



Fahrbericht:
Honda CB 350 Four

aus KRADBLATT 01/02

von Andy Schwietzer

Wir schreiben das Jahr 1973. Der Motorrad-Boom, den keine Maschine weltweit so entfacht hat wie Hondas CB 750 Four, beginnt die Bundesrepublik zu erfassen. Hondas Rezept zahlt sich aus, Spielzeugcharakter scheint attraktiver als trockene Nützlichkeit. Nach der 500er Four von 1972 setzte Hondas in der 350er Klasse zum Angriff auf die Portemonnaies der Käufer an und präsentiert die CB 350 Four.



Heute würde man angesichts der CB 350 F von einem Allrounder sprechen und damit gar nicht so falsch liegen. Allerdings führten damals die 350er ein Schattendasein. Die Fixkosten lagen mehrfach höher als bei einer 250er, die fast den gleichen Fahrkomfort bot. Man musste bei der 350er Honda 475 ccm versichern und 400 ccm versteuern, ohne dass man das Image eines Superbike-Bändigers hatte, wie es die Eigner von CB 750 oder CB 500 Four besaßen. Marktführer Honda, wo Leistung und Komfort schwer wogen, löste mit der CB 350 Four die Zweizylinder-CB 350 ab - der kleine Vierzylinder wurde zur Legende. Die Honda CB 350 war nicht Hondas erste Vierzylinder-Viertaktmaschine, aber die erste mit diesem Hubraum. Bei Honda war Viertakt ein Glaubensbekenntnis, dazu hatten die Rennerfolge der 60er Jahre Kundschaft und Techniker auf Mehrzylinderreihenmotoren eingenordet. Bereits 1972 gab es die 350 Four in Amerika zu kaufen, doch die deutsche Honda-Niederlassung zögerte damit, die Maschine zu importieren. Man hatte ja die ohc-CB 350 in Gegenläuferbauart und mit 36 PS Leistung. Die 36 PS lagen allerdings erst bei 10.500 U/min an, und Federung und Bodenfreiheit waren auch nicht ganz das Gelbe vom Ei. Dazu kam, dass die Maschine mit barock gestylten Schutzblechen, Kniekissen und Trommelbremsen optisch etwas angegraut wirkte und Vierzylinder mindestens so trendy waren wie Miniröcke oder Plateausohlen. Im Dezember 1972 weckte eine ausgiebige Vorstellung einer privat aus USA importierten CB 350 Four dann soviel Kundeninteresse, dass die Offenbacher Honda Niederlassung in Zugzwang kam und im nächsten Frühjahr die CB 350 Four auch in Deutschland zu kaufen war.

Prinzipiell war die Maschine den CB 500 und CB 750 nachempfunden, dennoch war bis auf einige Kleinteile nichts untereinander austauschbar. Das horizontal geteilte Motorgehäuse beherbergte eine fünffach gleitgelagerte, verpresste Kurbelwelle. Auf dieser liefen komplette gleitgelagerte Pleuel mit teilbaren Füßen. Auf dem linken Kurbelwellenstumpf befand sich die 150 Watt starke Wechselstromlichtmaschine. Von der Kurbelwellenmitte übertrug eine Zahnkette die Motorleistung des mäßigen Langhubers auf das klauengeschnittene, vom Motoröl geschmierte Fünfganggetriebe. Die rechts hinten positionierte Ölbadkupplung war eine Mehrscheibenkonstruktion, während die Eaton-Ölpumpe sich links hinten befand. Kühltechnisch günstig saß der Ölfilter in einem separaten Gehäuse noch vor dem eigentlichen Motorgehäuse. Typisch Honda war der Zylinderkopf mit einer per Rollenkette angetriebenen Nockenwelle. Über Kipphebel und Einstellschrauben wurde die Nockenbewegung auf die schraubengefederten Ventile übertragen. Nocken- und Kipphebelwellen liefen ohne separate Böcke direkt im Guss des Zylinderkopfs, was Reparaturen teuer und kompliziert machte.



Auspufftöpfen.

kleine Elektrostarter,

rechten Seite einen

Zum Hinterrad lief - wie

deren Lebensdauer im „Das

betrug! Das Fahrgestell war

Unterzug sich vor dem Motor gabelte. Steuerkopfpattie, Rahmenrückgrat und

Schwingenlagerung bestanden aus formgepressten Stahlblechen, ansonsten war Stahlrohr

verarbeitet. Telegabel, Stahlrohrschwinge und Federbeine entsprachen dem Stand der

Technik. Noch nicht so verbreitet in der 350er Klasse war die hydraulisch betätigte

Scheibenbremse am Vorderrad. Die schwarze Kunststoffhutze hinter dem Gabelholm sollte

Regenwasser von der Scheibe abhalten, was in der Praxis nicht funktionierte.

Komplett die Ausstattung der Maschine: Tacho, Tageskilometerzähler und Drehzahlmesser

waren obligatorisch. Vier Kontrollleuchten saßen in einem separaten Block am breiten

Lenker, das Zündschloss befand sich links unter dem Tank. Opulent auch hier der

Chromschmuck von Schutzblechen, Auspuffanlage, Federbeinen, Lampenring, Lenker,

Tankdeckel, Standrohrhülsen, Felgen und Haltegriff. Gediegen die Verarbeitung der Sitzbank

mit Steppung, Riemen und Zierleiste. Dazu kam eine gefällige Lackierung der Maschine mit

doppelter Linierung am Tank. Zur Auswahl standen rot, rubinrot-metallic, metallic-grün und -

seltener - blau und silber.

Die Typprüfung absolvierte die 350 Four mit 34 DIN-PS bei 9300 U/min, was der

Leistungsfähigkeit des Motors ein gutes Zeugnis ausstellte. Weniger berauschend war die

Drehmomentkurve, die als Maximalwert dürftige 2,8 mkp bei 8000 U/min bereithielt. Damit

lag man zwar immer noch über der CB 350-2, doch schon eine stocksimple MZ TS 250 des

gleichen Baujahres wartete mit 2,6 mkp bei 4600 bis 5200 U/min auf! Und die MZ war einen

Zentner leichter. Klar, dass die CB 350 Four immer mächtig gedreht werden musste, wollte

man sportlich vorankommen. Leistungsfetischisten kauften diese 350er eh nicht. Mit 4250

DM, später 4498 DM, war sie verdammt teuer. Eine 350er Ducati Mark III war rund 1000

DM billiger und bei Kawa gab es mit der S 2 10 PS mehr für 300 DM weniger!

Tester Ernst „Klacks“ Leverkus empfahl „Ihre Lieblichkeit“ besonders „100-Pfund-

Mädchen“, die gern ein Vierzylindermotorrad bewegen wollten. Die Käufer waren dann doch

meistens Männer, Frauen kauften 1973 fast noch keine Motorräder. Zwischen den Zeilen war

herauszulesen, dass ihm diese Art Motorrad nicht so sehr lag wie ein „Einzylinder-

Dampfhammer“. Doch im Nürburgringtest von „Das Motorrad“, der im September 1973

erschien, erreichte die CB 350 Four einen Durchschnitt von knappen 120 km/h, der es

gerechtfertigt erscheinen ließ, von einer Sportmaschine zu sprechen. Fazit des Tests war, dass

die Honda aufgrund ihrer Handlichkeit und des spurtreuen Rahmens in Verbindung mit dem

drehfreudigen Triebwerk bessere Fahrleistungen zuließ als man aufgrund des unelastischen

Motors glauben mochte. War auch Sportlichkeit angestrebt, stand echter Sport nie auf dem

Programm der CB 350 Four-Piloten. Auch die Honda Werbung sprach mehr den

Genussmenschen der 70er Jahre an. O-Ton: „Die sanfteste Art der sturen Alltagsmonotonie

ein Schnippchen zu schlagen.“

Zwei Jahre blieb die 350 Four im Honda-Programm. Ihre Ablösung erschien 1975 in Form

der Honda 400 Four, die mit weniger verspielter Optik, mehr Hubraum und Gewicht

wesentlich sachlicher wirkte. Anders als bei der spartanischen Yamaha vergaßen die Fans die

„Little Four“ nie, und schon wenige Jahre nach Produktionseinstellung hatte sich ein

Versorgt wurde der Motor durch

ein Quartett von 20 mm Keihin-

Unterdruckvergassern, entsorgt

wurde durch ein - imagerträchtiges -

Quartett von vier verchromten

Hinter dem Zylinderfuß saß der

zusätzlich hatte man noch auf der

klappbaren Kickstarter vorgesehen.

üblich - eine offene Rollenkette,

Motorrad“-Test stolze 3000 km

ein Einrohrrahmen, dessen

Liebhaberkreis um diese Maschinen geschart.

Wenn man heute mit der CB Four unterwegs ist, merkt man rasch, dass sie von entspanntem Geblüt ist. Mit breitem Lenker und der gut gepolsterten Sitzbank lädt sie zum gemütlichen Verweilen ein. Bequem und entspannt das Starritual mit Benzinhahn, Zündschlüssel und Choke (alles links unten am Tank) und dem Druck aufs Knöpfchen. Sofort entweicht den vier Rohren ein gut gedämpfter sonorer Ton, begleitet von leichtem Rasseln der Steuerkette. Auch hier kann der Choke im Sommer rasch in Ausgangsstellung zurückkehren. Das Getriebe schaltet sich noch besser als das der Yamaha und ohne Krawall gleitet man von dannen. Auch in niedrigen Drehzahlen antwortet der Motor geschmeidig auf Gasbefehle, zeigt aber kaum Temperament. Dafür ist die Maschine über den breiten Lenker in der Stadt wunderbar zu dirigieren. Außerorts sitzt man schon ab 100 km/h im Wind und merkt rasch, dass hier zum flotten Fahren doch eine Menge Drehzahlen nötig sind. Will man nicht an jeder Steigung im Mittelgebirge verhungern, sollten mindestens 6000 U/min auf der Anzeige stehen, und sportliches Fahren lässt die Nadel oft in den roten Bereich zucken.

Handlich und spurtreu ist die Maschine, auch die Gewichtsverteilung ist gelungen, kein Zweifel! Fast schon komisch sind die hinteren Dämpfer. Null Dämpfung und weiche Federn lassen das Heck unkontrolliert auf- und abspringen. Ebenfalls ein Witz ist die vielversprechende Scheibenbremse, die selbst mit Bodybuilder-Kräften bedient, nur dürftig verzögert. Hier scheint die Reibpaarung falsch gewählt oder die Beläge der gefahrenen Maschine waren total verglast. Mit anderen Stoßdämpfern entpuppt sich die „Little Four“ als prima Spaßmotorrad, bei dem Bequemlichkeit, Handlichkeit und Fahrleistungen in einem gesunden Verhältnis stehen. Vibrationen sind kaum fühlbar und auch bei höchsten Drehzahlen kommt nur ein Säuseln aus den Töpfen.

Eine „Bummelmaschine“ ist sie nicht, dafür ist der Motor unten herum zu schwachbrüstig. Schalten und kuppeln müssen Spaß machen, sonst ist man hier auf dem falschen Dampfer. Bei der Pause vor dem Café reckt die Säuselmaschine ihre Töpfe in den blauen Himmel und knackt vielversprechend, während sie abkühlt. Wer - vielleicht in charmanter Begleitung - dem „Alltag ein Schnippchen schlagen“ will, tut gut daran, die Honda zu nehmen. Selten wirkte wenig Hubraum so lässig wie hier!