



1 Lenkkopflager:

Wenn das Lenkerflattern im Bereich zwischen 60 und 80 km/h trotz ausreichendem Reifendrucks und -profils nicht aufhören will, helfen Präzisions-Lenker-

kopflager von Schwarz, Telefon 0 71 81/99 52 90

2 Bremsen: Unter der ungewöhnlichen Abdeckung verbergen sich zwei Grauguss-scheiben, die auch bei Regen tadellos funktionieren. Der Vorderradausbau artet aufgrund der vielen Bauteile zur langwierigen Bastelarbeit aus

3 Gabel: Sie hat das in den 80ern als modern geltende Anti-Dive-System, das Eintauchen beim Bremsen verhindern soll. Bei der Besichtigung auf undichte Simmeringe achten, die bei übermäßiger Luftunterstützung auftreten

4 Auspuff: Die überkreuzten



Krümmern sind in glitzerndem Zustand eine wahre Pracht. Leider ist die Anlage nach Beschädigungen nur komplett erhältlich und vor allem an den Schweiß-

nähten sehr rostanfällig, weshalb sich penible Pflege durchaus rentiert

5 Motor: Erhöhter Ölverbrauch deutet auf verschlissene Ventilschaftdichtungen hin. Klapper- oder Rasselgeräusche werden meist von zu lockeren Steuerketten erzeugt – ein neuer Spanner schafft Abhilfe



VOLLE KANNE

Mit gut einem halben Liter Hubraum, vier Ventilen pro Zylinder und rund 200 Kilogramm Eigengewicht sollte die Honda CBX 550 F ab 1982 den wesentlich schwereren 750ern Paroli bieten. Zumindest auf winkligen Landstraßen klappte das ganz gut – dank spielerisch leichtem Handling und tadelloser Scheibenbremsen, die sich unter stark geschlitzten Abdeckungen verstecken. Mindestens ebenso auffällig präsentieren sich die über Kreuz verlegten Krümmer, die dank genau berechneter Länge für eine effizientere Zylinderfüllung sorgen sollen.

Wer sich für eine gebrauchte Honda interessiert, kann sich zwischen der unverkleideten CBX 550 F und der F II mit rahmenfester Halbverkleidung entscheiden, wobei letztere recht guten Schutz vor Fahrtwind bietet. Bei Modellen mit über 50 000 Kilometern – und das haben mittlerweile fast alle noch zugelassenen auf der Uhr – muss mit der einen oder anderen Reparatur gerechnet werden. Technisch versierte Bastler sollten aber keine Probleme haben, die dann meist fälligen Radlager, Steuerkettenspanner oder Ventilschaftdichtungen und Gabelsimmeringe zu ersetzen.

Honda CBX 550 F

MOTOR: Luftgekühlter Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, 572 cm³, 60 PS (44 kW) bei 10 000/min, 48 Nm bei 8 000/min, Vergaser, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

FAHRWERK: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel mit gekapselter Doppelscheibenbremse vorn, Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein und gekapselter Scheibenbremse hinten, Reifengröße vorn 3.60 H 18, hinten 4.10 H 18

GEWICHT: 209 kg mit 17 Litern Normal

0–100 km/h: 4,4 s

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 191 km/h

Gebraucht-Steckbrief

VERBRAUCH: 6,7 Liter/100 km

BAUZEIT (NEUPREISE): 1982 (3580 Euro) bis 1985 (3840 Euro)

PREISE: Aus der Schwacke-Liste ist die Honda aufgrund ihres Alters längst rausgeflogen. Fahrbare CBX gibt's teilweise schon für knapp 500 Euro, gut erhaltene Stücke mit wenig Kilometern kosten mindestens doppelt so viel.

BESTAND: Zirka 3200 Stück (F und F II zusammen)

WICHTIGE TECHNISCHE ÄNDERUNGEN: Für ehemals rund 500 Euro mehr parallel auch als Modell F II mit rahmenfester Cockpitverkleidung erhältlich (siehe Foto)