine Rolle. Eine deutlich zu spürende Qualität, die in der Liebe zum Detail, mit der jedes einzelne Teil entwickelt und gefertigt wurde, und im gesamten Fahreindruck der Maschine zum Ausdruck kommt, leistet einen ebenso wichtigen Beitrag. In diesen unmissverständlichen Eindruck von Qualität, den man sehen, hören und fühlen kann, hat das Entwicklungsteam der CB1300 viele zusätzliche Arbeitsstunden investiert. All dies zusammen sorgt für ein Gefühl echter Werthaltigkeit und solider Zuverlässigkeit. Diese Maschine ist wirklich mehr als die Summe ihrer Teile.

Und schließlich kommt es bei einer großen Maschine wie der CB1300 auf den richtigen Sound und die Vibrationen an. „Flüsterleise“ und „seidenweich“ sind sicherlich ehrenwerte Attribute, aber nicht für diese Maschine. Bei einer Maschine wie der CB will man das Anschwellen der Leistung spüren. Schließlich macht dies einen Großteil ihres Reizes aus. Ohne dies wird es schnell uninteressant. Also machte sich das Entwicklungsteam daran, die eindrucksvolle Leistung des großen Reihenvierers durch den richtigen Sound und das Feeling zu unterstreichen, das seine Fahrer in Hochstimmung versetzt - ganz zu schweigen von der deutlich hör- und spürbaren Qualität einer erstklassig verarbeiteten Maschine.

Vor zehn Jahren kam die CB1000 auf den Markt. In diesen zehn Jahren hat sich in der Motorradwelt einiges geändert. Eins ist jedoch nahezu unverändert geblieben: unsere Liebe zu Motorrädern — und insbesondere zu Reihenvierern — und ihrem ganz besonderen Reiz. Als persönliches Statement der Entwickler des Reihenvierers dürfte die CB1300 in neue Regionen des Fahrerlebnisses und des dort gefundenen Fahrspaßes vordringen. Mit ihrem neuen flüssigkeitsgekühlten Reihen-Vierzylinder und eindrucksvollem Look verkörpert die CB1300 echtes Fahrvergnügen in einer Art und Weise, die man selbst erlebt haben muss, um sie zu verstehen. Probieren Sie es aus - Sie werden begeistert sein.

Stylingkonzept

Die Herkunft der neuen CB1300 ist unverkennbar. Sie ist ein direkter Nachfahre der muskulösen 1-Liter-Maschinen, die in den frühen 80er Jahren die Superbike-Rennstrecken dominierten und Fahrer rund um die Welt mit ihrer enormen Leistung und ihrem unkomplizierten Handling begeisterten. Die Zeiten mögen sich ändern, aber unverkleidete Kraftpakete, die mit jedem Dreh am Gasgriff einen Adrenalinstoß freisetzen, werden nie aus der Mode kommen.

Beim Design der CB1300 wurde besonderer Wert auf die Betonung ihrer Leistung gelegt. Die Form und Verarbeitung jedes einzelnen Teils unterstreicht ihre Konstruktionsqualität und sorgt für einen imposanten Auftritt. Von den Fahrer- und Soziusfußrasten bis zu den Gabelbrücken und Aluminiumhalterungen des großen Multi-Reflektor-Scheinwerfers strahlt viel blankes Metall in Form von Stahl und geschmiedetem Aluminium Stärke und Integrität aus. Für einen besonders hochwertigen Look lässt ein spezieller Glanzschliff selbst die Gabelstandrohre stärker strahlen als Chrom.

Der dominante Blickpunkt des Fahrers bei einer unverkleideten Maschine ist der Kraftstofftank. Der breite, eindrucksvolle 21-Liter-Tank der großen CB mit seiner eckigen Form läuft hinten spitz zu und strahlt mit seiner Silhouette kaum gezügelte Kraft aus. Seine rasante Linienführung setzt sich über die tief abgestufte Doppelsitzbank bis in die schlanke, steile Heckverkleidung fort, die mit ihrem aerodynamischen Look an die beliebte Honda Hornet erinnert und durch den großen Abstand zum Hinterrad den Eindruck von Power und Agilität unterstreicht.

Dabei ermöglichen die Proportionen der großen CB Fahrern fast jeder Größe eine bequeme Sitzposition. Auf den ersten Blick kann man sich das kaum vorstellen. Im Sattel der CB1300 stellt man dann aber erstaunt fest, dass der Sitz nicht zu groß und auf keinen Fall zu klein ist, niedrig genug, um mit den Füßen bequem den Boden zu erreichen, desweiteren die Hüfte gut stützt, wenn man sich nach vorne legt, um die

enorme Beschleunigung der CB zu erleben. Der speziell geformte Soziussitz bietet neben einer breiten Sitzfläche vorne einen bequemen Wulst, der verhindert, dass der Sozius bei starkem Abbremsen auf den Fahrer rutscht. Ein großer, farblich abgestimmter Griff aus Kunststoff hinter dem Sitz bietet dem Sozius sicheren Halt und liegt auch bei extremen Temperaturen angenehm in der Hand.

Ein reinrassiges Kraftpaket

Unter dem Tank ragt das gewaltige flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder-Reihentriebwerk der CB hervor. Mit seiner schlichten Form strahlt es ein Minimum an Protzigkeit und ein Maximum an reiner, ungezügelter Leistung aus. Das matt silberne Metalleffekt-Finish betont durch seinen hochwertigen Look jede Wölbung des Motors. Eindrucksvoll überragen die Nockenwellendeckel den schlanken, kraftvollen Zylinderblock, der frei von allem unnötigen „Fett“ sich auf das Nötigste beschränkt. Unter den lackierten Aluminiumdeckeln mit verchromten Kappen an den Nockenwellenenden reichen die Nockenwellendeckel weit nach unten, wo eine ungewöhnlich starke Vertiefung den Blick auf die gut zu erreichenden Zündkerzen mit ihren leuchtend roten Kerzensteckern und Zündkabeln frei gibt.

Mit ihrem schlichten Look aus klarlackiertem Aluminium komplettieren die Gehäusedeckel des Motors sein elegantes matt silbernes Metalleffekt-Finish.

Eine aggressive 4-in-2-in-1-Auspuffanlage aus Edelstahl verleiht dem kraftvollen Auftritt des Motors den letzten Schliff. Eng schmiegt sie sich unter den Motor, wobei der äußere linke Krümmer unter dem zweiten und dritten durchgeführt sich mit dem äußeren rechten Krümmer vereinigt. Die so erzielte 360°-Abgaskonfiguration sorgt für eine kraftvolle Leistungsabgabe im mittleren Drehzahlbereich und einen eindrucksvollen Sound. Anschließend mündet das Ganze in einen großen, glänzenden Schalldämpfer, der die sportlichen Ambitionen der CB1300 eindrucksvoll unterstreicht.

Großes LED-Rücklicht

Die schlanke Sitzverkleidung der CB mündet in ein messerscharfes Heck, in dessen sportliche Linienführung ein neu gestaltetes Multi-Segment-LED-Rücklicht integriert ist. Die beiden im Kreis angeordneten 9-Segment-LED-Gruppen sind dem klassischen Doppelrücklicht von Honda nachempfunden und bündig in die Unterseite der Verkleidung eingelassen. Das neue LED-Design ermöglicht eines der schlanksten und leichtesten Rücklichter im Motorradbereich, dessen helles Licht gut sichtbar ist.

Farbkonzept

Die drei Farbvarianten unterstreichen den kraftvollen und selbstsicheren Auftritt der neuen CB1300. Angeführt wird das Trio von Hondas unverkennbarer Rot/Weiß-Kombination, deren Tradition mehrere Jahrzehnte zurückreicht. Mode- und Design-Trends ändern sich, nicht aber das Image von Honda. Leuchtendes Metallicsilber, wie man es schon von Hondas neuen Supersport-Maschinen kennt, betont die unvergleichliche Performance und Qualität der CB. Bis auf den schwarzen Umriss des Honda-Flügels verzichtet der Tank vollständig auf Grafikelemente. Und schließlich bringt abgrundtiefes, in der Sonne funkelndes Metallicschwarz mit seinem satten Glanz die hochwertige Konstruktion der CB1300 perfekt zur Geltung. Ein silberner Honda-Flügel mit goldenem Rand hebt sich deutlich von dem majestätischen Schwarz ab und verleiht diesem Kraftpaket eine gewisse Klasse.

Die Seitenverkleidung der CB1300 ist in strukturiertem Mattschwarz gehalten mit einem schlichten, aber aufmerksamkeitsstarken dreidimensionalen CB1300-Emblem. Die einzigen anderen Grafikelemente sind das Honda-Logo über dem Rücklicht und der kleine PGM-FI-Schriftzug auf den seitlichen Abdeckungen.

Farben

- Pearl Fadeless Weiß (mit Candy Alameda Rot)
- Darkness Schwarzmetallic
- Force Silbermetallic

Motor

Den zentralen Schwerpunkt der neuen Gesamtkonstruktion bildet der neu entwickelte, flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder-Reihenmotor der CB1300, der unmissverständlich an den großen, kühlrippenlosen Vierzylinder der CB1000 vor zehn Jahren erinnert. Er wirkt in jeder Hinsicht größer und muskulöser als jeder andere Vierzylinder auf dem Markt. Der hohe Zylinderkopf mit den weit über dem Zylinderblock aufragenden Nockenwellendeckeln hebt die beiden obenliegenden Nockenwellen optisch stark hervor. Zur Realisierung eines kleineren Ventilwinkels liegen die Nockenwellen eng zusammen. Geradere Ein- und Auslasskanäle ermöglichen eine effizientere Verbrennung und ein besseres Ansprechverhalten.

Ein kraftvoller Look spielt natürlich für das Grundkonzept dieser Maschine eine wichtige Rolle, es ist jedoch das erstaunliche Gefühl des überwältigenden Drehmoments und Beschleunigungsvermögens ab dem ersten Dreh am Gasgriff, das die CB1300 wirklich von anderen großen Vierzylindern abhebt. Das Entwicklungsteam der CB konzentrierte sich auf eine kraftvolle Leistungsabgabe mit dem dazu passenden Sound und einer progressiven Drehmomentkurve, die mit steigenden Drehzahlen buchstäblich in die Höhe schnellte. Durch die erstaunlich direkte Gasannahme ohne wahrnehmbare Verzögerung oder Löcher in der Leistungsabgabe lenkt nichts von der explosiven Energieentfaltung dieses tollen Triebwerks ab.

Kräftiges Drehen am Gasgriff ist bei diesem Motor einfach nicht erforderlich. Bei aller Kraft und Ansprechfreudigkeit hat man nie das Gefühl, die Kontrolle über die Motorleistung zu verlieren. Das Handling ist leicht, denn Ventiltrieb und Zündanlage sind optimal aufeinander abgestimmt. Selbst im Stop-and-Go-Verkehr ist das Ansprechverhalten sauber und zuverlässig.

Gleichzeitig genießt der Fahrer das beruhigende Gefühl einer großen Leistungsreserve, die sich durch etwas weiteres Öffnen der Drosselklappe abrufen

lässt. Mit Worten kann man dieses Gefühl von Power, das die CB1300 ausstrahlt, nicht hinreichend beschreiben. Wir können daher nur immer wieder wiederholen: „Probieren Sie es aus - Sie werden begeistert sein.“ Diese Maschine muss man einfach selbst erleben.

„Spürbare“ Power spielt auch bei dem von der CB1300 angestrebten Fahrerlebnis eine wichtige Rolle. Ein absolut ruhig laufender Motor mit Ausgleichswelle kam daher nicht in Frage. Statt eines hohen Summens wollte man die kraftvoll pulsierenden Vibrationen im unteren Frequenzbereich hervorheben. Um in den vollen Genuss der ungezügelter Kraftentfaltung des Motors im unteren Drehzahlbereich zu kommen, wurden hochfrequente mechanische Geräusche daher weitestgehend eliminiert. Und um die Übertragung der mechanischen Vibrationen auf den Rahmen und Fahrer zu vermeiden und das Gefühl von atemberaubender Power und kräftigem Durchzug noch weiter zu verstärken, ist der an drei Punkten am Rahmen befestigte Motor an einer Stelle gummigelagert.

Flanschlose Zylinderlaufbuchsen

Während die meisten herkömmlichen Zylinderlaufbuchsen in den Zylinderblock eingegossen sind, wobei ihr oberer Rand oder Flansch bündig in die Oberkante des Zylinderblocks eingelassen ist, haben die Laufbuchsen der großen CB keinen oberen Flansch, sondern beginnen 3 mm unter der Oberkante des Zylinderblocks. Ähnlich wie bei der VRF des Modelljahrs 2002 verbessert diese flanschlose Konstruktion die Passung zwischen der Oberfläche des Zylinderkopfs und des Zylinderblocks und ermöglicht den Einsatz einer dünneren und leichteren Zylinderkopfdichtung, da nur ein Material mit den gleichen Wärmeausdehnungseigenschaften mit der Dichtung in Berührung kommt. Hierdurch reduziert sich nicht nur das Gesamtgewicht des Motors um ganze 1,4 kg, diese Konstruktion verbessert auch die Kühlung, da die Wärme im heißen oberen Teil des Zylinders über dem oberen Kolbenring ohne den störenden Einfluss der Zylinderlaufbuchsen direkter und damit schneller und effektiver an den Kühlmantel abgegeben werden kann.

Direkt ansprechende Kraftstoffeinspritzung

Entscheidend für die eindrucksvolle Performance der neuen CB1300 ist die sauber ansprechende PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung. Das System arbeitet mit den neuesten Hochdruckeinspritzventilen mit zwölf Düsen für eine optimale Zerstäubung des Kraftstoffs, die die Zylinder über praktisch unverändert von der Hornet 900 übernommene 36-mm-Ø-Drosselklappengehäuse speisen. Die Steuerung übernimmt der für die neue CBR600RR entwickelte, schnelle 32-Bit-RISC-Prozessor (Reduced Instruction Set Computer) mit eigens auf eine kraftvolle Leistungsabgabe im unteren bis mittleren Drehzahlbereich abgestimmten Kennfeldern.

Außerdem wurden die Zündkennfelder für jeden einzelnen Gang optimiert, um minimale Variationen in der Motorleistung auszugleichen und so ein bisher unerreicht sauberes Ansprechverhalten, eine linearere Beschleunigung und eine nahtlose Leistungsabgabe über alle Gang- und Drehzahlkombinationen zu erzielen.

Natürlich sorgt das neue Einspritzsystem der CB1300 auch für eine absolut erstaunliche Gasannahme mit einer so respekteinflößenden direkten Leistungsabgabe, wie man sie eher von einem großen Elektromotor als von einem Verbrennungsmotor erwarten würde.

Antriebseinheit

Auch der Antriebsstrang der großen CB muss robust genug sein, um mit der enormen Leistung ihres Motors fertig zu werden. Daher ist das 5-Gang-Getriebe der CB1300 mit einer zugleich sehr leistungsfähigen und gewichtsarmen 8-Scheiben-Kupplung mit neu entwickelten Reibbelägen ausgestattet. Dämpfer aus Hartgummi im Zentrum des Kupplungskorbs dämpfen die mechanische Bewegung beim Herauf- und Herunterschalten und verhindern so ein Ruckeln der Kupplung. Eine neu entwickelte Dämpfung auf der Kupplungsnahe reduziert das störende Schaltgeräusch für eine sauberere, unverfälschte Beschleunigung.

Zu den weiteren Verbesserungen am Antriebsstrang zählen die Überarbeitung der Schalttrommel und die Optimierung aller Bauteile von den Federn bis hin zum Schaltpedal für ein besseres Schaltgefühl und nahtlosen Betrieb. Außerdem ist die hydraulisch betätigte Kupplung mit einem fünffach verstellbaren Kupplungshebel ausgestattet und eine neue verlustfreiere Konstruktion ermöglicht noch weicheres und leichteres Schalten.

Hocheffizienter Kupplungsnehmerzylinder

Beim Kupplungsnehmerzylinder der CB1300 wurde der bei den meisten hydraulisch betätigten Motorradkupplungen verwendete herkömmliche Kolben durch eine neue moderne Konstruktion ersetzt, um durch Minimierung des Spiels ein direkteres Ansprechverhalten bei Betätigung der Kupplung zu erzielen. Diese innovative Konstruktion, bei der ursprünglich für den Rennbereich entwickelte und dort inzwischen weit verbreitete Technologien zum Einsatz kommen, gewährleistet ein erstklassiges Ansprechen der Kupplung und hohe Zuverlässigkeit unter extremen Betriebsbedingungen.

So lässt sich die Kupplung der CB1300 durch das erstmals bei einer Serienmaschine von Honda eingesetzte Kupplungssystem und die neuen Reibbeläge 10% leichter betätigen als eine vergleichbare hydraulische Kupplung und bietet gleichzeitig die angesichts des enormen Drehmoments ihres einzigartigen Motors geforderte höhere Zuverlässigkeit.

4-in-2-in-1-Auspuffanlage

Zur Entfaltung eines maximalen Drehmoments im unteren Drehzahlbereich und zur Betonung des enormen Hubraums und der dynamischen Leistungsabgabe des großen Reihenvierers werden zunächst die Krümmer des ersten und vierten und des zweiten und dritten Zylinders zusammengeführt. Anschließend mündet das System in einen Edelstahlschalldämpfer, der für einen überwältigenden Sound sorgt. Ein eingeschraubtes Abschlussstück unterdrückt unerwünschte Resonanzen und Geräusche im oberen Frequenzbereich.

Zur Minimierung des Schadstoffausstoßes sitzen in den vier Krümmern Katalysatoren, während ein integriertes Sekundärluftsystem durch die Zufuhr von Frischluft in die einzelnen Auslasskanäle eine vollständigere Verbrennung der ausströmenden Abgase bewirkt. Durch diese Systeme in Kombination mit der hochpräzisen Kraftstoffeinspritzung unterbietet die große CB die Grenzwerte der neuen EURO-2-Abgasnorm locker, ohne etwas von ihrer dynamischen Leistungsabgabe und ihrem eindrucksvollen Sound einzubüßen.

Enorme Kühlkapazität

Die Flüssigkeitskühlung der CB1300 ist für höchste Kühlwirkung und stabile Betriebstemperaturen und -leistung unabhängig von den Witterungs- und Fahrbedingungen ausgelegt. Der 400 mm breite Kühler und die leistungsfähige Wasserpumpe liefern eine mehr als ausreichende Kühlkapazität, während ein Bypass-Thermostat für eine schnelle Erwärmung sorgt. Der aufgeschraubte Ölfilter sitzt auf dem kompakten, flüssigkeitsgekühlten Ölkühler, der durch schnelle Ableitung der Motorwärme die optimale Öltemperatur für Spitzenleistung aufrecht erhält.

Fahrwerk

Optisch erinnern die auf dem klassischen Doppelschleifenrahmen der CB1300 sitzenden Fahrwerkskomponenten nur wenig an bereits Bekanntes, denn ihre Konstruktion und Leistung ist ganz auf die heutigen Anforderungen ausgelegt. Viele Neuerungen im Fahrwerksbereich, die auf ein leichtes, gut ansprechendes Handling abzielen, sind im Fahrwerk der CB1300 zu finden, das erstaunlich leicht und kompakt für so eine imposante Maschine ist. Ein doppeltes Hauptrahmenrohr und sorgfältige Versteifungen mit Knotenblechen bewirken ein optimales Gleichgewicht zwischen Steifigkeit für eine stabile Kurvenlage und Agilität zum leichten Ändern der Fahrlinie. Durch den Einsatz eines einzelnen Gummilagers am hinteren der drei Befestigungspunkte des Motors am Rahmen werden die satten Vibrationen des mittleren Frequenzbereichs auf den Fahrer übertragen, der so die Power der Maschine deutlich spürt, und gleichzeitig von störenden Hochfrequenzschwingungen verschont bleibt.

Trotz des größeren, leistungsfähigeren Motors und allem, was dazu gehört, hat die neue CB einen kürzeren Radstand als die CB1000 vor zehn Jahren (1.515 mm im Vergleich zu 1.540 mm damals) und wiegt ganze 3 kg weniger als ihre Vorgängerin. Auch die Sitzposition ist erstaunlich kompakt. Die Sitzhöhe ist angenehm niedrig, die Lenkergriffe gut zu erreichen, und trotz des riesig wirkenden Kraftstofftanks hat man durch die sorgfältig abgestimmten Proportionen und gute Massenzentralisierung der CB1300 selbst in dichtem Stadtverkehr das Gefühl, auf einer viel kleineren Maschine zu sitzen.

Radaufhängung

Auch die leistungsfähige Radaufhängung der CB1300 ist ihrer dynamischen Motorleistung voll und ganz gewachsen und sorgt für zuverlässige Kontrolle und gutes Ansprechverhalten. Die robusten 43-mm-Ø-Gabelrohre der Kartuschengabel

sind mit reibungsarmen Staubdichtungen ausgestattet, die durch geringere Haftreibung ein sehr sanftes Ansprechen der Gabel gewährleisten. Sauber der Straße folgend gestattet sie sehr sportliches Fahren und nimmt gleichzeitig störende Fahrbahnunebenheiten auf, wobei noch reichlich Federweg verbleibt. Auch übermäßiges Bremsnicken wird durch die spezielle Einstellung der Vorderradgabel zuverlässig verhindert.

Die eindrucksvolle Aluminium-Kastenschwinge wird von zwei Federbeinen konventionell geführt. Auf den Enden der stranggepressten Kastenprofile (40 × 90 mm) sitzen geschmiedete Achshalter aus Aluminium, die zur Vergrößerung der Oberfläche und für eine stabilere Verbindung diagonal angeschweißt sind. Gleichzeitig bilden die Achshalter die untere Aufnahme für die sehr schräg stehenden Federbeine. Die beiden zur Verlängerung des Federwegs und für ein progressiveres Ansprechverhalten weit nach vorne geneigten Federbeine mit externem Ausgleichsbehälter sind mit einer neuen Kolbenkonfiguration und größeren 14-mm-Ø-Dämpferstangen ausgestattet. Dank 7fach einstellbarer Federvorspannung und verstellbarer Zugstufe bringen sie die enorme Power des Motors sauber auf die Straße und sorgen für eine angenehme Fahrt und stets zuverlässige Kontrolle.

Räder und Bremsen

Durch ihren modernen U-Querschnitt scheinen die Speichen der eindrucksvollen 5-Speichen-Felge der CB1300 durch die Luft zu schneiden.

Auf der 17-Zoll-Felge vorn und hinten der großen CB sitzen Reifen von Michelin oder Dunlop, die bewusst nicht ganz so breit dimensioniert sind wie die Reifen der meisten neueren Supersport-Maschinen, um das erstaunlich leichte Handling dieses „Super Naked Bike“ zu erzielen.

Auch bei der Auswahl der Bremsen legte man Wert auf hohe Leistung, gutes Ansprechverhalten und zuverlässige Kontrolle. Daher entschied man sich für gewichtsarme Vierkolbenbremszangen ähnlich der beliebten FireBlade, die jedoch

durch einige Verbesserungen auf optimale Bremskontrolle in dieser Hubraumklasse ausgelegt wurden:

- Optimierte Hydraulik.
- Verkleinerung des Durchmessers des Hauptbremszylinders, der Bremszangen und -kolben zur Reduzierung der Reibung und des Betätigungswiderstands.
- Sorgfältige Auswahl und Abstimmung der Bremsleitungen zur Reduzierung der Ausdehnung für eine leichte Betätigung der Bremshebel und direkt spürbare Bremswirkung.

Zusammen genommen sorgen alle diese Verbesserung für ein erstklassiges Ansprechverhalten der Bremse und zuverlässige Kontrolle unter allen Betriebsbedingungen.

Auch die gelochte, schwimmend gelagerte 310-mm-Ø-Bremsscheibe ist dünner und leichter ausgeführt und leistet zusammen mit der neuen Nabenkonstruktion einen Beitrag zur Verringerung der ungefederten Masse und zum direkteren Ansprechen der Bremsen.

Auch die Hinterradbremse wurde zur Reduzierung der ungefederten Masse komplett überarbeitet. Eine gewichtsärmere und kompaktere Einkolbenbremszange in Kombination mit einer 256-mm-Ø-Bremsscheibe (statt der bei der CB1000 verwendeten 276-mm-Ø-Bremsscheibe) ersetzt die frühere Zweikolbenbremszange. Dabei überzeugt das neue System durch ein ebenso gutes Ansprechverhalten und eine äußerst ausgewogene Verzögerung.

Zur Anpassung an verschiedene Handgrößen ist der Bremshebel der Vorderradbremse 6fach einstellbar. Der kompakte Hauptbremszylinder und eine präzise abgestimmte Kombination von Teflon- und Gummibremsleitungen ermöglichen ein leichtes Betätigen der Bremse und ein erstklassiges Bremsgefühl für eine zuverlässige Verzögerung.

Der Einsatz gewichtsarmer Räder und Bremsen leistet außerdem einen entscheidenden Beitrag zur besseren Massenzentralisierung für leichteres Handling

und einfachere Richtungswechsel, die nur scheinbar im Widerspruch zu den gewaltigen Proportionen der CB1300 stehen.

Ausstattung

Multifunktionsinstrumente und Fahrcomputer

Mit ihrem modernen Look erinnert die große Instrumentengruppe der CB1300 an die muskulösen Maschinen der 80er Jahre. Die Zahlen der hochpräzisen und vollelektronischen Anzeigen sind von hinten beleuchtet, und auch die Nadeln leuchten zum besseren Ablesen bei Dunkelheit. Im Drehzahlmesser sind eine digitale LCD-Uhr und eine 6-Segment-LCD-Kraftstoffanzeige platziert, deren Segmente nacheinander erlöschen, bis nur noch vier Liter Kraftstoff im Tank sind. Zwischen dem Drehzahlmesser und Tachometer findet man neben den üblichen LED-Anzeigen — einschließlich einer blinkenden LED, die auf die Ausstattung der Maschine mit der H.I.S.S.-Diebstahlsicherung aufmerksam macht, und einer Kontrollleuchte, die den Ausfall der Kraftstoffeinspritzung anzeigt — einen neuen modernen Fahrcomputer.

Programmierbarer Fahrcomputer

Die große, mittig platzierte LCD-Anzeige der CB1300 liefert eine Vielzahl an Fahrinformationen, die über die gummiüberzogenen Tasten in den unteren Ecken des Instrumentencockpits bequem abgerufen werden können.

Anwählbar sind:

- Gesamtkilometerzähler
- Außentemperatur
- Kühlmitteltemperatur
- Stoppuhr
- Doppelter Kilometerzähler
- Rückwärts zählender Kilometerzähler – (Praktisch, wenn die noch verbleibenden Kilometer bis zum Ziel oder nächsten Tankstopp angezeigt werden sollen.)
- Tageskilometerzähler – (Zählt die Kilometer ab dem ersten Starten des Motors an einem Kalendertag bis zum letzten Ausschalten der Zündung am selben Tag, auch wenn die letzte Fahrt über Mitternacht hinaus geht.)

Datumsfunktion – (Ein blinkendes Motorradsymbol erinnert an wichtige Daten wie beispielsweise den nächsten Servicetermin oder Geburtstage oder andere einprogrammierte Termine.)

Auffällig ist auch die Startroutine des Instrumentencockpits. Beim Einschalten schlagen die Nadeln des Drehzahlmessers und Tachometers voll aus und fallen dann auf Null zurück, während alle LEDs und LCD-Segmente zur Anzeige ihrer Betriebsbereitschaft kurz aufleuchten.

H.I.S.S.-Diebstahlsicherung (Honda Ignition Security System)

Wie die meisten neueren Straßenmaschinen von Honda ist die CB1300 mit Hondas wirkungsvoller H.I.S.S.-Diebstahlsicherung ausgestattet, die dafür sorgt, dass sich die Maschine nur mit ihren beiden Originalschlüsseln starten lässt. Da das System die Maschine über die elektronische Steuerung der Zündanlage sperrt, lässt es sich nicht durch Kurzschalten der Zündung oder Austauschen des Zündschaltermoduls umgehen. So wird wirkungsvoll verhindert, dass Unbefugte einfach aufsitzen und wegfahren. Zur optischen Abschreckung potentieller Langfinger blinkt eine rote LED im Instrumentencockpit 24 Stunden lang alle 5 Sekunden.

Verstellbare Lenkeraufnahmen

Der Lenker der CB1300 ist nicht nur im herkömmlichen Rahmen leicht nach vorne und hinten verstellbar, durch Drehen der gekröpften Lenkeraufnahmen über der oberen Gabelbrücke aus geschmiedetem Aluminium um 180° lässt sich der Lenker auch insgesamt 20 mm weiter nach vorne verlegen, um so größeren Fahrern eine bequemere Sitzposition zu bieten.

Erstaunliche Transportkapazität

Außerdem bietet die CB1300 etwas, was man bei einem Naked Bike oder sogar bei einer Supersport-Maschine nur selten findet: ein Staufach, und zwar kein ganz

kleines. Um genau zu sein, fasst das Staufach unter dem Sitz 12,4 Liter. Hier lässt sich alles unterbringen, was man unterwegs so braucht: Regenkombi, Sonnenbrille, Handschuhe, Straßenkarten, Zeitschriften oder sogar ein kleiner Snack. Auch für ein Bügelschloss ist hier Platz. Unter dem abschließbaren Sitz ist der Inhalt des Staufachs vor neugierigen Blicken geschützt.

Zubehör

- Eine dunkelgrau getönte Mini-Windschutzscheibe aus transparentem Polycarbonat, die sich um den Scheinwerfer schmiegt, leitet den Fahrtwind bei hohen Geschwindigkeit vom Oberkörper des Fahrers weg. Zwei speziell geformte Luftkanäle in dieser Scheibe verringern die Auswirkungen auf das Handling bei hohen Geschwindigkeiten.
- „Pilzförmige“ Protektoren, wie sie bei vielen Rennmaschinen zum Einsatz kommen, die rechts und links neben dem Motor am Rahmen befestigt werden. Diese federbelasteten Protektoren lassen sich schwenken und zusammendrücken, um so die Wucht eines Aufpralls deutlich zu reduzieren, aber gleichzeitig weit genug hervorzuragen, um den Kraftstofftank, Motor und andere äußere Teile vor schwerer Beschädigung zu schützen. Die Abschlussstücke dieser Protektoren sind aus demselben strapazierfähigen Material auf Nylonbasis wie die Knieprotektoren der Lederkombis von Straßenrennfahrern.
- Ein solider Gepäckträger mit integrierter umklappbarer Soziuslehne. Die schwenkbare Lehne rastet beim Hochklappen in einer bequemen Position für den Sozius ein und schließt heruntergeklappt bündig mit der Oberkante des Gepäckträgers ab. Große, bequeme Handgriffe rechts und links am Rahmen des Gepäckträgers geben dem Sozius sicheren Halt.
- Ein Bewegungs- und Vibrationsmelder, der Langfinger mit einem durchdringenden Warnton vertreibt.
- Ein dreiteiliger Tankprotektorensatz, der sich als zusätzlicher Schutz vor Kratzern aufkleben lässt.
- Eine strapazierfähige Motorrad-Schutzhaube.
- Bügelschlösser verschiedener Größe, die in das großzügige Staufach unter dem Sitz der CB1300 passen.

Technische Daten

CB1300 (ED-Typ)

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 16 Ventile, DOHC
Hubraum	1284 cm ³
Bohrung x Hub	78,0 × 67,2 mm
Verdichtung	9,6 : 1
Max. Leistung	85 kW (116 PS) bei 7.500 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	117 Nm bei 6.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl	1.000 min ⁻¹
Ölvolumen	4,6 Liter

Kraftstoff-System

Gemischaufbereitung	Elektronische Kraftstoff-Einspritzung (PGM-FI)
Drosselklappendurchmesser	36 mm
Luftfilter	Papierfilter
Tankinhalt	21 Liter (incl. 4 Liter mit Warnanzeige)

Elektrik

Zündsystem	Computergesteuerte digitale Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündzeitpunkt	5° vor OT (Leerlauf) ~ 31° (bei 7,500 min ⁻¹)
Zündkerze	CR8EHVX-9 (NGK)
Starter	Elektro
Batterie	12 V / 14 AH
Lichtmaschinenleistung	420 W / 5,000 min ⁻¹
Scheinwerfer	12 V 55 W / 60 W

Antrieb

Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung	Hydraulisch
Getriebe	Fünfgang
Primärübersetzung	1,652
Gangstufen	1. 3,083 2. 2,062 3. 1,545 4. 1,272 5. 1,130
Endübersetzung	2,277
Endantrieb	O-Ringkette, # 530, 114 Glieder

Rahmen

Typ	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Abmessungen	(LxBxH) 2.220 x 790 x 1.120 mm
Radstand	1.515 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	99 mm
Sitzhöhe	790 mm
Wendekreis	2,70 m
Bodenfreiheit	135 mm
Trockengewicht	224 kg
Gewicht fahrfertig	252 kg (V: 124 kg; H: 128 kg)
Max. Zuladung	188 kg
Zul Gesamtgewicht	445 kg (V: 170 kg; H: 275 kg)

Radaufhängung

Typ	Vorn 43-mm Teleskop-Kartuschengabel, 120 mm Federweg Hinten Konventionelle Federbeine mit externem Ausgleichsbehälter, fünfach einstellbare Vorspannung, 116 mm Federweg
-----	---

Räder

Typ	Aluminium-Gußräder mit fünf Speichen
Felgen	Vorn 17M/C x MT3.50 Hinten 17M/C x MT5.50
Reifen	Vorn 120/70 ZR17M/C (58W) Hinten 180/55 ZR17M/C (73W)
Reifendruck	Vorn 2,5 bar Hinten 2,9 bar

Bremsen

Vorn	310-mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenbremszange, Sintermetallbeläge
Hinten	256-mm-Ø-Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen.
Änderungen vorbehalten.