

Home > Motorcycle News

Honda-Sportmotorrad mit Sechszylinder-Motor in Planung? EICMA könnte einige Neuigkeiten bringen.

BY CARL HARRISON — Juli 28, 2024 in Motorcycle News

68 2 0



Honda könnte dabei sein, einen Einblick in sein zukünftiges Sportmotorrad auf der EICMA – der Mailänder Motorradmesse – zu enthüllen, die für Anfang November geplant ist.

Laut Young-Machine wurde ein Vertreter des japanischen Herstellers bei einer Pressekonferenz nach der Entwicklung von Reihenvierzylinder-Motoren gefragt. Die Antwort lautete: „Geben Sie uns noch etwas Zeit. Auf der diesjährigen Mailänder Messe werden wir eine Vorschau auf das präsentieren, woran wir derzeit arbeiten“.

Der Fokus liegt auf einem neuen Verbrennungsmotor, was darauf hindeutet, dass auf der EICMA etwas Bedeutendes enthüllt werden könnte. Obwohl kein V-Motor erwartet wird, wie Honda's General Manager, Kato, betonte: „Sie sind eine Herausforderung“. Wenn der Motor jedoch um die 1.000 Kubikzentimeter hat, erwähnte Kato: „Wir könnten annehmen, dass es sich um ein Spitzenmodell oder ein Modell ähnlicher Bedeutung handelt“.

Young-Machine spekuliert, dass Honda an einem „exotischen“ Sechszylinder-Motor arbeiten könnte, der heutzutage aufgrund von Umwelt- und Sicherheitsbedenken ungewöhnlich ist. Dennoch hat Honda eine reiche Geschichte des Erfolgs in diesem Bereich, wie das legendäre CBX1000 von 1978 zeigt, das ein Meilenstein in der Branche war. Für jetzt müssen wir auf die Ankündigungen im November auf der EICMA warten.

Tags: [Honda](#)

Nachfolger für die ST1100/ ST1300 und CTX 1300-Modelle?

Als Besitzer einer ST1100 «Pan European», das Modell 1997 mit TCS und CBS-Bremssystem und begeistert von ihrer Nachfolgerin ST1300, die ich 4 Tage zur Probe gefahren bin (in Miete), warte ich schon viele Jahre auf eine neue Pan European. Dem 1300er-Modell wurde Fahrwerksschwächen nachgesagt, eine gewisse Instabilität durch Längspendeln in hohen Geschwindigkeiten, angeregt durch Querfugen zum Beispiel bei Autobahnbrücken, die eine Kurve beschrieben. In Wikipädia wird dazu ganz viel abgehandelt. Aufgrund meiner Erfahrungen auf der GoldWing, die ebenfalls eine komfortable Reisemaschine war mit langen Federwegen, und Geschwindigkeiten von 180 km/h und mehr zuliess, war mir dieses Pendeln um die Längsachse nicht unbekannt. Bis zu einem gewissen Grad musste es einfach «ausgesessen» werden, d.h. in Geradeausfahrt klang es von alleine ab, bei starkem Pendeln konnte es durch eine Krafteinwirkung durch positive oder negative Beschleunigung stabilisiert werden.

Die CTX 1300 verwendete ebenfalls den Motor der Pan European, das Layout war aber ein Cruiser im amerikanischen Styl und fand kaum Käufer. Die kleine Schwester, die CTX 700 gab es mit DCT-Motor. Die NC-Reihe war das erste Modell mit dieser Technik. Nach den VFR 1200-Modellen, der sportlichen Variante und dem Crosstourer, einem Adventure-Bike, verabschiedete sich Honda von den V-Motoren. Selbst die Africa Twin, die 2016 neu aufgelegt wurde, wird von einem Reihen-Twin angetrieben. Daraus entstanden weitere Modelle wie die NT, die Rebel, die diesen Twin der Africa Twin übernahmen.

Für die Africa Twin hat sich Honda mehr als ein Jahrzehnt Zeit gelassen für eine Nachfolgermaschine. Niemand konnte dies begreifen, weil die XRV 650 und spätere XRV 750 sehr erfolgreich verkauft wurde. Auch die ST 1100 war ein gut verkauftes Modell, von Anfang ohne Kinderkrankheiten und mit unglaublichen Laufleistungen. Das Nachfolgermodell wurde von der deutschen Presse schlecht gemacht, denn im Unterschied zu BMW, die bei ihren Tourenmodellen die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h beschränkten, sobald Seitenkoffer montiert waren, gab Honda kein Höchstlimit an. Die Pan European wurde auch als Behördenmotorrad weltweit eingesetzt.

Auch bei der Pan European, einem Motorrad, das als sportlicher Tourer verkauft wurde, ist es weit über ein Jahrzehnt, dass kein Nachfolgemodell lanciert wurde. Für mich wäre ein V6 mit längsliegender Kurbelwelle und Kardan die logische Weiterentwicklung, die die Lücke zwischen dem Luxustourer GoldWing und der zweizylindrigen NT schliessen könnte. Es macht keinen Sinn, ein sportliches Modell mit 6 Zylindern herauszubringen, da bei Sportmotorrädern jedes Kilo zählt. Mit über 200 PS aus 1000 Kubik und 4 Zylindern macht ein 6-Zylinder keinen Sinn.