

Presseinformation

Mai 2011

50 Jahre Honda in Deutschland

Die Motorrad-Meilensteine im Überblick

Offenbach – Als erster japanischer Motorradhersteller eröffnet Honda 1961 eine Europa-Niederlassung: die Honda Motor Trading Company in Hamburg. Zu dieser Zeit hat sich das aufstrebende Unternehmen bereits in seiner Heimat als Nummer eins etabliert und begonnen, den amerikanischen Markt zu erobern. Ebenfalls 1961 feiert Honda als GP-Newcomer die ersten Titel in den Klassen 125 und 250 ccm der Straßenweltmeisterschaft.

Am Anfang eines kometenhaften Aufstieges steht ein Zweitaktmotor mit 50 ccm Hubraum und nur 0,5 PS, der zur Not auch mit Terpentin läuft – in Japan nach dem Zweiten Weltkrieg ein gewichtiges Kaufargument. 1947 präsentiert Konstrukteur Soichiro Honda dann sein erstes komplettes Motorfahrrad *Model A*, das auf Anhieb zum Marktführer avanciert. Dadurch ermutigt, gründet er im Jahr darauf die Honda Motor Co., Ltd.

Mit der von einem Pressstahlrahmen getragenen *Dream D*, deren Zweitaktmotor bei 5000/min drei PS aus 98 ccm leistet, folgt Ende 1949 das erste Motorrad.



Das erste Honda-Motorrad, die *Dream D* (1949).

Presseinformation

In einem nahezu identischen Fahrgestell debütiert dann 1951 der erste Viertakter *Dream E*. Der Hubraum des Ohv-Einzylinders beträgt 146 ccm, 5,5 PS bei 5000/min ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 80 km/h. Bald verkauft Honda von der *Dream E* bis zu 130 Einheiten täglich. Auch das Motorfahrrad *Cub F*, ein technisch verbesserter Nachfolger des *Model A*, erfreut sich großer Nachfrage.

So expandiert das Unternehmen rasant. Zur jährlich modellgepflegten *Dream* gesellen sich die *Benly* mit zunächst 90 ccm und der Scooter *Juno K*. 1955 sorgt Honda mit der *Dream SA* einmal mehr für Aufsehen. Auch dieser Viertelliter-Viertakter läuft auf schmalen 19-Zoll-Rädern, wirkt aber moderner als die *Dream* und erwachsener als die *Benly*. Mit seiner nun obenliegenden Nockenwelle für den Ventiltrieb (Ohc) ist der 10,5 PS starke Motor Vorreiter für eine Technik, die nicht nur bei Honda bald als Standard gilt.



Die *Dream SA* (1955) verfügt über eine oben liegende Nockenwelle.

Die C 100 Super Cub: Vom Lieferfahrzeug zum Bestseller

Seinen wohl einträglichsten Coup landet Soichiro Honda 1958 mit der *C 100 Super Cub*. Als Nachfolger der erfolgreichen *Cub* (Cheap Urban Bike) ist die *C 100* vor allem anspruchslos, belastbar und als Lieferfahrzeug auch einhändig zu dirigieren. Die Kombination von rollertypischen Elementen wie freiem Durchstieg, Beinschutz und Automatikgetriebe mit 17-Zoll-Rädern kommt bestens an. Zunächst von einem 4,8 PS

Presseinformation

starken Ohv-Viertakter, mit der C 65 von 1964 dann von Ohc-Singels angetrieben, verkauft sich die *Super Cub* in diversen Varianten bis 2008 über 60 Millionen Mal und ist damit das am meisten produzierte Motorrad überhaupt.



Die Honda *Super Cub* ist das meist verkaufte Motorrad der Welt.

Die Zeit der Mini-Bikes

Die *Super Cub*-Viertakter mit ihren liegend angeordneten Zylindern verbaut Honda auch in diversen anderen Maschinen wie der sportlichen *SS 50* von 1968 oder den Mini-Bikes *Dax ST* und *Monkey*. Deren Urahn erscheint 1960 als *CZ 100* mit dicken Fünzfzoll-Reifen. Die *Monkey* startet ihre Karriere dann 1967 als *Z 50M* mit dem Ohc-Motor der *C 50*. Später bekommt die *Z 50* Achtzoll-Räder und Heckfederung spendiert. Heute genießen die *Monkey*, aber auch ihr Ableger *Gorilla* und die etwas größere *Dax* mit klappbarem Lenker Kultstatus bei Sammlern und Tunern.

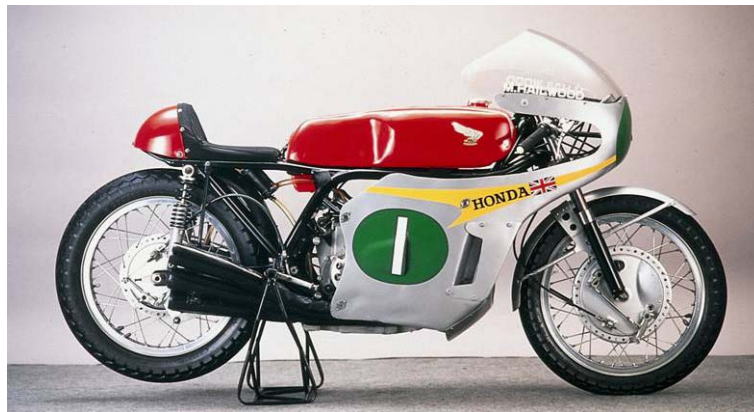


Honda *Z 50M* von 1967: Mini-Bike mit Kultstatus.

Presseinformation

Reihenweise Weltmeistertitel

Mittlerweile hat Honda im Straßenrennsport 16 WM-Titel eingefahren. Zunächst treten die RC-Renner in den Klassen 250 und 350 ccm mit Reihenvierzylindern, ab 1965 sogar mit Sechszylindern an. In der Achttelliterklasse wächst die Zylinderzahl derweil auf fünf.



Honda RC166 (1965): Mit sechs Zylindern zum WM-Titel.

Der Fortschritt im Rennmotorenbau spiegelt sich vor allem im Leistungszuwachs wider: Die RC 161 von 1960 produziert 35 PS bei 13.500/min, ihr sechszylindriger Nachfolger RC 166B (1967) bereits 59,2 PS bei sagenhaften 17.000/min.

Hondas „Black Bomber“

Die im Rennsport gewonnenen Erfahrungen schlagen sich alsbald in der Modellpalette nieder. Als erstes Straßenmotorrad mit zwei obenliegenden Nockenwellen sorgt 1965 die CB 450 für Aufsehen: Der „Black Bomber“, wie die Ur-CB 450 genannt wird, leistet zunächst 43 PS bei 8500/min und gibt sich dabei verblüffend durchzugsstark.

CB 750 Four: Ein Stück Motorradgeschichte

1968: Die CB 750 Four setzt mit ihrem 67 PS starken Reihenvierzylindermotor neue Maßstäbe und gibt maßgebliche Impulse für die weitere Entwicklung im Motorradbau. Zehn Jahre bereichern die Ohc-Modelle das Modellprogramm, zuletzt auch in der Chopperversion CB 750 C für den US-Markt. 1971 folgt die CB 500 Four, 1972 die CB 350 Four.

Presseinformation



Die Honda *CB 750 Four* setzt ab 1968 neue Maßstäbe.

Die Enduro-Vorfahren

Da Motorräder nicht nur auf Asphalt bewegt werden, hatte Honda schon ab 1958 Scrambler-Versionen diverser Straßenmodelle im Programm. Vor allem in den USA erfreuen sich diese grobstollig bereiften Offroader einiger Beliebtheit. Nachdem zwei Amerikaner 1968 mit einer *CL 350* die Baja California gewinnen, präsentiert Honda im folgenden Sommer die konsequenter auf Geländeeinsätze zugeschnittene *SL 350 Motorsport*. Mit seinem 25 PS starken Zweizylinder und dem 19-Zoll-Rad vorne gilt der 142 Kilo schwere Twin als Ur-Enduro.

Goldwing – der nächste Meilenstein

Während die *CB 750* Hondas Position als Marktführer zementiert, arbeiten die Ingenieure in Japan bereits am nächsten Meilenstein, der 1974 vorgestellten *GL 1000 Gold Wing*. Erstmals setzt Honda auf einen Vierzylinder-Boxer und erstmals übernimmt eine Kardanwelle den Antrieb zum Hinterrad. Als Reisemotorrad besticht die 82 PS starke *Gold Wing* mit Durchzugsstärke, Laufkultur und Komfort. Die auf ihr basierende *GL 1100 DX* mit Verkleidung begründet 1981 die Klasse der Supertourer. 1987 folgt als erster Sechszylinderboxer die *GL 1500*, dann 2001 die bis heute gebaute *GL 1800*. War schon die *GL 1500* mit Audioanlage, Tempomat oder elektrischer Rückfahrlilfe

Presseinformation

reichhaltig ausgestattet, besitzt die 1800er seit 2006 als erstes Serienmotorrad sogar einen Airbag.



Reisemotorrad mit Laufkultur und Komfort: die Honda *GL 1000 Gold Wing* (1974).

Neue Akzente in der Mittelklasse

Doch hat Honda nicht nur die gut betuchten Tourenfahrer im Visier. Mit der im Dezember 1977 vorgestellten *CX 500* bietet die Marke ein Modell an, das mit seinem längs eingebauten 80-Grad-V-Zweizylinder, Vierventiltechnik und Kardan neue Akzente in der Mittelklasse setzt. Nach der *Gold Wing* ist sie die zweite Honda mit Flüssigkühlung und Doppelscheibenbremse vorne. Und wie die im gleichen Jahr erscheinende *CBX 1000* läuft der 50 PS leistende V-Twin auf innovativen „ComStar“-Verbundrädern mit schlauchloser Bereifung. 1980 folgt der Softchopper *CX 500 C*, dann die komplett neu gestylte *CX 500 Euro* und ein weiteres Jahr später die *GL 500 Silver Wing* mit rahmenfester Tourenverkleidung. Doch trotz Hubraumaufstockung auf 650 ccm ist der CX-Reihe kein langes Dasein beschieden – ab 1983 gehört den quer eingebauten V-Zwei die Zukunft bei Honda.

Mit sechs Zylindern auf Touren

Als neues Top-Modell tritt Anfang 1978 die „*CBX 1000 Supersport*“ mit einem 105 PS kräftigen Sechszylinder-Reihenmotor an. Wie bei den RC und RCB-Rennern übernimmt ein Dohc-Vierventil-Zylinderkopf die Gassteuerung. Sechs Vergaser

Presseinformation

bereiten das Kraftstoffgemisch auf. Für 1981 konzipiert Honda den Sechszylinder mit einer Verkleidung konsequent als Tourer um. Die Hinterradschwinge stützt sich nun über ein Zentralfederbein ab, dessen Hebelanlenkung eine progressive Abstimmung erlaubt. Dieses „Pro Link“-System findet bald auch in zahlreichen weiteren Honda-Modellen Verwendung.



Mit sechs Zylindern auf Touren: die Honda *CBX 1000 Supersport* (1978).

Das erste echte Superbike

Die Tradition der Reihenvierzylinder führt ab 1978 die *CB 900 F Bol d'Or* fort. Mit 95 PS bei 9000/min setzt der Dohc-Zweiventiler in dieser Klasse neue Maßstäbe. 1981 stellt Honda ihr die verschaltete *CB 900 F2* zur Seite. Die *CB 750 F/F2* sowie die auf mehr Durchzug ausgelegte *CB 1100 F Super Bol d'Or* von 1982 komplettieren die Modellreihe ebenso wie Chopper-Ausführungen. Für den US-Markt offeriert Honda die *CB 900 C* mit Kardan und Zweigang-Vorgelegegetriebe – also insgesamt zehn Gängen.

Mit dem „R“ ins Supersportsegment

Als sportlichster Ableger der Bol d'Or-Reihe ist die *CB 1100 R* von 1980 technisch mit den RCB-Rennmaschinen verwandt, mit denen Honda seit 1976 die Langstrecken-WM dominiert. Von der Basismaschine unterscheidet sich die 115 PS leistende „R“ vor allem durch Vierventilköpfe, höhere Verdichtung und die Verwendung besonders

Presseinformation

hochwertiger Materialien. Vollverkleidet und in zahlreichen Details überarbeitet, deckt die *CB 1100 R* ab 1982 weitere zwei Jahre das Supersportsegment ab.



Die *CB 1100 R*: „beste Fahrmaschine der Motorradoberklasse“ (Motorrad 14/81).

Mit dem Turbo der Konkurrenz voran

Neuland betritt Honda 1980 mit der *CX 500 TC*. Um den V-Twin für den Turbolader und 82 PS standfest zu machen, wird der Motor von Grund auf überarbeitet. Zudem übernimmt mit der kennfeld- und sensorengesteuerten CFI (Computerized Fuel Injection) erstmals bei Honda eine Einspritzanlage die Kraftstoffaufbereitung. Mit der *TC*, die ab Ende 1982 auch mit 650 ccm angeboten wird, ruft Honda die japanische Konkurrenz auf den Plan, die bald ebenfalls Lademotoren anbietet. Doch währt diese Ära nur kurz – die meisten Biker bevorzugten Hubraum statt Turbo-Technik.

Das legendäre V4-Konzept

Den bekommen sie 1984 mit der *VF 1000 F* und deren supersportlichem Ableger *VF 1000 R*. Honda entschließt sich zum V4-Konzept, weil sich damit schlankere, leichtere und leistungsfähigere Triebwerke realisieren lassen. Als Weiterentwicklung der *VF 750 S* von 1982 brilliert die „F“ mit 116 PS bei 10.000/min. Während sie sich wie die Hubraumvarianten 400, 500 und 750 mit kettengetriebenen Nockenwellen für die Vierventilköpfe bescheiden muss, erhält die 122 PS starke *VF 1000 R* einen

Presseinformation

aufwändigen Zahnradantrieb. Bis heute sind V4-Motoren ein wichtiger Eckpfeiler im Programm von Honda.



Die Honda VF 1000 R mit aufwändigem Zahnradantrieb (1984).

Von der Rennstrecke auf die Straße

Durch die Dominanz der Zweitakter im Rennsport kommt Honda nicht umhin, sich ab den 1970er Jahren auch dieser Motorentechnik zu widmen. Den Anfang macht 1973 die Motocrossmaschine CR 125, 1982 folgt die NS 500 für Straßenrennen. Als käuflicher Ableger bereichert ab 1984 die NS 400 R die Modellpalette. Im Leichtmetallfahrwerk der trocken 163 Kilo leichten 400er produziert ein flüssiggekühlter 90-Grad-V-Motor mit zwei liegenden und einem stehenden Zylinder 72 PS bei 9500/min. Die ATAC-Auslasssteuerung verbessert die Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich. Das Nachfolgemodell NSR 250 mit nunmehr zwei Zylindern in V-Anordnung wird von 1986 bis 1997 angeboten.

Die neue Viertelliter-Klasse

Auch die Liebhaber von Viertaktrennern kommen ab Mitte der 1980er Jahre nicht zu kurz. Mit der CBR 250 F lässt Honda die glorreichen Jahre der RC-Rennmaschinen wieder aufleben. Vierventiltechnik und zahnradgetriebene Nockenwellen erlauben beim Nachfolgemodell CBR 250 RR Drehzahlen bis 19.000/min. Die in der CBR bis zu 45 PS starken und dabei standfesten Reihenvierzylinder kommen mit leicht entschärfter Abstimmung ab 1996 in der CB 250 F Hornet zum Einsatz.

Presseinformation



Die *CBR 250 RR* (1990): Vertreterin der neuen Viertelliter-Klasse.

***Africa Twin* und *Transalp*: Großenduros mit Kultstatus**

Bereits 1983 hat Honda mit der *XLV 750 R* eine erste Großenduro im Angebot. 1987 folgt die *XL 600 V Transalp* und ein Jahr später die noch konsequenter für Fernreisen konzipierte *XRV 650 Africa Twin*. Beide Modelle sind mit flüssiggekühlten Dreiventil-V-Twins mit 52 Grad Zylinderwinkel motorisiert, wie sie seit 1983 (*VT 500 E*) in diversen anderen Modellen und Hubraumvarianten verbaut werden. Die ab 1990 auf 742 ccm aufgestockte und bis 2003 verkaufte *Africa Twin* genießt mittlerweile Kultstatus, die mehrfach modernisierte *Transalp* bereichert heute mit 680 ccm und Kraftstoffeinspritzung das Honda-Programm.

Außergewöhnlich und exklusiv: die *NR 750*

Mit der *NR 750* beweist Honda 1991 einmal mehr seine außergewöhnliche technische Kompetenz. In Anlehnung an die *NR 500*-Werksrenner, mit denen Honda 1979 wieder in den Straßen-GP-Sport einstieg, besitzt der V4-Motor nicht runde, sondern langgestreckte – gängig als oval bezeichnete – Kolben sowie acht Ventile pro Zylinder. Neben dieser Besonderheit stecken in dem auf 318 Exemplare limitierten Technologieträger über 200 Patente und innovative Detaillösungen wie die Underseat Schalldämpferanlage.

Presseinformation



Nachfahre eines Werkrenners: die *NR 750* (1991).

Die Geburt eines Supersportlers

Nach den dynamischen *VFR*- und *CBR*-Modellen ist die Zeit für einen Supersportler reif. Mit der *CBR 250 RR* und der *CBR 400 RR* hat Honda bereits ein probates Konzept parat. So tritt die *CBR 900 RR Fireblade* 1992 mit nur 207 kg vollgetankt und 124 PS bei 10.500/min an. Doch die rasante Entwicklung bei den Supersportlern erfordert alle zwei Jahre Updates. Bis heute wuchs der Hubraum auf den vollen Liter und die Leistung auf 178 PS. Seit 2009 ist die *Fireblade* als erster Supersportler neben der *CBR 600 RR* mit dem Combined ABS erhältlich. Ebenso exklusiv: der elektronisch geregelte Lenkungsämpfer.



Eine *Fireblade* von 1992.

Presseinformation

Sauberer Offroadrenner mit Rallye-Erfahrung

Mit der *CRM 250 AR* zeigte Honda 1997 auf, welches Potenzial noch in Zweitaktmotoren steckt. Die 40 PS leistende Enduro basiert auf dem Offroadrenner *EXP.2*, den das Werk bei der Rallye Granada-Dakar eingesetzt hatte. Das AR-System führt unverbrannte Kraftstoffanteile wieder der Verbrennung zu. Ein PGM-Zentralrechner mit diversen Sensoren sorgt für einen unter allen Bedingungen optimalen Motorlauf, reduzierten Benzinverbrauch und in Zusammenarbeit mit einem Doppelkatalysator für eine deutliche Schadstoffreduzierung.

VTEC: Mit Power zur Performance

Um Drehfreudigkeit und Durchzugsstärke optimal zu kombinieren, entwickelt Honda die variable Ventilsteuerung VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control). Zunächst 1999 in der *CB 400 Super Four* verbaut, aktiviert sie jeweils das zweite Ventilpaar pro Zylinder erst bei 6750/min per Hydraulik. Ab 2002 verfügt auch die *VFR 800* über diese Technik. Bereits 1983 debütierte die hydraulische Ventilsteuerung in der *CBR 400 F* unter der Bezeichnung „Revolution Modulated Valve Control“ (R.E.V.).



1999 präsentiert Honda die *CB 400 Super Four VTEC*.

Presseinformation

Die Ära der Powercruiser

Schon mit dem *Gold Wing*-Ableger *F6C* (Valkyrie) beweist Honda 1996, dass Cruisen nicht zwingend Leistungsverzicht bedeutet. Doch begründet wird die Ära der Powercruiser erst 2001 mit der *VTX 1800*, die ihre 97 PS bei nur 5000/min aus einem mächtigen V-Twin schöpft. Um diese Leistung und vor allem das maximale Drehmoment von 156 Nm bei 3000/min auf den Asphalt zu bringen, läuft die *VTX* auf einem Hinterrad der Größe 180/70 R 16. Trotz ihrer respektablen Ausmaße und des gewaltigen Hubraumes besticht die *VTX* durch hohe Laufkultur und gutes Handling.



Begründet 2001 die Ära der Powercruiser: die *VTX 1800*.

Sicherheit auf zwei Rädern

Als größter Motorradproduzent weltweit setzt Honda im neuen Millennium auch bei der Zweiradsicherheit ein weiteres Mal Maßstäbe. Das Modell *Gold Wing* (ab Modelljahr 2006) ist das erste Serienmotorrad mit einem Airbagsystem. Zudem verfügen immer mehr Honda-Modelle auch im unteren Preissegment über kombinierte Bremssysteme.

Presseinformation



Gold Wing – seit 2006 mit Airbag erhältlich

Motorradweltneuheit Doppelkupplungsgetriebe

Mit der VFR1200F verfügt ab 2010 zum ersten Mal ein Serienmotorrad über ein Doppelkupplungsgetriebe, das die Leistung und Effizienz des Motors optimal nutzt. Der Fahrer kann dazu manuell aus drei Betriebsmodi wählen: D-Modus für regelmäßigen automatischen Betrieb, S-Modus, wenn eine sportliche Gangart gewünscht wird, sowie den M-Modus, bei dem der Fahrer aus sechs Schaltstufen wählen und so manuell schalten kann.



Weltpremiere: das Schaltwunder *VFR1200F*