

IMPRESSUM INHALT

"Motorradmarken im Profil"

ist der geschützte Titel einer Buchreihe von
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

Dank

336 Seiten und 1000 Bilder: alleine schafft das kein Autor. Wir danken daher allen, die in der Vergangenheit oder 2002 Basismaterial und Informationen zur Verfügung gestellt haben: Barbara Hoth, Kerstin Martens, Frank Pfirrmann, Armin Ramoschat, Klaus Wilkniss (alle Presseabteilung Honda Deutschland/Honda Motor Europe North), Wolfgang Murrmann (langjähriger Honda D-Geschäftsführer), Gilbert Michel (Honda France), Honda-Händler Horn Iserlohn, Fa. Wagner Buseck-Großen-Buseck, Reinhard H. Hopp, Guido Saliger.

Bildnachweis

Das Bildmaterial stammt überwiegend aus den Archiven Axel Koenigsbeck und Hans-Jürgen Schneider sowie der Foto-Datenbank von Honda Europe. Wir danken den Fotografen, die uns darüber hinaus eigens für dieses Buch Bildmaterial überlassen gestellt haben: Georg Bredohr, Hans-Martin Fetzer, Reinhard H. Hopp, Claus-Georg Petri, Wilfried u. Jörg Neuber, Gerhard Rangger, Gerhard Rudolph/Buenos Dias, Winni Scheibe, Andy Schwietzer, Wolfgang Spankowski; Bilder haben uns auch die Magazine Motorrad News, Motorradfahrer, Tourenfahrer überlassen. Der genaue Bildnachweis befindet sich auf S. 336.

Copyright 2002 by

SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

e-mail: schneider-text@wanadoo.fr

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

Herstellung

Publication, Production, Layout:

Hans-Jürgen Schneider

Technical Support, Scan: Valentin Schneider

Special picture treating: Simon Schneider

Proof-reading: Gabriele Schneider

Printing: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,

D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,

Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

ISBN

0-9540437-9-0

5	Vorwort: Wissenswertes über dieses Buch
6	Honda als Unternehmen: Soichiro Honda, Geschichte seit 1948, Automobilbau und -sport
14	Supersport 1: CBR 900 RR Fire Blade seit 1992
26	Supersport 2: VTR 1000 Fire Storm, VTR SP-1, VTR SP-2
34	Supersport Historie 1: CBR 1000 R, VF 1000 R, VFR 750 R RC 30, RVF 750 RC 45
40	Supersport Historie 2: Ovalekoben-NR 750,
43	Supersport Historie 3: Vierzylinder-Exoten 250 - 400 cm ³ der Serien VFR, RVF, CBR
47	Sporttourer 1: CBR 1100 XX Blackbird seit 1996
50	Sporttourer 2: CBR 1000 F seit 1987, Dual-CBS-Bremssystem
54	Sporttourer 3: CBR 600 F - alle Modelle seit 1986 bis zur CBR 600 FS 2002
66	Sporttourer 4: VFR 750 F seit 1986 bis VFR (800) aktuell
76	VF-Vierzylinder Historie: VF 750 S und F, VF 500 F, VF 400 F, VF 1000 F
82	Supertourer 1: Goldwing 1800 Sechszylinder
86	Supertourer 1 Historie: alle Goldwing-Modelle seit 1974
91	Supertourer 2: ST 1100/1300 Pan European seit 1989
95	V-Twin-Tourer: NTV 650 Deauville, PC 800 Pacific Coast, GL 500, GL 650
100	Naked Big-Bikes aktuell: CB 900 F Hornet, X-Eleven, X4, CB 1300
106	Naked Big-Bikes Historie: CBX 1000 1977, CBX Pro-Link, CB 1000 Big 1 1992,
111	Naked Small-Bikes aktuell: CB 600 F + CB 250 Hornet, CB 750, CB 400-Modelle, CB 500
116	Reihenvierzylinder ohc Historie 1: CB 750 ab 1968, CB 750 F1/F2, CB 500 Four, CB 550 F
114	Reihenvierzylinder ohc Historie 2: CB 650, CB 350 Four, CB 400 Four-in-one
126	Reihenvierzylinder dohc Historie: CB 900, 750, 1100 Bol d'Or, CBX 550 F, CBX 750 F
134	Viertakt-Zweizylinder Historie 1: von C 90 1958 und C 72 Dream zu CB 450 und CB 500 T
139	Viertakt-Zweizylinder Historie 2: CB 125 K, CB 200, CB 250/350, CJ 250/360 T
142	Viertakt-Zweizylinder Historie 2: CB 250/400 T und N, CB 450 N und S, CB Two Fifty
146	Straßen V-Twins 80er und 90er Jahre: NTV 650, NTV 650 GT Hawk, VTR 250, VT 500 E
150	V-Twin Historie: CX 500 und CX 500/650 Turbo, CX 500 Euro, CX 650 E
158	Straßen-Viertakt-Einzylinder Historie 1: von Dream E und Benly J zu CB 100 SS und CB 125 S
160	Straßen-Viertakt-Einzylinder Historie 2: CG, CBZ, CBX 125, CB 250 RS, FT 500, XBR 500, GB 500
166	Straßen-Zweitakter Historie: NS 250 R, NSR 250 R, NS 400 R, RS-Modelle
170	Cruiser 1: F6C, Valkyrie Interstate
172	Cruiser 2: VTX 1800, VTX 1300, VT 500 C, VT 750 C, C2, Black Widow
177	Cruiser 3: VT 1100 C, VT 1100 C2 und C3, VT 600 C Shadow, VLX 400 Steed
182	Chopper Historie 1: von CM 185 und 200 T über 400 T bis Rebel, CB/CX 650 C, CX 500 C
188	Chopper Historie 2: Vf-Modelle VF 750 C 1982 und 1993, VF 1000 F
192	Enduro 1: XL 1000 V Varadero seit 1998, Rallye-Umbau
196	Enduro 2: XL 600 V Transalp seit 1986, XL 650 V 2002
202	Enduro 3: XRV 650/750 Africa Twin seit 1988
206	Enduro Historie 1: von den CL-Scramblern zu den SL- und XL-Modellen der 70er/80er Jahre
220	Enduro Historie 2: NX-Modelle ab 1988, Dominator, SLR 650, Vigor, CityFly, Transcity
226	Hard-Enduros und Viertakt-Crosser: XR-Modelle bis XR 650 R, CRF 450, XR 70 bis 400
233	Zweitakt-Crosser und Moto Cross-Historie: von der Elsinore 1971 zu CR 125/250/500 R
244	Geländesport und Trail: Fahrer, Maschinen (CRM, TL), Erfolge
246	125er aktuell: XL 125 V Varadero, VT 125 Shadow, NSR 125, CG 125, CBZ 125, XLR 125 R
251	Groß-Motorroller: Juno-Oldtimer, Helix 250, FES 250 Foresight, FJS 600 Silver Wing, NSS 250 Jazz
258	125er Roller: FES 125 Pantheon, @ 125/150, SH 125, Dylan 125/150, Lead, Spacy
263	Roller 50 bis 100 cm ³ : von Lead und Melodie über Bali und Scoopy bis Joker X8R; Prototypen
273	Mofas, Mopeds, Mokicks 50 bis 100 cm ³ : Super Cub, SS 50, Monkey, Dax, CB 50 J, MT-5, MB-8 u.u.a.; Studien
286	Studien, Spezialmodelle, Prototypen: von der Egli Bol d'Or zu CB Four Prototype und Bosscat
294	Gespanne: Dreiräder mit Honda-Motorrädern als Zugmaschinen
298	Grand Prix-Sport: WM-Titel und Siege von 1964 bis heute, von Hailwood bis Rossi
310	Moto-GP: RC 211 V - Technik und Einsatz
312	Langstreckenrennen und -Motorräder seit 1969, Superbike, Cup-Rennen
320	Technische Daten der wichtigsten 224 Grundmodelle 1948 bis 2002, Modifikationen
334	Alle Modelle 1948 - 2002 nach Typ und Codierung
335	Quellen, Bildnachweis
336	Alle WM-Titel im Honda-Motorradrennsport seit 1961

Motorräder von Honda: Spitzentechnik aus Japan

Das Bessere ist des Guten Feind - nach dieser Erkenntnis handelte Soichiro Honda sein Leben lang. Und noch heute entwickelt und produziert der weltgrößte Motorradhersteller seine Fahrzeuge nach dieser Devise. Honda schaffte es nicht zuletzt deshalb an die Spitze, weil das Unternehmen und seine Mitarbeiter stets nach dem Optimum strebten.

Auch wir haben als Autoren versucht, ein Werk zu schaffen, das in allen Punkten überzeugt. Unser Ziel war, eine Dokumentation zu erarbeiten, die Neumotorradkäufer ebenso mit umfassenden Text- und Bildinformationen versorgt wie Gebrauchtfahrzeug-Interessenten und Raritäten-Sammler. So präsentiert das vorliegende Buch auf 336 Seiten und mit fast 1000 Abbildungen nicht nur alle wissenswerten Einzelheiten aus rund 55 Jahren Honda-Motorradgeschichte, sondern zeigt die Fahrzeuge auch in allen Details. Vorgestellt werden alle wichtigen Grundmodelle und die interessantesten Sonder-typen seit 1948; die Fotos zeigen die meisten Modelle aus verschiedenen Perspektiven und mit wesentlichen Technikdetails. Zu den Highlights gehören zahlreiche Spezialmodelle und Gespanne sowie interessante Japan-Modelle und in den USA gebaute Typen, die nur über Parallelimporte nach Europa kamen. Viel Zeit haben wir in das Aufspüren avantgardistischer Studien und seltener Prototypen investiert; doch die Mühe hat sich gelohnt, wie die über mehrere Kapitel verteilten Bilder und Informationen beweisen.

Die wichtigsten aktuellen, aber auch verschiedene historisch bedeutsame Modelle werden so ausführlich abgehandelt, wie es sonst allenfalls Fachzeitschriften tun - wobei der Schwerpunkt auf den Fahrzeugen ab den späten 60er Jahren liegt. So haben wir allein den ab 1989 bzw. 1992 produzierten Sportmotorrädern

CBR 600 F und CBR 900 RR je zwölf Farbseiten gewidmet, dem Sporttourer VFR zehn Seiten, den modernen Cruisern der VT-Serie inklusive der F6C zwölf Seiten - und so geht es fort. Dabei werden Technik und Entwicklung keineswegs schönfärbisch im Sinne des Unternehmens dargestellt: Wo es nötig erscheint, üben wir Kritik und zeigen, wo auch für Honda die Grenzen lagen und liegen.

Damit nicht genug: Dieses Buch widmet erstmals auch den Rollern, Mokicks und Leichtkraftträdern die Aufmerksamkeit, die diese millionenfach auf den internationalen Märkten verkauften Fahrzeuge verdienen. Am hohen Stellenwert dieser Fahrzeuggruppe orientiert sich die Fülle von Beschreibungen und Fotos: je fünf Seiten aktuelle 125er Straßenmodelle und Scooter, sieben Seiten Großroller, zehn Seiten Roller von 50 bis 100 cm³. Lange Bild- und Textstrecken schildern ferner die Entwicklung der Zwei- und Viertakt-Crosser, die glorreiche Honda-Grand-Prix-Geschichte von Hailwood bis Rossi, die spannende Story der Langstrecken- und Superbike-Wettbewerbe. Eine Übersicht über die wichtigsten Rennsporterfolge fehlt ebenfalls nicht. Das Einführungs-Kapitel erzählt, wie Honda es zur Weltspitze schaffte - auch mit fortschrittlichen Automobilen und siegreichen Formel 1-Boliden. Technische Daten und eine Typenübersicht 1948 bis 2002 runden den Inhalt ab.

Recherchiert haben wir nicht nur in Deutschland, sondern in halb Europa (vor allem England, Frankreich, Italien und Spanien), aber auch in den USA und natürlich in Japan. Dabei war es oft schwierig, präzise Daten und Baujahre zu ermitteln. Das, was wir fanden, haben wir vor Veröffentlichung eingehend geprüft. Verständlicherweise stehen die Honda-Modelle im Vordergrund, die seit 1961 auf dem deutschen Markt verkauft worden



Von Honda seit Jahrzehnten fasziniert:
Autor Axel Koenigsbeck

sind. Trotzdem ist unser Markenprofil kein reines Honda-Deutschland-Buch, sondern in weiten Teilen auch eine Darstellung der weltweiten Aktivitäten des Unternehmens von Anfang an. Sehr hilfreich war das umfangreiche Bild- und Textarchiv, das wir in den vergangenen drei Jahrzehnten aufgebaut haben. Vor allem die Bilder sind auch so etwas wie ein Album der Erinnerung an die journalistischen Arbeiten der Autoren über Motorräder von Honda seit den 70er Jahren.

Uns hat es großen Spaß gemacht, ganz tief in die oft unglaubliche, immer aber faszinierende Honda-Motorradgeschichte einzutauchen. Wir wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Freude bei der Lektüre dieses Buches. Als wertvolles Nachschlagewerk wird es sicher für immer seinen Platz in Ihrer Bibliothek behalten.

Axel Koenigsbeck,
Hans-Jürgen Schneider (Co-Autor und Herausgeber)

September 2002

Kampfansage an Ducati: V2-Supersportler VTR

Von der VTR 1000 Fire Storm 1996 zu SP-1 und SP-2

Mit den CBR- und VFR-Modellen mischt Honda seit langem kräftig in den Sportler- und Sporttourerklassen mit. Doch gab es bereits vor Jahren nicht wenige Motorradfahrer, denen die japanischen Vierzylinder zu perfekt, zu geschliffen, zu uniform waren. Zu den Marken, die diese Gruppe bedienten, gehörte in erster Linie Ducati. Denn die Italiener hatten die Hardware, nach der das Sportfahrerherz vor allem seit des V2-Siegeszuges in der Superbike-WM verlangte. Unter den Italo-Fans gab es bekanntlich eine Menge, für die ein japanisches Motorrad normalerweise nie in Frage gekommen wäre. Aber - so kalkulierte Honda schon recht frühzeitig - es gab gewiß auch Käufer, die einen japanischen V-Twin durchaus in ihr Kalkül einbeziehen würden, wenn er nur in allen Punkten die entsprechenden Voraussetzungen mitbrächte.

Mit den VT-, NTV- und XLV-Modellen hatte Honda im V-Twin-Segment bereits einige Erfahrungen gesammelt. Daher wurde die Idee, ein großvolumiges Sportmotorrad mit einem V-Zweizylinder-Motor auf die Räder zu stellen, sicher nicht erst in den späten 90ern Jahren geboren. Auf der IFMA 1996 war es dann so weit: Honda präsentierte mit der VTR 1000 F, die den vielverheißenden Beinamen "Fire Storm" trug, eine leichte und schlanke Sportmaschine, die zumindest von der Silhouette her stark an Ducati erinnerte. Für den japanischen Hersteller verlief das Debüt allerdings etwas anders als erwartet. Denn auch Suzuki hatte selbst für manche Insider überraschend die Idee gehabt, sich auf die V2-Sportschiene zu begeben: der Honda-Konkurrent stellte zeitgleich die TL 1000 S mit immerhin 15 PS mehr Leistung aus.



Topmodell der Honda-Supersport-Palette: die VTR 1000 SP-2 von 2002 für 14.590 Euro.

Vom Fleck weg ausgereift: VTR 1000 F

Doch gerade bei den neuen V-Twins zeigte sich, daß Hondas Politik, übereilte Modellentwicklungen zu vermeiden und seine neuen Maschinen ausgereift auf den Markt zu bringen, absolut richtig war. Offensichtlich hatte man aus den Erfahrungen der späten 70er und frühen 80er Jahre nachhaltig gelernt. Denn während



bei Suzuki nach der ersten Euphorie schnell die Ernüchterung folgte, weil die TL gleich mehrere Schwachstellen aufwies, entpuppte sich die VTR als probater Sporttourer, wobei sie ihre Racing-Gene trotz aller Ausgewogenheit nicht verleugnen konnte (und wollte). Letztlich übertrug Honda mit ihr die Philosophie, die hinter CBR 600 F und VFR 750 F steckte, gekonnt auf das V2-Segment.

Anders als bei Hondas bisherigen, quer eingebauten V-Twins beträgt der Zylinderwinkel bei der VTR 90 Grad. In den Zylinderköpfen des extrem kurzhubig ausgelegten Motors steuern je vier Ventile die Gaszufuhr; betätigt werden sie über je



SP-2 im Einsatz, Cockpit: alles, was das Sportfahrerherz begehrt.

zwei kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel. Die Aufbereitung des Kraftstoff-Luft-Gemisches übernehmen zwei Keihin-Gleichdruckvergaser mit 48 mm Durchlaß.

Der Verzicht auf exklusive Technik à la Ducati mit desmodromischem Ventilttrieb und elektronisch gesteuertem Saugrohreinspritzung wurde dem Honda-Käufer dadurch versüßt, daß die VTR mit 18.320 Mark Einstandspreis inklusive Fracht preisgünstiger war als alle großen Modelle der Italiener und daß sie mit 110 PS bei 9000/min deutlich besser im Futter stand als die am ehesten vergleichbare ST 2 mit 944 cm³ Hubraum. Vom deutschen Im-



Ovalkolben-Experiment: Technologieträger NR 750

Limited Edition 1991/92 für 100.000 Mark pro Stück

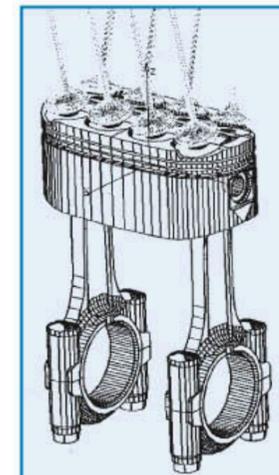
Nachdem Honda mit seiner NR 750 im Langstreckensport auf Erfolgskurs fuhr, wollte man auch normale Kunden in den Genuß der Ovalkolben-Technologie kommen lassen. Allerdings erst nach einigem Zögern und nur unter bestimmten Auflagen, denn bei freiem Verkauf - so fürchteten die Honda-Manager - hätte die Konkurrenz problemlos die außergewöhnliche Technik studieren können. Immerhin hingen an dem Werksrenner rund 200 Patente. Außerdem wollte man verhindern, die Aufmerksamkeit des Publikums zu sehr von der VFR/RVF abzulenken.



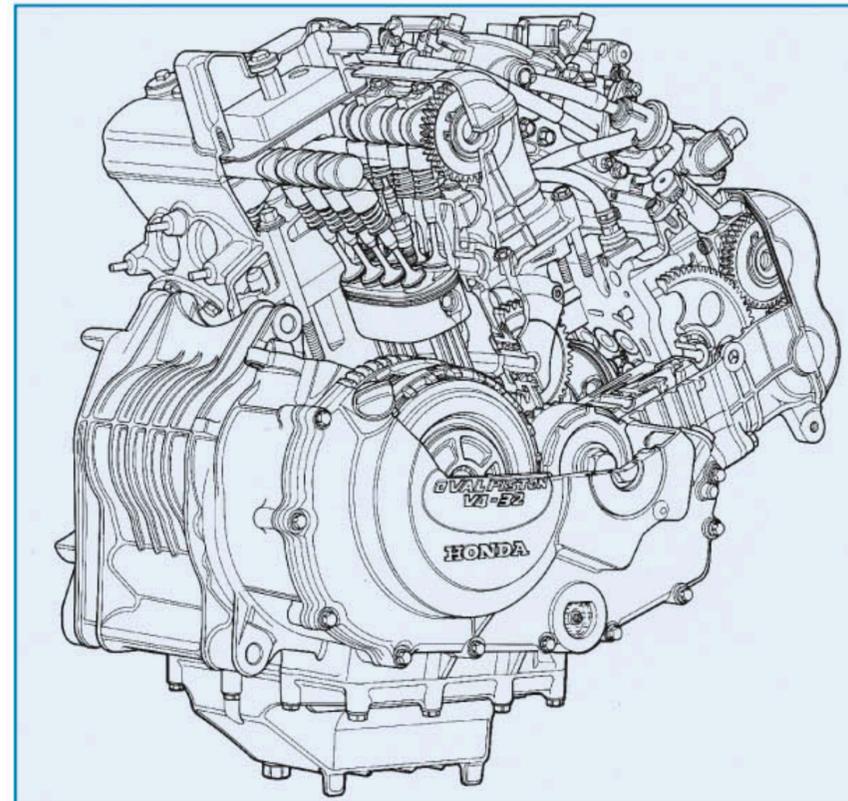
In der Serienversion war die NR 750 "nur" 130, bzw. 100 PS stark. Trotzdem ging von dem Ovalkolben-Renner eine enorme Faszination aus.

Auf der anderen Seite konnte eine käufliche Version zumindest einen Teil der immensen Entwicklungskosten wieder einspielen. Und als Imageträger war die von Anfang an sagenumwobene NR auch nicht zu verachten. So rang sich Honda letztlich zu einer Kompromißlösung durch und bot die Maschine ab Ende 1991 streng limitiert bis zum Oktober 1992 an. Potentielle Käufer mußten sich nicht nur zügig entscheiden, sondern vor allem willens und in der Lage sein, für die NR satte 100.000 Mark locker zu machen.

In der zulassungsfähigen Version war die Ovalkolbenmaschine eher auf die Ansprüche von Technikfans und Sammlern als auf die Bedürfnisse von Rennfahrern zugeschnitten.



Während der V-Vier-Motor der Endurance-Version zirka 160 PS entwickelte, zeigte sich die käufliche NR 750 deutlich gemäßiger. In den meisten Ländern kam er mit

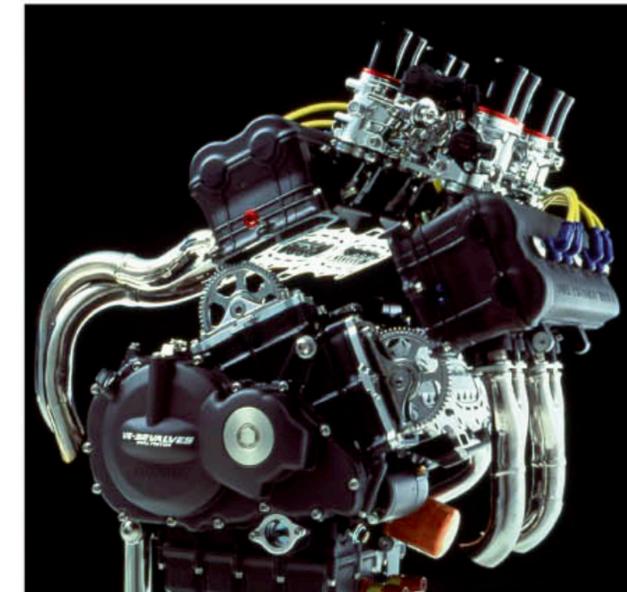


130 PS bei 14.000/min auf den Markt, in Deutschland nur mit 100 PS und bot damit nicht mehr als eine VFR oder andere sportliche 750er. Dabei war die NR mit trocken 223 Kilo auch noch deutlich schwerer als die knapp 190 Kilo wiegende VFR-R. Auf den ersten Blick enttäuschend, doch Honda wollte angesichts der PS-Sensibilität jener Jahre nicht unbedingt als Urheber einer neuen Runde des Wettrüstens in Verruf geraten. Im Test von MO (1/92) korrigierte Alan Cathcart das Zerrbild, das beim Studium des Datenblattes entstehen konnte: "Die NR ist alles andere als ein überteuerter, übergewichtiger, untermotorisierter Eisenhaufen. Es ist nur so, daß wir während all der Jahre des Harrens von der Cyber-Hyper-Langstrecken-NR-Replica träumten (...). Doch dieses Traumbild vernebelt bisweilen den klaren Blick auf die wirkliche NR."

Und die bot Technikbegeisterten immer noch genug Stoff zum Träumen. Herzstück des auch optisch exklusiven Supersportlers war ein kompakter V4-Motor mit 90 Grad-Zylinderwinkel. Bei den Superbike-Rennern setzte Honda zwischenzeitlich auch auf 85 Grad. Die Kolben wurden über jeweils zwei Titanpleuel ohne Hubzapfenversatz an die Pleuelwelle gekoppelt. Die Pleuelform ermög-



Unten: Motor mit abgenommenen Zylinderköpfen. Deutlich zu erkennen die ovalen Strukturen. Einzig: acht Ventile pro Zylinder. Das Schnittbild zeigt die komplizierte Ventilsteuerung per Zahnradtrieb und vier Nockenwellen. Extra: elektronische Einspritzung.





X-11: Black Bird ohne Gefieder Big Bike mit Maxi-Mumm

Schon die Big 1 wollte Honda nicht als Retro-Bike, sondern als schlichte, schnörkellose Maschine am Markt plaziert wissen. So gibt sich auch die 2000 erschiene X-Eleven im Vergleich zu der übrigen mehr oder weniger nostalgisch angehauchten Big-Bike-Konkurrenz betont modern. Die X-11 geht technisch auf die aktuelle CBR 1100 XX mit Kraftstoffeinspritzung zurück. Um den typischen Naked-Big-Bike-Charakter zu erzielen, gab Honda der Maschine mit Änderungen am Zündungs- und Einspritzmanagement eine stärker drehmomentorientierte Abstimmung. Auf dem Papier geht damit zwar ein Verlust von 14 PS einher, in der Praxis stehen die verbliebenen 136 PS bei 9000/min allerdings kaum schlechter im Futter als die der Doppel-X. Das maximale Drehmoment von 116 Nm fällt bei 7000/min an. Mit geregelter Katalysator gibt die schwere Honda - neben den Big Bikes von BMW - in ihrer Klasse ein gutes Vorbild. Da keine Verkleidung den Fahrtwind abhält, konnte die Kühlereinheit kleiner gehalten werden. Deren optisch dominante Seitenverkleidungen sollen bei hohem Tempo als Spoiler fungieren und so den Anpreßdruck auf das Vorderrad erhöhen. Immerhin läuft das Power-Bike rund 240 km/h schnell.

Auch im Fahrwerk weist die X-Eleven Unterschiede zu ihrer verkleideten Schwester auf. So ist der geringfügig überarbeitete Leichtmetall-Brückenrahmen im Heck mit einem LM-Gußteil zur Aufnahme der Zweiarmschwinge kombiniert. Mit der Doppel-X gemeinsam hat die X-Eleven die 43er Gabel, das direkt angelenkte Monofederbein im Heck, das Dual-CBS sowie die 17-Zoll-Bereifung in den Breiten 120/70 vorne und 180/55 hinten.

Obwohl mit einem exzellenten Fahrwerk ausgestattet und dazu deutlich leistungsstärker als die Klassenkameraden - sieht man von der Yamaha Vmax ab -, kam die X-11 beim Publikum bislang



Technisch betrachtet ist die X-11 eines der feinsten Motorräder seiner Klasse. LM-Rahmen, Schwinge, Gabel, Bremsen, Motor: alles erste Sahne. Mit entsprechender Zusatzausrüstung (ab Werk lieferbar) mutiert die Honda zum Langstreckenflieger.



Die Las Vegas-mäßigen Zifferblätter der Instrumente stehen ein wenig im Gegensatz zur wuchtigen Gesamterscheinung der X-Eleven.



nicht sonderlich gut an. Anscheinend erwartet die entsprechende Klientel von einem derartigen Big Bike mehr klassische Anmutung; die deutlich stärkere Resonanz auf vergleichbare Modelle von Yamaha, Suzuki und Kawasaki läßt diese Vermutung zu. "(...) steht fest, daß sich unter der gewöh-

nungsbedürftigen Schale ein wunderbares Motorrad verbirgt. Schade, daß es nicht auf den ersten Blick zu erkennen ist", konstatierte Guido Bergmann in MOTORRAD NEWS 11/99. Aber vielleicht kommt die Zeit der X-11 ja noch. Es ist ja nicht immer Liebe auf den ersten Blick.