

# Honda CB 1100 RS: Big Bike im Retro-Stil

*Klassisch und modern zugleich*

2. Mai 2017



Honda mischt bei der CB 1100 RS Klassik und Moderne zugleich

© Honda

twittern

teilen

mitteilen

teilen

Honda hat sein Retro-Modell CB 1100 RS mit modernen Fahrwerks- und Bremskomponenten ausgestattet. Herzstück bleibt dabei der luft- und ölgekühlte Vierzylinder-Reihenmotor.

twittern

teilen

mitteilen

teilen

Klassische Motorrad-Fahrwerke, gekennzeichnet durch 18 Zoll-Räder mit relativ schmalen Reifen vorne und hinten, sind nicht jedermanns Sache. Wer lediglich moderne Bikes kennt, für die breitere Reifen und Räder mit nur 17 Zoll Durchmesser charakteristisch sind, empfindet die überkommenen Fahrwerke oftmals als weniger handlich.

Nachdem Honda einige Jahre die klassische **CB 1100 EX** mit 18 Zoll-Speichenrädern angeboten hat, haben sich die Japaner entschlossen, ergänzend einen Zwitter-Typ auf die Räder zu stellen: Andere, auch optisch modernere Fahrwerkskomponenten, 17 Zoll-Aluminiumgussräder, zeitgemäß breite Reifen und stärker dimensionierte Bremsen zeichnen das neue Modell aus; seine Bezeichnung lautet CB 1100 RS und 13.190 Euro kostet.

Durch die weitere Nutzung der Seite stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. Weitere Informationen

Akzeptieren

## Motor in bester Honda-Vierzylindertradition

Herzstück der Honda CB 1100 RS ist der unverändert aus der EX-Version übernommene luft- und ölgekühlte Vierzylinder-Reihenmotor; es ist der gegenwärtig einzige Inline-Four ohne Flüssigkeitskühlung. Honda hat das Triebwerk 2010 neu konstruiert, weil man einen „korrekten“ Antrieb für ein Big-Bike im Retro-Stil schaffen wollte. Der Doppelnockenwellen-Antrieb mit 1140 Kubikzentimetern Hubraum ist eher auf Drehmoment denn auf Drehzahl ausgelegt.

Bereits bei 7500 U/min. gibt er die maximale Leistung von 66 kW/90 PS ab, für das maximale Drehmoment von 91 Nm genügen bereits 5500 Touren. Einst übliches „Hochjubeln“ in den Gängen bringt bei diesem Motor also nicht viel mehr als höheren Benzinverbrauch; wer zügig vorwärtskommen will, bewegt sich am besten im Bereich zwischen 3000 und 6000 Umdrehungen. Weniger geht ohne jegliche Komforteinbuße, mehr genauso. Ein Motor in bester **Honda-Vierzylindertradition.**

## Honda CB 1100 RS sehr handlich



Die CB 1100 RS ist für Kurvenfahrten prädestiniert

Honda

Ebenfalls mit der **EX** identisch ist der stählerne Doppelschleifenrahmen, Reminiszenz an die Klassik-Attitüde beider Versionen. Alles andere im Fahrwerksbereich unterscheidet sich aber, also Gabel, Schwinge, Federbeine und auch die Fahrwerks-Abmessungen und auch die Bremsanlage. Das im üblichen 120/70er Format gehaltene 17 Zoll-Vorderrad wird von einer goldfarbenen eloxierten Showa-Gabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser geführt, das 18 Zentimeter breite Hinterrad von einer Zweiarmschwinge aus Aluminiumguss (EX: Stahl);

Durch die weitere Nutzung der Seite stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. Weitere Informationen

Akzeptieren

die beiden gelben Showa-Federbeine weisen Gas-Ausgleichsbehälter auf.

Weil die Gabel etwas steiler steht, unterscheiden sich Radstand und Nachlauf des Vorderrades. Und weil die Sitzposition etwas vorderradorientierter ausfällt, kommt zudem mehr Gewicht auf die Front. Alles zusammen führt dazu, dass sich die CB 1100 RS für ihre Gewichtsklasse – wir sprechen immerhin von 252 Kilogramm – angenehm handlich bewegen lässt; sie umrundet Kurven zielgenau und steckt auch nicht allzu grobe Fahrbahnunebenheiten bestens weg.

Ganz up-to-date gibt sich auch die Bremsanlage mit 31-Zentimeter großen Bremsscheiben im Vorderrad und radial montierten Vierkolben-Bremsszangen des Herstellers Tokico. Die Verzögerung ist gut, die Handkraft angenehm gering und die Dosierung der Bremsen feinfühlig. Das Zweikanal-ABS beaufsichtigt Vorder- und Hinterrad eigenständig.

## Honda CB 1100 RS ab 13.190 Euro



Die CB 1100 RS spricht mehr jüngere Leute an

Honda

Das Styling der CB 1100 RS gibt sich „cooler“ als bei der von viel Chrom gekennzeichneten EX. Schwarz lackierte Stahl-Kotflügel, schwarze Instrumente-Gehäuse, schwarze Aluguss-Räder mit zehn Speichen und auch der fast zur Gänze geschwärzte Motor verändern zusammen mit dem kleineren Raddurchmesser die Optik deutlich, obwohl ja Motor, Kraftübertragung, Auspuffanlage und Tankform der RS identisch mit der EX sind. Doch selbst Kleinigkeiten wie der schwarze Deko-Streifen am Tank verändern die Wirkung. Demzufolge wird sich von der RS wohl ein etwas jüngerer Kundenkreis angesprochen fühlen als das bei der von

Durch die weitere Nutzung der Seite stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. Weitere Informationen

Akzeptieren

vorne bis hinten total klassischen EX der Fall ist.

13.190 Euro erfordert der Kauf einer Honda CB 1100 RS. Dafür erhalten Kunden ein Motorrad, das der klassischen Moderne huldigt. Die grundsätzlich klassische Konzeption und die Verwendung authentischer Materialien wie Stahl und Aluminiumguss und der weitgehende Verzicht auf Kunststoffteile gehen eine gelungene Verbindung ein. So richtig oldfashioned ist das Vermögen der Elfhunderter, nach dem Ende der Fahrt ganz wunderbar zu knistern. Dafür hat Honda extra darauf geachtet, die Kühlrippen der Zylinder nicht stärker als zwei Millimeter zu gießen. Dann nämlich – das weiß man aus langjähriger Erfahrung – knistert ein abkühlender luftgekühlter Motor am allerschönsten. Und zwar im Takt mit der vollverchromten Auspuffanlage. Wer dieses Knistern als Wert anerkennt, hat keine Fehlinvestition getätigt. (SP-X)

## Related Posts

[Honda X-ADV: SUV auf zwei Rädern](#)

Im Automobilssektor liegen im Crossover-Modelle im Trend. Nun bringt Honda mit der X-ADV ein Bike...

[Honda auf der Suche nach jungen Rebellen](#)

Honda wendet sich den jungen Motorradfahrern zu. Mit der Rebel bieten die Japaner eine leicht...

### Thomas Flehmer

Der diplomierte Religionspädagoge arbeitete neben seiner Tätigkeit als Gemeindefereferent einer katholischen Kirchengemeinde in Berlin in der Sportredaktion der dpa. Anfang des Jahrtausends wechselte er zur Netzeitung. Seine Spezialgebiete waren die Fußball-Nationalelf sowie der Wintersport. Ab 2004 kam das Autoressort hinzu, ehe er 2006 die Autogazette mitgründete. Seit 2018 ist er als freier Journalist unterwegs.

Durch die weitere Nutzung der Seite stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. Weitere Informationen

Akzeptieren