

60

Jahre mit hoher Drehzahl

1961 startete Honda sein Europageschäft mit einer Verkaufsstelle in Hamburg. Zu den beliebten Motorrädern gesellten sich immer wieder kompetente Sportwagen mit fabelhaften Hochdrehzahl-Motoren

[TEXT: Karsten Rahmann]

Sieht man die Honda-Motoren nicht im Traum daran, den Motorraumbau an den Nagel zu hängen, als es sich dazu entschloss, in den Automobilen einzusteigen. 1961, als der offizielle Verkauf in Deutschland begann, gewann Mike Halliwood für Honda das TT-Kennan auf der Isle of Man in der 125- und 250-Kubik-Klasse. „Mike die bike“ verwirklichte damit einen Traum, den Soichiro Honda 1954 formuliert hatte: Unter Hondas ersten Automodellen waren folgerichtig kleine Sportwagen, deren Technik viele Parallelen zu den Motorrädern aufwies, vor allem, was die Antriebsaggregate betraf.

Start des Europageschäfts 1961

mit der ersten Filiale in Hamburg

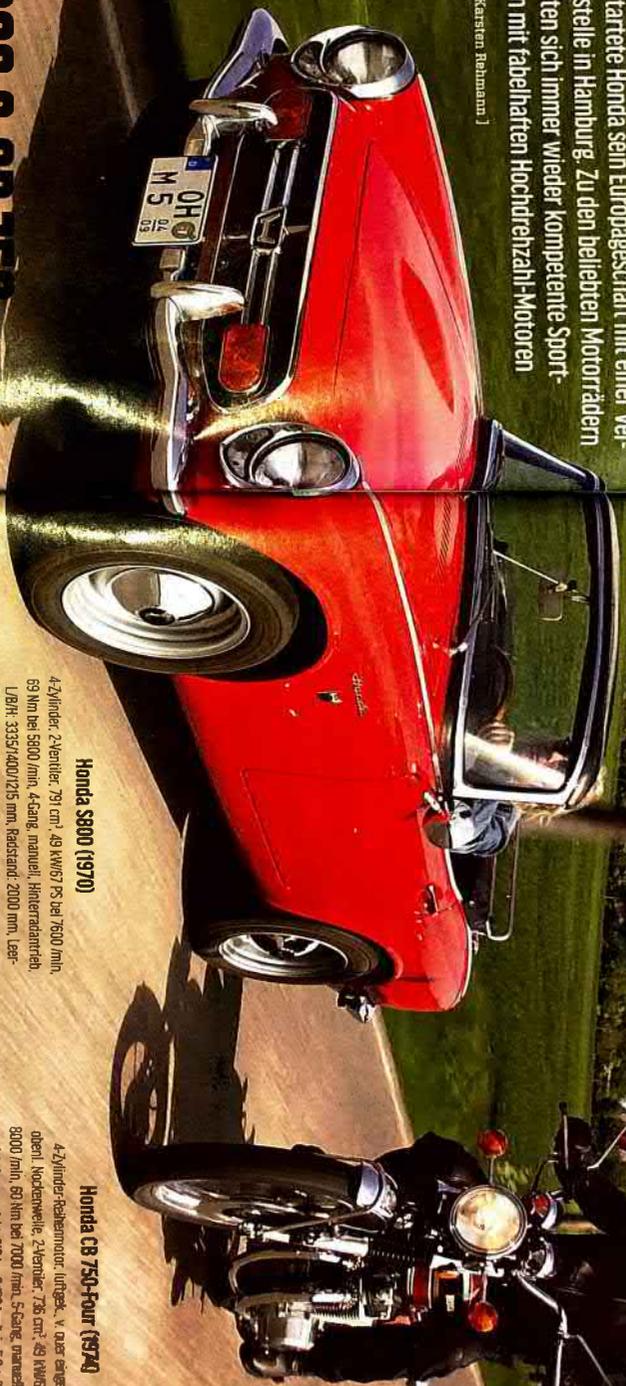
Die winzigen Rennmotorräder wogen keine 100 Kilo, ihre Motoren erreichten hochgerechnet bis zu 200 PS pro Liter Hubraum. Dabei drehten sie über 14.000/min. Im Vergleich dazu war der 360-Kubik-Vierzylinder für die ersten Honda-Pkw zum ausgelegt. In deutschen Autoklubs kristen ließen die technischen Daten des Nachfolgers S800 bereits Schwindelgefühle aus: Volkswagen brauchte schließlich fast dreimal so viel Hubraum, um 44 PS zu erzeugen, und der später Honda-Motor erreichte die doppelte Drehzahl des brawen VW-Boxer 1968 hatte Honda mit der CB 750 Four und dem Roadster S800 zwei Meilensteine mit unterschiedlicher Antriebs-technik, aber gleichen Leistungsdaten im Programm. Die CB 750 Four wurde zum Millionen-seller und ging als erstes „Big Bike“ in die Motorsportgeschichte ein. Der S800 lieferte 30 Jahre später noch die Inspiration für den S2000 – mehr dazu auf den folgenden Seiten.

Fotos: Frank Rating, A2 Archiv Honda

Jetzt lesen: **ClassicCars** 11/2021

Unerschütterlicher konnten Fahrten nicht sein, ein Tracktest um legendären Ferrari 512M und eine A100-Conti im Chrysler 300C sind verteilte. Außerdem im Heft: sportliche Fahrer, die 50er und begehrte Kennwagen der 50er im Vergleich.

Ab sofort für 4,20 Euro am Kiosk



S800 & CB 750

Honda S800 (1970)

4-Zylinder, 2-ventiler, 791 cm³, 49 kW/67 PS bei 7500/min, 69 Nm bei 5000/min, 4-Gang, manuell, Hinterradtrieb, U/R/H: 3335/1400/1215 mm, Reststrecke 2000 mm, Leergewicht 725 kg, 0-100 km/h in 13,5 s, 180 km/h, Bauzeit: 1968 bis 1970, Preis (1970): 7750 Mark

Alle Daten: Mercedes-Benz

Honda CB 750-Four (1974)

4-Zylinder-Reihenmotor, luftgekühlt, V-Over engene, oben, Nockenventile, 2-ventiler, 735 cm³, 49 kW/67 PS bei 8000/min, 60 Nm bei 7000/min, 5-Gang, manuell, Nocken-antrieb, Leergewicht 218 kg, 0-100 km/h in 5,8 s, 200 km/h, Bauzeit: 1968 bis 1972, Preis (1974): ca. 7000 Mark

Alle Daten: Mercedes-Benz



1963: 1.360 Nür 360 Kabin, alter der ersten kompakte 2-Zylinder Kabin-Vergrößerer leistete 57 PS bei 8500/min. Schon nach zwei Jahren abgelöst vom S800



1965: S800 COUPE bei 4-Zylinder mit vier Keiln-Vergrößerer leistete 57 PS bei 8500/min. Superbike-Over eingebaute, luftgekühlter 4-Zylinder, Produktion: über 400.000 Stück



1969: CB 750 FOUR gilt als Urtyp des Superbike-Over eingebaute, luftgekühlter 4-Zylinder, Produktion: über 400.000 Stück



1970: NS800 Generation II des ersten Kennwagens von Honda. Der luftgekühlte 2-Zylinder war wie in Japan ein Riesensoldat



1972: CIVIC FRON setzte Honda bei Kleinwagen auf Fronttrieb. Bis heute wurden weltweit über 22 Millionen Civic verkauft



1976: ACCORD Hondas zweite Säule im Modellprogramm. Geräte mit dem sauber verbrennenden, Schichtkammermotor (CVCC)



1979: CIVIC Die zweite Generation schaffte mit ihrem Dreiventilmotor die US-Abgasnorm durch ohne den dort vorgeschriebenen KAT



1981: ODINETT Dieser Funfacher und der Honda Shuttle waren die Basis der Kooperation mit Rover

CG16 CRX



Kaum 3,70 Meter lang, rund 1,100 Kilogramm – der erste CRX, ein technisches Kabarett!



Bevor die ersten deutschen Vierventilern Motoren bereits nahezu jede theoretisch und praktisch mögliche Steuerung des Gaswechsels bei Viertaktmotoren ausprobiert – bis hin zur Rennmaschine NR 2000 von 1979 mit sauge und schnebe acht Ventilen je Zylinder! Verglichen damit war das 1983 präsentierte kleine Sport-Coupe Civic CRX kaum der Rede wert – dabei gehörte sein 1,5-Liter-Vierzylinder zu den wegweisenden Motoren im Automobilbau. Das Leichtmetall-Ärgernetz besaß eine überlegende Hochleistung, die zwei Einlassventile und ein Auslassventil pro Zylinder steuerte – eine etwaige Lösung, vor allem, wenn der Konstruktoren Material- und Fertigungswahl in die Überlegungen mit einbezogen.

Honda war fransisch zum weitgehenden Motorradhersteller aufgestiegen und fertigte bis zu drei Millionen Kraftwagen pro Jahr. Verglichen damit nahm sich der Automobilbau immer noch

Honda Civic CRX

4-Zylinder, 3 Ventile, 1477 cm³, 74 kW/100 PS bei 5750/min, 130 km/h bei 4500/min, 55-Jahrg. bei 1790 mm, Radst.: 2200 mm, Leertgw.: 626 kg, 1290 mm, Radst.: 2200 mm, Leertgw.: 626 kg, 0-100 km/h in 8,9 s, 190 km/h, Bauzeit: 1983 bis 1987, Preis (1984): 19.490 Mark
Alle Daten Werkstattdaten

recht bescheiden aus, aber der Civic CRX flüchtete eine beispiellose Kreativitätserlebung ein, mit der Honda zu einem der innovativsten und erfolgreichsten Autohersteller der 80er-Jahre avancierte (siehe Zeitreihe am Fuß dieser Seite). Das kleine Bst wenig mehr als 800 Kilo gehörte als kleine CRX-Coupe zu den finsternen Körpern im Land und schaffte es, mit lediglich 1,100 PS die Fahrleistung eines eines VW Golf III zu spahieren. Honda schob 1987 eine weiterentwickelte Generation nach. Deren Ingenieure verfügte in bester Honda-Manier wieder über ein kleines Wunderwerk des Motorenbaus: Die Vierzylinder, die sich bald als griffiger Konstruktionswerkzeuge Weltweitverbreiten sollten, arbeitete in der Topversion schief zur Pleuelstange aus 1,6 Liter Hubraum 150 PS bei 5750/min und beschleunigte das weitläufige Coupé in nur drei Sekunden wie eine 1,6 Liter als eine Tonne wiegende Poupée auf 120 km/h. Honda war damit endgültig zu Großherren geworden. ■

\$2000



Kaum ein Meter hoch, nur 1,100 Kilogramm – das erste CRX, ein technisches Kabarett!



Vergessen Sie jeden Gedanken an andere Koaxiale der letzten 30 Jahre: Der Honda S2000 hat mehr Gemeinsamkeiten mit dem S800 als mit jedem Konkurrentenmodell. Honda schenkte sich dieses Auto 1988 anlässlich des 50. Jahrestags der Firmengründung, und wie es sich für eine Motorschmiede gehört, die im Rennsport auf Grand-Prix-Ebene alles gewonnen hat, was es zu gewinnen gibt, wurde der S2000 ein reiner Sportwagen.

Honda S2000 (1999)

4-Zylinder, 4 Ventile, 1997 cm³, 176 kW/240 PS bei 8300/min, 208 km/h bei 7500/min, 6-Gang, manuell, Hinterradtrieb, U/Bl/Bl, 4135/1750/1290 mm, Radstand: 2400 mm, Leertgewicht: 1290 kg, 0-100 km/h in 6,7 s, 240 km/h, Bauzeit: 1999 bis 2009, Preis (2000): 52.480 Mark
Alle Daten Werkstattdaten

Ein Original, wie es nur Japaner so kompromittiert zustande bringen
 Wie sein Urbin gehört auch der Honda S2000 in die Kategorie der wenigen kompromittierten Sportwagen, die sich gar nicht erst die Mühe geben, etwas zu bieten, das entfernt an Langstreckenkomfort erinnert. Der S2000 wurde zehn Jahre lang in Japan gebaut, über 100.000 Exemplare verließen die Werke in Tochigi und Suzuka. ■



1982: CITY Nur 3,4 Meter lang, aber fast 15 Meter hoch. Der kleinere Motor machte rasch Karriere – wir kennen ihn als Honda Jazz

1984: CIVIC SHUTTLE Pinkeffere Kombination mit Altfranzösischer Art des Halbesign-Lancia Megascamma

1985: ACCORD AERODECK Ein zweifacher Sport-Komfort mit Schräglagen – so munt begann Honda die Kooperation mit Pininfarina

1987: PRELUDE 2.0i AWMs Weltweit erstes Serienauto mit aktiver, mechanischer Servolenkung – in Japan ein Riesenerfolg



1987: VTEC Variable Ventilsteuerung für besseres Drehmoment und einen sparsameren Verbrauch ohne Turbolen oder Kompressor

1990: NSX Mit dem ersten Supersportwagen trat Honda ins Schwarze. Das Fahrwerk des Mittelmotors Zweispieler setzte Maßstäbe

1991: CIVIC VE Die fünfte Generation der Vize-WM auf Honda RCT500. Zweifach-Twin mit über 50 PS

1991: HELIXT BRADL Mehr als Vize-WM auf Honda RCT500. Zweifach-Twin mit über 50 PS

