



## Honda Rebel (2017)

### - Fahrbericht aus MOTORRAD 11/2017 -

Mit der Rebel nimmt Honda den Bobber-Spirit auch in der Einsteigerklasse auf. Der 500er-Twin könnte durchaus für einen kleinen Aufstand sorgen – schon wegen seines Preises.

Frauen- oder Fahrschulmotorrad, diese Bezeichnung hören die Honda-Modellplaner eher ungern. Möglicherweise weil die neue Rebel eben doch in diesem Umfeld ihre Nische finden könnte – in den Händen von Frauen, Fahrschülern, Kurzbeinigen, Neu- oder Wiedereinsteigern. Wenn die Honda-Konfektionäre die Perspektiven ihrer Neuen nüchtern sähen, wäre dieses Szenario wahrscheinlich willkommen. Denn wir erinnern uns: Mit dem Baby-Chopper XV 535 schrieb Yamaha in den 90er-Jahren eine Erfolgsstory. 57 000 Maschinen verkauften sich damals allein in Deutschland. Die Kundschaft: Frauen, Fahrschulen, Kurzbeinige, Neu- und Wiedereinsteiger.

Doch die Zeiten haben sich geändert. Die Rebel ist nicht chromblitzender Chopper, sondern matt lackierter Bobber. Und statt einem V2 steckt der Twin aus der CBR 500 R zwischen den zierlichen Rahmenrohren. Die tragen den Lenkkopf hoch oben, führen die Linie steil abfallend vom Lenker über den aufgesetzten 11,2-Liter-Tank bis zum 690 Millimeter niedrigen Sitzkissen hinab.

Bobber, das bedeutet auch: Auf alles, was nicht unbedingt gebraucht wird, wird verzichtet. Das rudimentäre Rundinstrument, die Einzelscheibe im Vorderrad, die dünne Gabel und die simplen Stereo-Federbeine signalisieren die gebotene Askese – die dicken 16-Zoll-Reifen und die kurzen Kotflügel betonen die Stammeszugehörigkeit.

Auch wenn der sanfte, gleichmäßige Sound des 471-cm<sup>3</sup>-Zweizylinders nicht so recht zum Rebellenimage passen will. Genauso wenig wie die Fußrasten. Oder doch? Denn statt konzeptüblich vorn, sitzen die Rasten mittig, sollen den Piloten fahraktiver positionieren. In Kooperation mit dem wenig nach hinten geschwungenen Lenker sitzt es sich in der Tat ungewohnt, für dieses Konzept erstaunlich aufrecht und engagiert, letztlich aber doch recht komfortabel.

Gemütliches Dahinrollen mit der Kraft aus dem Drehzahlkeller: Wer würde es wagen, darauf zu hoffen? Es muss sich was drehen im Maschinenräumchen, selbst wenn es nur moderat vorangehen soll. Dass der Motor statt 48 PS in der CBR nun nur noch 46 PS, dafür aber ein um 500/min früher anliegendes maximales Drehmoment besitzt, dürften selbst Sensibelchen nicht spüren. Die Rebel damit an ihre Grenzen zu bringen, gelingt aber auf alle Fälle. Der dicke 130er-Vorderreifen (Dunlop D 404) meldet sich aus der Schräglage nur diffus, die schwach gedämpften Federbeine schaukeln das Heck recht lax über die Straße, und die niedrig positionierten Fußrasten kratzen über jeden Huckel in der Kurve. Immerhin: Das ABS, welches gerade bei diesen chopper-orientierten Konzepten wichtiger als bei allen anderen Kategorien ist, agiert souverän.

Doch soll man die kleine Rebellin überhaupt an dieser Latte messen? Denn die XV 535 hat sich zu ihrer Zeit mit ganz eigenen Argumenten durchgesetzt: mit unaufgeregtem Charakter, niedriger Sitzhöhe und – vor allem – einem niedrigen Preis. Mit all dem kann die 5700 Euro günstige Rebel heute auch dienen.

## Technische Daten Honda Rebel

### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Rollenkipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2x Ø 34 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 340 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 2,733,

Bohrung x Hub 67,0 x 66,8 mm  
Hubraum 471 cm<sup>3</sup>  
Verdichtungsverhältnis 10,7 : 1  
Nennleistung 34,0 kW (46 PS) bei 8500/min  
Max. Drehmoment 43 Nm bei 6000/min

### Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 295 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS.

Alu-Gussräder 3.00 x 16; 3.50 x 16  
Reifen 130/90 16; 150/80 R 16

### Maße und Gewichte

Radstand 1488 mm, Lenkkopfwinkel 62,0 Grad, Nachlauf 110 mm, Federweg vorn/hinten 121/95 mm, Sitzhöhe 690 mm, Gewicht vollgetankt 190 kg, zulässiges Gesamtgewicht 361 kg, Tankinhalt 11,2 Liter.

### Garantie und Preis

Garantie zwei Jahre  
Farben: Grau, Silber, Schwarz  
Preis: 5 705 Euro  
Nebenkosten 285 Euro