

NEUE HORIZONTE

Mit der neuen CB 750 Hornet knüpft Honda an die gleichnamige Vorgängerin der Nullerjahre an. Und will mit ihr neue Horizonte erschließen, denn die Hornet soll nicht nur in Europa, sondern weltweit punkten. Angesichts des knapp kalkulierten Preises von 7890 Euro könnte das klappen.

Kaum hatte Honda auf der INTERMOT in Köln das Tuch von der neuen Hornet gezogen, da entluden sich im Internet Zorn und Häme: Den Namen Hornet habe die Neue nicht verdient, sie sehe aus wie ein langweiliges Fahrschulmotorrad, Honda fehle es an Mut – um nur ein paar harmlosere Kommentare zu zitieren.

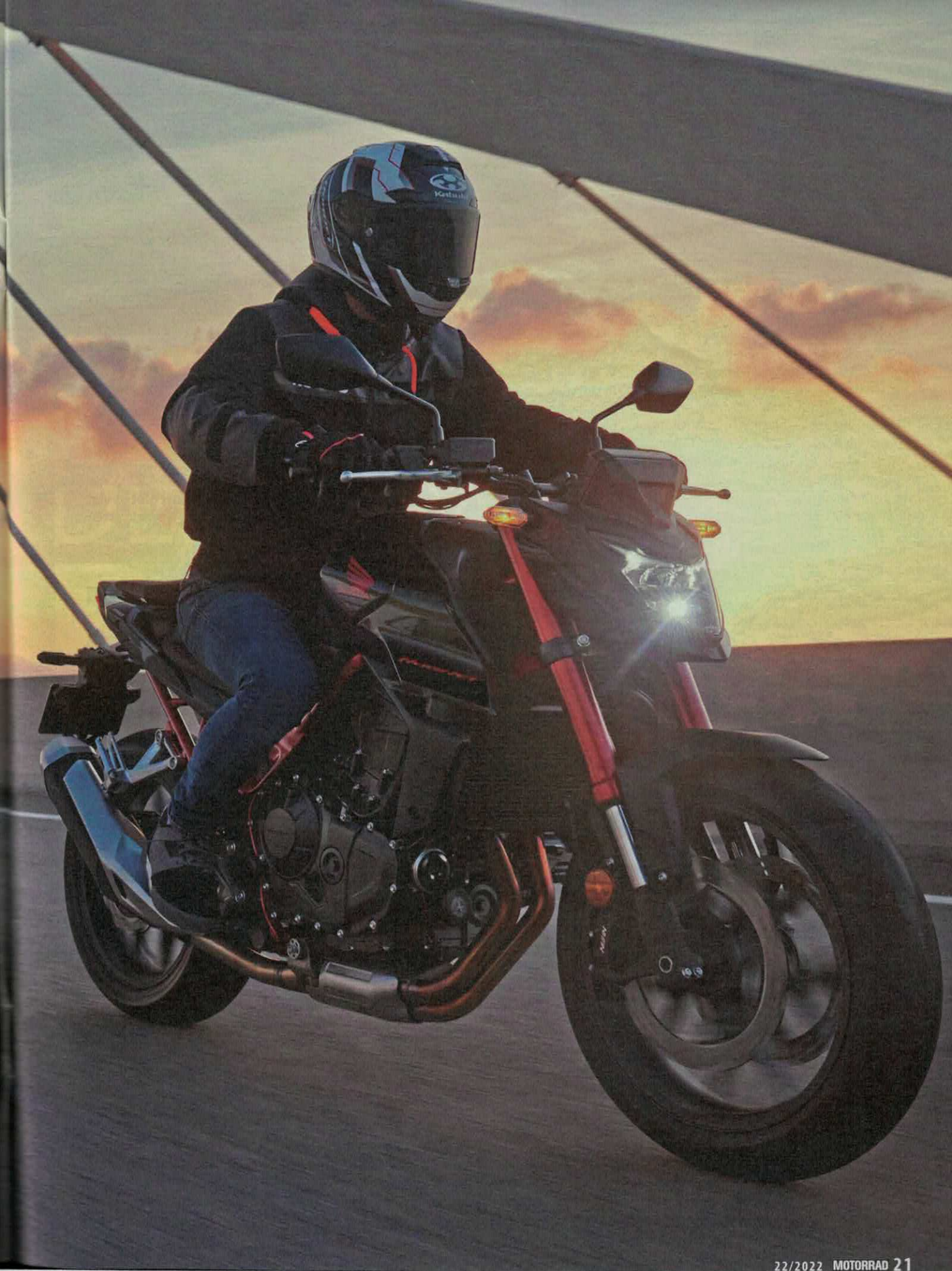
Ein atemberaubender Design-Wurf ist die CB 750 Hornet tatsächlich nicht. Durchaus möglich aber, dass Honda gar nicht mutig sein wollte, sondern eine freundliche Standard-Optik anstrebte, mit der sich viele Menschen wohlfühlen – von Süd-

amerika bis Südostasien. Als Fahrschulmotorrad diente übrigens auch die Ur-Hornet oft, weil sie kraftvoll zu Werke ging und gleichzeitig spielerisch zu beherrschen war.

Genau dieses Konzept nimmt Honda für die Nachfolgerin in Anspruch. Ihr neu konstruierter Zweizylinder basiert auf dem Antrieb der Africa Twin und holt aus seinen 755 cm³ Hubraum satte 92 PS und ein maximales Drehmoment von 75 Nm – mehr als genug selbst für anspruchsvolle Kurvenjäger. Die 270-Grad-Kurbelwelle und die ungleichmäßige Zündfolge sollen dabei für charakterstarken V2-Sound sorgen.



Ungewöhnlich ist der schmale Reifen am Hinterrad der Hornet. Der Fahrdynamik dürfte er zuträglich sein



Dank aufrechter Sitzposition, leicht zurückversetzter Fußrasten und breitem Lenker dürfte sich die neue Hornet spielerisch dirigieren lassen. Dabei hilft das maßvolle Gewicht von 190 Kilogramm vollgetankt. Gezielte Aussparungen und Versteifungen machen den Rahmen leicht und sollen ihm sowohl Agilität als auch Steifigkeit verleihen und dem Motorrad eine quicklebendige Fahrdynamik bescheren. In die gleiche Richtung zielt die ungewöhnliche Bereifung des 17-Zöllers hinten: Mit 160/60 ist der Reifen deutlich schmaler als bei der Konkurrenz. Kurven dürfte die Hornet daher leichtfüßig wie ein waschechtes Funbike durchheilen. MOTORRAD wird wohl noch in diesem Jahr herausfinden können, wie stabil das insgesamt sein wird. Auf der Elektronikseite stehen drei Standard-Fahrmodi und ein individuell konfigurierbarer User-Modus zur Wahl, eine Traktionskontrolle ist an Bord. Die Blinker stellen sich von selbst zurück, und bei einer Vollbremsung schaltet sich hinten der Warnblinker an – eine sicherheitsbewusste Ausstattung ohne Schnickschnack. Riesen-Pluspunkt:

Passendes Zubehör steht vom Start weg bereit, von Hartschalenkoffern über Tank- und Sitzbanktasche bis hin zu Schaltassistent und Windschild. Mit dem „Style-Paket“ lässt sich die neue Hornet optisch aufmöbeln.

Honda steigt spät in die umkämpfte Mittelklasse der Naked Bikes ein, wo sich inzwischen starke Konkurrenz tummelt. Um diese bezwingen zu können, stellten die Entwickler eine eierlegende Wollmilchsau auf die Räder: starke Spitzenleistung und quirliges Fahrverhalten für Könner kombiniert mit beherrschbarer Leistungsentfaltung und spielerischem Handling für Neulinge und Gelegenheitsfahrer. Das konnte auch die Ur-Hornet vor 25 Jahren. Wenn die Neue auf der Straße hält, was ihre Daten versprechen, passt der Name – und die Landstraßen wären um einen echten Feger zum fairen Preis reicher. ■



Autorin: Eva Breutel
eva@motorradonline.de

Fotos: Honda, Eva Breutel (1)



Das Fünf-Zoll-TFT-Display zeigt u. a. den Schaltpunkt an und bietet Connectivity



Schon zum Verkaufsstart gibt es viel Zubehör, darunter ein Gepäcksystem

Honda CB 750 Hornet

Zweizylinder-Reihenmotor, 755 cm³, 67,5 kW (92 PS), 75 Nm, Brückenrahmen, Upside-down-Gabel, progressiv angelenktes Federbein, Reifen 120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17, Federweg vorn/hinten 130/150 mm, Radstand 1420 mm, Tank 15,2 Liter, Sitzhöhe 795 mm, Gewicht vollgetankt 190 kg, Farben: Weiß, Gelb, Schwarz, Grau, Preis: 7890 Euro

