

Presseinformation

5. Mai 2011

Fünf Jahrzehnte Honda in Deutschland / Teil 2 von 5

Die 70er Jahre: Ölkrise zwingt zum Umdenken, Honda punktet

Offenbach – November 1973: Die Ölkrise zwingt Millionen deutscher Autofahrer zu autofreien Sonntagen. Mit weitreichenden Folgen: Manch ambitionierte Pläne für größere, schwere Autos mit immer mehr Leistung und entsprechend hohem Verbrauch landen in der Schublade. Honda hingegen kann vom Trend hin zu kompakten Kleinwagen profitieren. Denn der Civic deklassiert seine Wettbewerber durch sein Design, seine im Vergleich zu vielen Wettbewerbsmodellen hochmoderne Technik und eine sehr umfangreiche Grundausstattung.



Mit dem Civic profitiert Honda in den 70er Jahren vom Kleinwagentrend.

Der Verkaufsstart des 3-Türers mit quer eingebautem 1.2 l-Aluminiummotor und Frontantrieb in Deutschland datiert auf das Jahr 1974. Der erste 5-Türer mit Fließheck, der mit der zweiten Civic-Generation 1979 in Deutschland eingeführt wird, verfügt über einen 1.5 l-Vierzylinder-Motor mit 70 PS bei 5.500/min. Dieser Motor ist eine Abwandlung des bereits 1973 zur Erfüllung des Clean Air Act in den USA im Civic

1/3

Honda Deutschland GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Sprendlinger Landstraße 166 • 63069 Offenbach
Telefon 069-8309-389 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: susanne.mickan@honda-eu.com
www.hondanews.eu • Facebook: [Faszination Honda Hybrid](#)

Presseinformation

eingeführten CVCC-Motors. In Sachen Schadstoffreduzierung setzt Honda für lange Zeit Standards und gilt fortan als einer der innovativsten Motorenhersteller.

Bereits 1976 erreicht die Produktion des Civic die magische Million. Auch in Deutschland ist Hondas Topseller nach wie vor das bekannteste Honda Modell und ein Synonym für den Erfolg und die Leistungsfähigkeit der Marke.

Die unangefochtene Nummer 1 im Zweiradgeschäft

Trotz der eindrucksvollen Erfolge im Automobilgeschäft und Hondas Aufstieg in den Kreis der größten Hersteller weltweit dominiert das Zweiradgeschäft lange Zeit Hondas Aktivitäten in Deutschland. Mit dem Umzug von Hamburg nach Offenbach Ende der 60er Jahre, aber auch durch den Erwerb des riesigen Areals in der Sprendlinger Landstraße manifestiert Honda eine langfristige Präsenz in Deutschland.

Mit einem Marktanteil von über 40 Prozent ist Honda zu dieser Zeit bereits die unangefochtene Nummer 1 der Motorradzulassungsstatistik. Neben den absoluten Verkaufsschlägern, den CB-Modellen in unterschiedlichsten Hubraumklassen, setzt Honda mit neuen Entwicklungen stetig neue Trends: Das Modell SL 125 (ab 1972) gibt den Anstoß zur Endurowelle. Die GL 1000 Gold Wing mit einem 82-PS starken Vierzylinder-Boxermotor mit Wasserkühlung löst 1974 einen Run auf große Tourer aus. Und obendrein bringt das Modell C 185 im Jahre 1976 die Chopperwelle ins Rollen.



Die GL 1000 Gold Wing löst 1974 einen Run auf große Tourer aus.

Presseinformation

Mit der Monkey ins Jugendzentrum

Doch was wären all diese pffiffigen Trendbikes oder die wirklich großen Zweiradboliden à la Gold Wing ohne ihre ganz kleinen Geschwister, die Monkey und die Dax, die in den 70ern hierzulande richtig groß rauskommen! Was die Vespa für die 50er war, stellen Monkey und Dax in den 70ern dar: Kultige Flitzer für hippe Jugendliche, denen knatternde Zweitakter mit Fuchsschwanz längst zu uncool sind.



Nicht nur in den 70ern Kult: die Honda Monkey.

Mit deutschen Werten ins Gartenidyll

Mit einem gänzlich anderen Produkt macht Honda bei einer teils recht schwierigen Klientel buchstäblich Boden gut: Mit dem ersten Rasenmäher aus Honda-Produktion, dem HR21, gelangt ein Honda-Produkt erstmals auf das wohl sensibelste Terrain der deutschen Einfamilienhausidylle. Ausgestattet mit 4-Takt-Motor und Messerkupplung, ist der HR21 ein wahres Prachtexemplar an Laufruhe, Sicherheit und Komfort. Noch heute leisten etliche Exemplare in einigen Ecken der Republik gute Dienste.

Der erste Teil der Serie und weitere Informationen zum 50-jährigen Honda-Jubiläum in Deutschland stehen unter www.hondanews.eu zum Download bereit.