

## 30 Jahre HONDA CB 750 Four

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Hondas geistige Wurzeln</b>  | <b>2</b>  |
| <b>Ein Riesenschritt für die Menschheit</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Ein Motorrad verändert das Image des Motorradfahrens</b>   | <b>3</b>  |
| <b>KAPITEL 1</b>  | <b>4</b>  |
| <b>Der Ursprung der Honda CB750Four</b>   | <b>4</b>  |
| Ihre Vorgänger  | 4         |
| CB72 SuperSport   | 4         |
| CB450 Dream   | 4         |
| Grand Prix Fours der 60er Jahre, die 250cm <sup>3</sup> RC162   | 5         |
| Grand Prix Fours der 60er Jahre, die 500cm <sup>3</sup> RC181   | 5         |
| Soichiro Honda und die CB750 Entwicklung: typischer Dialog des Präsidenten mit seinen Ingenieuren an der Wiege der revolutionären CB750 Four. | 6         |
| <b>Die Story der Entwicklung der CB750Four; erläutert von den Entwicklungsingenieuren:</b>  | <b>6</b>  |
| Projektleiter Yoshirou Harada:  | 6         |
| Techniker Masaru Shirakura:   | 7         |
| Designer Hitoshi Ikeda:   | 8         |
| <b>KAPITEL II</b>   | <b>9</b>  |
| Sensationelles Debüt auf der Tokio Motor Show   | 9         |
| Der Schock des Neuen  | 9         |
| Die Reaktion der Weltpresse   | 10        |
| Japan   | 10        |
| USA   | 11        |
| England   | 11        |
| Die ursprünglichen Kataloge   | 11        |
| Der Verkaufserfolg  | 12        |
| <b>KAPITEL III</b>  | <b>13</b> |
| <b>Die Entwicklung der FOURS nach der K0 im Jahr 1976</b>   | <b>13</b> |
| 1969  | 13        |
| 1970  | 14        |
| 1972 K2: USA, Europa, Japan   | 15        |
| 1974 K4, K5, K6: USA, Japan   | 16        |
| 1977 K7, K8: USA, Europa, Japan   | 17        |
| 1977 CB750A/EARA: USA, Japan  | 18        |

|   |    |
|---|----|
| CB750 Super Sport (F1): USA                                       | 19 |
| CB750 F1: Europa  | 19 |
| CB750 F2: Japan   | 19 |
| Die DOHC Modelle  | 20 |
| CB750KZ: USA, Europa, Japan                                       | 20 |
| CB750FZ SuperSport: USA, Japan                                    | 21 |
| CB750KZ Limited Edition: USA                                      | 22 |
| Die anderen CB-FOURS  | 23 |
| 1971 CB500Four K0   | 23 |
| 1972 CB350 Four K0  | 24 |
| 1975 CB400F Super Sport: USA Japan   CB400F-1 Super Sport: Europa | 25 |
| 1975 CB550F SuperSport: USA   CB550Four: Frankreich   CB550F1: UK |    |
| CB550F-II: Japan  | 26 |
| 1978 CB900FZ  | 27 |
| 1978 CB1100RB mit halb Verkleidung                                | 27 |

## KAPITEL IV 29

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Rennsport</b>   | <b>29</b> |
| Rennsport Erfolge  | 29        |
| Die größten Rennerfolge der CB750 FOUR:                            | 29        |
| 1971 Geschwindigkeitsrekord der Stromlinien Honda Falke Bonneville | 29        |
| Rennsport Legenden   | 30        |
| 1970 CB750 Rennmaschinen   | 30        |
| 1973 CB750 Rennmaschinen   | 31        |
| 1976 RCB750/1000 (480 und 481)                                     | 32        |
| 1977 RCB750/1000 (481A) / 1978 RCB750/1000 (482)                   | 33        |

## KAPITEL V 34

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Der Traum lebt weiter...</b>  | <b>34</b> |
| Die <i>CB750Four</i> in der Gegenwart  | 34        |
| Die dritte Revolution: Das „Fun & Fan Laboratorium“ in Japan & die Begegnung mit dem 3.Jahrtausend im Geiste von Honda | 35        |

## HONDAS GEISTIGE WURZELN

Schon seit der Gründung im Jahre 1948 durch Soichiro Honda, war die Honda Motor Company ein Unternehmen mit der Zielsetzung Träume Wirklichkeit werden zu lassen, die Welt mit solidem und innovativem Geist zu inspirieren. Mit Weitblick und Übersicht strebte Honda stets danach Produkte höchster Qualität herzustellen; dies bezieht sich auf eine breite Palette von Produkten – und natürlich Motorrad .

Beispiele wie Honda technischen Herausforderungen begegnet reichen zurück bis 1954, als die Firma anfang TT-Rennen auf der "Ile of Man" zu bestreiten. 1959 war der Anfang und nur zwei Jahre später, angetrieben von Durchhaltevermögen und Unerschrockenheit, wurden die 125cc und 250cc Welt Meisterschaften gewonnen. Schon Mitte 1950 war Honda Japans führender Motorradhersteller um Anfang der 60er bereits auf dem Weltmarkt zu agieren. 1961 wurde Honda Europa gegründet und ein Jahr später mit dem Slogan „**You meet the nicest people on a Honda**“ die nordamerikanische Niederlassung. Dieser Spruch von 1962 sollte dabei auch das soziale Image der Biker aufpolieren.

Parallel dazu wurde der Rennkurs von Suzuka eröffnet, der für die Motorsportentwicklung wesentlich war und auch den Weg in die Automobilproduktion mit dem Honda S500 geebnet hatte. Im Jahre 1964 war Suzuka Austragungsort der Formel 1 mit einem ersten Grand Prix Sieg im folgenden Jahr.

Diese historischen Beispiele zeigen wie Honda sich im Laufe der Jahre permanent weiterentwickelte und durch die Umsetzung von Herausforderungen in innovative, erfolgreiche Produkte zu dem wurde was es heute ist. Dieser „Geist von Honda“ war es, der 1969 die Entwicklung und Produktion der revolutionären CB750Four möglich machte und der auch heute noch in den Produkten lebendig ist.

## **EIN RIESENSCHRITT FÜR DIE MENSCHHEIT**

1969 wurde die Welt durch eine Serie revolutionärer Ereignisse erschüttert. Es war das Jahr in dem die USA mit ihrer Apollo-Mission erfolgreich einen Menschen zum Mond befördert haben und die Concorde, der Welt erstes Überschall-Passagierflugzeug, gemeinschaftlich gebaut von British Aircraft Corp. und Aerospatiale Frankreich, ihren ersten Flug zwischen Paris, London und New-York mit Geschwindigkeiten bis zu Mach 2 absolvierte.

Im gleichen historischen Jahr unternahm Honda nun einen Riesenschritt auf dem Weg der Motorrad Technologie. Nach ihrem Debüt im Vorjahr 1968 kam die futuristische CB750Four auf den Markt und änderte das Erscheinungsbild des Motorradfahrens nachhaltig.

Das alles geschah nur zehn Jahre nach der Vorstellung von Hondas aller erstem CB-Modell, der CB92 Super-Sport und der ersten erfolgreichen Isle of Man TT Teilnahme, im Jahr 1959, das auch durch den Start der sowjetischen Mondsonde Lunik I und Amerikas Satellit Pioniers 4 gekennzeichnet wurde.

## **EIN MOTORRAD VERÄNDERT DAS IMAGE DES MOTORRADFAHRENS**

Seit 1960 bestritten Hondas 4-Zylinder Maschinen Weltmeisterschaften und die neue CB750 war ein Beispiel dafür, wie das Racer-Image auch für die Vermarktung erfolgreich ausgenutzt werden kann. Die Sendung der Botschaft Dream CB750Four von Japan nach Nordamerika begann im April 1969 in Form einer Honda Pressemitteilung:

*"Der Genuß einer komfortablen und sicheren Langstreckenfahrt entfaltet sich in ruhiger und entspannter Verfassung an Bord einer Maschine ausgezeichneten Handlings und*

*absoluter Zuverlässigkeit. Das Ergebnis von Hondas technischem Wagemut, die CB750Four Dream, ist das ultimative Motorrad für zeitgemäßes Langstreckentouren und zeichnet Honda als den marktführenden Motorradhersteller dieser Zeit aus. Neben höchster Leistungsfähigkeit bietet die CB750 außerordentliche Fahrstabilität, ist leicht zu fahren und zu beherrschen. Wir möchten mit dieser Maschine einen weiten Kundenkreis ansprechen."*

Honda erfüllt diese Absicht. Die anfängliche Produktion beträgt 600 Einheiten pro Monat, was aber sehr schnell von den Bestellungen übertroffen wurde. Im August 1969 wurde auf 3.000 Einheiten erhöht. Dies war jedoch immer noch zu wenig, so dass eine weitere Fabrik gebaut werden musste.

Schnell sprach sich herum, dass die 4-Zylinder Four eine außerordentliche Leistung bei wunderbarer Kraftentfaltung entwickelte: eine andere Welt tat sich auf im Vergleich mit den Standard-Twins der 60er Jahre. Trotz ihrer Größe erwies sich die CB750Four auch als leicht fahrbar - die Meinung ging um, dass keine Maschine so ein gutes Handling hatte wie die CB750Four.

Nach vier Jahren waren weltweit enorm hohe Verkaufszahlen erreicht worden und begründeten das beträchtliche Ansehen japanischer 4-Zylinder Maschinen. Durch das Einführen neuer Serien der kleinen CB500, CB350 und CB400 FOURS, setzte Honda generell neue Maßstäbe hinsichtlich der technischen Ausgereiftheit und auch hinsichtlich des Komforts einer neuen Generation von Motorrädern.

## **Kapitel 1**

### **DER URSPRUNG DER HONDA CB750FOUR**

#### **Ihre Vorgänger**

##### **CB72 SuperSport**

Von den Anfängen der ersten TT-Rennen der "Ile of Man" 1959 an war es Hondas Politik die technischen Erfahrungen der Rennen in die Serienmaschinen hineinzunehmen.

Zwar hatte Honda zu dieser Zeit noch kein SuperSport Modell entwickelt, aber durch die Studien der Grand Prix Technology und das Beobachten der Motorradszene im Ausland wuchs allmählich das Konzept der CB72 Dream. Der Markt war reif für ein zuverlässiges Hochleistungs-Tourenmotorrad und so entstand in Verbindung mit der Rennsporterfahrung der Plan für ein neues Modell. Als die CB72 1960 vorgestellt wurde, überzeugte sie mit vielen neuartigen technischen Besonderheiten, die sie als Hochgeschwindigkeits-Tourer prädestinierte. Da waren der SOHC 250cm<sup>3</sup> Twin Motor (24PS), Doppelvergaser, ein neuer Typ von Press-Stahlrahmen, eine Telegabel für ein stabiles Kurven/Hochgeschwindigkeitsverhalten und dreifach verstellbare Fußrasten. Viele Biker haben die CB72 schätzen gelernt, sei es als einfacher Tourer oder sogar auch als Gefährt für Langstreckenrennen.

##### **CB450 Dream**

Die Honda CB450 wurde aus der CB77 (305cm<sup>3</sup> SuperSport Modell der Dream Serie) entwickelt. Mit seinem typischen Enthusiasmus für den technischen Fortschritt forderte Soichiro Honda, dass die CB450 einen DOHC Twin Motor haben sollte. Der für die CB450 vorgesehene Doppelnockenwellenmotor basierte auf Hondas CR „production Racer“ Motoren, deren Torsionsventilfedern Umdrehungen bis 10.000 ermöglichten, ein Novum für Motorräder der Massenproduktion. Das Ziel der Produktion des 450cm<sup>3</sup> Motors war es durch kompromißlose Anwendung neuester Technologien den bekannten Britischen 650cm<sup>3</sup> OHV-Vertikal-Twin in seiner Leistungsfähigkeit zu überflügeln.

1965 wurde die CB450 ausgeliefert und schnell bekannt für ihre spitze Drehmomentkurve und die damit typische Kraftentfaltung hochtouriger Rennsportler, die häufiges Schalten notwendig macht. Daraus entwickelte sich ausgehend vom Amerikanischen Markt die Nachfrage für ein Modell mit größerem Hubraum und glatterem Drehmomentverlauf. Solch ein Bike sollte in jedem Fall eine höhere Leistung als irgendein britisches oder amerikanisches Modelle bieten. So wurde das Konzept von Hondas 4-Zylinder CB750 geboren um den Schwachpunkten der CB450 zu begegnen.

### *Grand Prix Fours der 60er Jahre, die 250cm<sup>3</sup> RC162*

Der Grundstock zur Einführung der 4-Zylinder 750 wurde gelegt durch die RC161 Grand Prix Rennmaschine. Ihr Debüt hatte die RC161 Reihenvierzylinder Maschine mit ihrer zentralgetriebenen DOHC Ventilsteuerung 1960 bei der TT auf der "Isle of Man". Dann im folgenden Jahr, markierte die RC162 mit ihrem Titelgewinn die wahre Geburt von Hondas Hochleistungs-4-Zylinder Maschinen.

Im westdeutschen GP 1961 schaffte in der zweiten Runde der 250cc Weltmeisterschaft der Japanische Fahrer Kunimitsu Takahashi mit seinem Sieg ein phantastisches Debüt für die RC162. In dieser Saison, gewannen die Honda Fours jedes Rennen, das sie angetreten hatten: der französische und Argentinische GP (Fahrer Tom Phillis), die IOM TT, Holländische TT, Ostdeutscher und Schwedischer GP (Mike Hailwood), der Belgische und Italienische GP (Jim Redman) und der Ulster GP (Bob McI ntyre).

Zu alledem errang die RC162 sechs Rundenrekorde auf sechs Rennkursen, Honda gewann den Herstellertitel und Hailwood erhielt den Fahrertitel. Dies war in Hinsicht auf Ihre Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit eine überzeugende Vorstellung der Honda Four.

### *Grand Prix Fours der 60er Jahre, die 500cm<sup>3</sup> RC181*

Hondas nächster Schritt war die schrittweise Erhöhung des Hubraums der DOHC Four Motoren. 1962 wurde die RC170 (285cm<sup>3</sup>) für die 350cm<sup>3</sup> Klasse, 1963 die RC172 (339cm<sup>3</sup>), 1964 die RC172 (349cm<sup>3</sup>) und endlich 1966 die RC181 mit 500cm<sup>3</sup> vorgestellt.

Die unermesslich leistungsstarke RC181 war ein wahrer Meilenstein in Hondas GP Geschichte und führte Honda in die mit höchstem Prestige ausgestattete 500cm<sup>3</sup> Klasse ein. Die hohe Leistungsfähigkeit der großen Fours in den 1966er Meisterschaften (Fahrer Hailwood und Redman) führte zu fünf Siegen und katapultierte Honda an die Spitze der Siegesliste der 500cm<sup>3</sup> Hersteller. Honda gelangte mit dieser Leistung an die Spitze jeder Rennklasse (50, 125, 250, 350 und 500cm<sup>3</sup>), ein Kunststück, das niemals zuvor durch einen einzelnen Hersteller erreicht werden konnte.

## **Soichiro Honda und die CB750 Entwicklung: typischer Dialog des Präsidenten mit seinen Ingenieuren an der Wiege der revolutionären CB750 Four.**

Soichiro Honda und Vizepräsident Takeo Fujisawa waren zu dieser Zeit mehr mit dem Honda 1300er Auto Projekt (Antrieb mit doppelt-luftgekühltem Motor, der aus der F1 abstammte; sollte eventuell 1969 herausgebracht werden) als mit einem 750er Motorrad beschäftigt.

Trotzdem, die zwei Männer kümmerten sich auch um die Entwickler des großvolumigen Bike Prototypen. Sie stellten Fragen wie: "Wer will denn wohl dieses Monster bewegen?", oder machten Sprüche über die Testfahrer wie: "auf dem riesigen Bike seht ihr ja aus wie Insekten, sucht lieber ein paar Amis für die Probefahrten."

Irgendwann jedoch, nach einem Auslandsaufenthalt, sah Soichiro Honda einen groß gebauten Mann auf einem sehr kleinen, ihm nicht bekannten 50cm<sup>3</sup> Motorrad. Als er sich näherte, war er überrascht die winzige Maschine als Triumph 650 zu identifizieren und damit die Bestätigung zu finden, dass in einigen Ländern sehr wohl ein Absatzmarkt für ein großes Motorrad zu finden ist. Derart überzeugt erfolgte dann nach seiner Rückkehr in die Heimat Japan der Start für die Herstellung eines großvolumigen Motorrades.

Der erste provisorische 750er Prototyp war die erste Honda mit austauschbarem Ölfilterelement. Aus Mangel an Erfahrung in solchen Dingen war das Filtergehäuse nahe am Sekundärantrieb angebracht. Während eines Besuches um sich über den Fortgang des Projektes zu überzeugen, war Hondas Kommentar: "Ein Ölfilter muss stets sauber eingebaut werden- lass mich mal reinschauen!" Als der Ingenieur den Filter vorzeigte, befand sich Fett auf ihm, was nicht gerade Herrn Hondas Beifall fand und somit die Position des Filtergehäuses sofort abgeändert werden musste. Honda hatte zwei 750Four Prototypen für die 1968er Tokyo Motorshow vorbereitet. Das Entwicklerteam war sich nicht klar welches Modell besser zu zeigen sei: die Trommelbremsenversion, die bereits in japanischen Motorrad Magazinen abgebildet war, oder eine Maschine ausgerüstet mit einer Scheibenbremse am Vorderrad, die sich noch in der Entwicklung befand. Letztlich, als Ausdruck der Verpflichtung zur Innovation hatte sich Honda für die Scheibenbremsvariante entschieden. Dies war das legendäre Debüt einer Serienmaschine mit Scheibenbremse.

## **DIE STORY DER ENTWICKLUNG DER CB750FOUR; ERLÄUTERT VON DEN ENTWICKLUNGSINGENIEUREN:**

### **Projektleiter Yoshirou Harada:**

"Mein Entwurf zielte hauptsächlich in Richtung ein Exportmodell zu schaffen. Aufgrund der Kosten- und Produktionsvorgaben des Managements hatte ich anfänglich auf ein Motorrad basierend auf den CB72 /CB450 Twin SuperSports hingearbeitet. Aber ich fühlte, das ich ziemlich freie Hand hatte und somit die CB750Four mehr in den Mittelpunkt rückte.

1967 wurde dann die Anweisung ein wirklich, großes Motorrad zu bauen, ausgegeben. Dazu wurde ein permanentes, 20-köpfiges Projektteam gebildet und die Entwicklung begann. Zu dieser Zeit gab es Gerüchte, das in UK ein Drei-Zylinder 750cm<sup>3</sup> Modell in der Entwicklung war. Wir dachten: „Wenn die an 3-Zylindern bauen, dann wir sollten wir einen hinzufügen“,

deshalb entschieden wir uns eine 4-Zylinder Maschine basierend auf all unserem Wissen aus der GP/Rennsport Erfahrung ins Leben zu rufen. Die Zielvorgaben waren wie folgt:

1. Autobahn Reisegeschwindigkeit von 140-160km/h (85-100mph), breites Drehzahlband bei guter Kraftentfaltung mit niedrigen Vibrationen und geringen mechanischen Geräuschen, hohes Maß an Sicherheit.
2. Hohe Fahrwerkstabilität selbst bei 160km/h (100mph).
3. Effektive, garantiert zuverlässige Bremsen, auch bei hoher Zuladung und hoher Geschwindigkeit.
4. Ergonomische Sitzposition und Bedienelemente für angenehmes und entspanntes Reisen.
5. Beleuchtung, Instrumente und andere Systeme müssen eine hohe Zuverlässigkeit aufweisen und mit der Wahrnehmung des Fahrers harmonieren. Die Maschine soll gut sichtbar sein und als Besonderheit im Verkehr in Erscheinung treten.
6. Jede zum Einsatz kommende Komponente muss zuverlässig und wartungsfreundlich sein.
7. Konsequenter Einsatz neuer Materialien und neuester Herstellungstechniken wie z.B. modernste Oberflächenbehandlung zur Entwicklung einzigartiger Konstruktionen hoher Qualität.

Die Realisierung dieser Pläne wurde durch den Fundus an Erfahrungen aus den frühesten GP-Tagen und durch die nunmehr zur Verfügung stehenden Computer unterstützt.

Von Anfang an sollte die Leistung der CB750 höher als ein Harley-Davidson V-Twin sein. Wir entschieden uns deshalb ein SOHC Layout zu realisieren, denn damit stand die Möglichkeit der Erweiterung auf einen DOHC Motor für die Entwicklung der nächsten 2-3 Jahre offen. Ich verließ die Motorrad Entwicklungsabteilung zwei Jahre nach dem Beginn des CB750 Projektes. Sonderbarerweise war dies beinahe 10 Jahre vor der Einführung der CB750 mit DOHC Motor."

#### **Techniker Masaru Shirakura:**

"Wir begannen den Motor im Februar 1968 zu entwerfen. Unser Ziel war die Entwicklung des weltbesten Motorrades, jedoch war niemandem klar wie viel Hubraum solch ein Bike haben sollte. Irgendwie tauchte dann die Devise auf: „bigger is better“, jedoch war klar, dass man hier besonders die Motorvibrationen im Auge behalten musste. Big Bikes werden auch für lange Strecken benutzt, so dass die Ermüdung fördernde Vibration auf ein Minimalmaß verringert werden musste. Für Twins wie die CB450 lag die Obergrenze des Hubraums hinsichtlich erträglicher Vibrationen bei 500cm<sup>3</sup>. Verschiedene Motorkonzepte wurden daraufhin hinsichtlich des Drehmomentverlaufes, Beschleunigungs- und

Vibrationsverhaltens auf langen Strecken diskutiert. Konsequenterweise haben wir uns dann für einen quer eingebauten Reihenvierzylinder entschieden. Wir machten uns natürlich auch Gedanken darüber die Nachteile eines „dicken“ Motors: hohes Gewicht, eventuell zu massige Erscheinung und hohe Komplexizität sollten so klein wie möglich sein. Die Windaufstandsfläche des Motors, rotierende Massen, Gewicht, sowie die Reifeneigenschaften wurden in die Kalkulationen einbezogen um so zur Abschätzung der richtigen Motorcharakteristik aus benötigter Motorleistung und dem Drehmomentverlauf für eine Reisegeschwindigkeit von etwa 160km/h zu kommen. Die Abmessungen eines Motors werden durch den Hub und die Bohrung bestimmt. Das Problem großer Bauhöhe wurde für die CB750 durch die Neigung um 15° gelöst. Die Breite jedoch, die die Maschine anfangs als nicht fahrbar erscheinen lies, war ein besonderes Problem. Wir fertigten verschiedene Holzmodelle an und studierten Zeichnungen und Skizzen. Der Weisheit letzter Schluss war dann eine aus einem Stück geschmiedete, fünffach gelagerte Kurbelwelle gegenüber einer mehrteilig gepressten Version. Da ein Motorradmotor generell höher dreht als ein Automotor haben wir mit einem Britischen Hersteller unter anderem die endgültige Auslegung des Schmiersystems erörtert. Aus den Ergebnissen berechneten wir dann den nötigen Öldruck und Öldurchfluss. Als befriedigende Lösung erwies sich letztlich eine Trockensumpfschmierung mittels einer Doppelkammer Trochoidenpumpe. Durch Plazieren des Nockenwellen- und Primärantriebs in der Mitte der Kurbelwelle und Einbau eines Mehrwellengetriebes konnte die Motorbreite auf Höhe der Beine des Fahrers auf die Breite eines Twin-Motors reduziert werden. Der Anlassermotor wurde hinter die Kurbelwelle und der Ölfilter mittig vorne an den Motor angebracht. Dies wurde zwar nie patentiert, wurde jedoch zum Standardlayout japanischer 4-Zylindermaschinen.“

### **Designer Hitoshi Ikeda:**

"Ich glaube das Styling einer Maschine sollte ihre technische Performance wie auch ihre fahrerfreundliche Auslegung eindeutig widerspiegeln. Ein gutes Design lässt den Betrachter, auch ohne das Motorrad je gefahren zu haben, die Performance und Kraft, spüren. Design und Funktion sollten idealerweise zwei Seiten eines einzigen Ganzen sein.

Der Motor ist der Blickfang eines Bikes und, muss daher per se imposant sein. Eine Möglichkeit dies zu erreichen ist ein zierlicher Tank, der den Motor entsprechend in Szene setzt. .

Während der Entwicklung war das Augenmerk sehr auf den Amerikanischen Markt ausgerichtet, wo zu dieser Zeit britische Sport Bikes am erfolgreichsten waren. Die CB450, dessen Tank mehr einen deutschen Stil repräsentierte (Ausdruck des Geschmacks von Soichiro Honda), lief nicht gut in Amerika, so dass ich fortgesetzt daran arbeitete den amerikanischen Geschmack zu treffen.

Die Politik die zur CB750 führte, war von Anfang an den Eindruck zu erwecken, dies Bike stammt direkt von unseren GP-Maschinen ab. Meine Absicht war ein wildes, dynamischen Bike zu kreieren was basierend auf dem 4-Zylinder mit seiner Vierrohranlage trefflich gelungen ist. Das Hochlenker Outfit begünstigte zudem ein Image, das von den Amerikanern gerne angenommen wurde.



Die Schalldämpfer sollten anfänglich aus gewalztem Rohr gefertigt werden, wurden letztlich jedoch, auch aus dem Grund einfacherer Formbarkeit aus zweiteiligen Presslingen hergestellt. Dies war wichtig um die komplexen Biegungen, die für diesen schlanken und kompakten Auspuff realisiert werden sollten, leicht herstellen zu können. Gewalzte Dämpfersysteme kamen für die CB750K7 in dem Bemühen zur Anwendung, der sonst schnittigen Form die klobigen Pressdämpfer zu ersparen.

Vor einigen Jahren traf ich einen CB750 Fan in Deutschland mit seiner im Originalzustand erhaltenen Maschine. Ich war angenehm überrascht und entzückt über die Tatsache, das es immer noch viele CB750 Enthusiasten in Europa gibt."

## **Kapitel II**

### **CB750K0: DIE REVOLUTION**

#### **Sensationelles Debüt auf der Tokio Motor Show**

Die spannende Vorstellung des Prototyps der CB750Four auf der 1968er Tokio Motor Show war ein herausragendes Ereignis in Hondas Firmengeschichte. So wurde das erste Japanische Bike der 750er-Klasse – atemberaubend ausgestellt auf einem Drehteller inmitten des Honda Messestandes - das populärste seiner Art. Die Messebesucher kamen nicht umhin von dieser Präsentation sehr beeindruckt zu sein.

#### **Der Schock des Neuen**

Die CB750Four sprengte die bisherigen Standards existierender Motorräder in jeder Beziehung. Mit einem luftgekühlten Viertakt-SOHC 4-Zylinder Motor in Hondas erstem Doppelschleifenrohrrahmen, einer hydraulischen Vorderradscheibenbremse und einem selten langen Radstand von 1.480mm, war sie ungleich allem was vorher existierte, in Japan oder auch irgendwo anders. Es gab zwar vorher andere 4-Zylinder Maschinen, z.B. die 600cm<sup>3</sup> MV Agusta aus Italien oder die deutsche 1000cm<sup>3</sup> Münch mit einem NSU Automotor angetrieben, aber jene Maschinen waren nur in winzigen Stückzahlen hergestellt und verkauft worden. In der Szene dieser Zeit wurde die in Serie produzierte CB750 nicht nur von Honda Fans begrüßt: ihr vernünftiger Preis und die hervorragende Qualität machte sie zum Thema #1 unter den Motorradfreunden weltweit. Die Serienversion tauchte in den Medien auf und wurde zeitgleich im April 1969 auf Hondas Arakawa Teststrecke in Japan, der Britischen Brighton Show, dem Nürburgring in Deutschland und Le Mans in Frankreich, der Öffentlichkeit vorgestellt. Überall war das Lob auf die CB750 beispiellos.

Revolutionäre Technische Neuerungen:

Mit der CB750 wurden viele neue Leistungsmerkmale verwirklicht und zudem der Schwerpunkt auf einen hohen Fahrkomfort gelegt. Ein Auszug aus der zeitgenössischen Presse:

1. Vier-Takte, vier Zylinder, vier Vergaser, vier Schalldämpfer.

Schnelle Beschleunigung aus dem Stand oder für das Überholen, ein hyperstarker Motor mit hohem Drehmoment. Jeweils ein Vergaser pro Zylinder, plus vier Auspuffrohre und Dämpfer, das bedeutet effektive Geräuschdämpfung und geringe Umweltbelastung.

2. Scheibenbremse am Vorderrad

Die vordere Scheibe bietet ausgezeichnete Verzögerung und einen exzellenten Druckpunkt. Dank ihrer Spezifikation wie besonders legierter Edstahlscheibe, selbsteinstellenden Bremsbelägen, saustarker Hydraulik mit lecksicherem Hauptbremszylinder liefert sie bei gutmütigem Auftritt ein dauerhaftes und verlässliches Bremsverhalten.

3. Leistungsfähiger Wechselstrom Generator

Zum ersten Mal wurde einem Motorrad ein volltransistorisierter magnetischer Wechselstrom Generator spendiert. Kompakt, aber mit hoher Leistung, bietet das System bei langer Lebensdauer eine sehr hohe Zuverlässigkeit.

4. Doppelschleifenrohrrahmen

Der verwindungssteife Rahmen mit langem Radstand hat eine besondere dreifach-downtube Struktur zur Unterstützung des Steuerkopfes. Seine Stabilität ist hervorragend was sich besonders unter harten Bedingungen wie Fahren mit Hochgeschwindigkeit zeigt.

5. Vordere und hintere Aufhängung

Der Einbau einer soliden Gabel, d.h. präzise Führung von der Radmitte bis zum oberen Joch, ermöglichen sehr gutes Handling und Spurstabilität. Am Hinterlauf sorgen De-Carbon Stoßabsorber mit spezieller Dämpfung für einen exzellenten Komfort. Die Hinterradschwinge aus gepresstem Stahl mit optimierter Querschnittvariation als Funktion vom Abstand zur Schwingenachse sorgt für ausgezeichnete Führung und gewährleistet die Steifheit der Gesamtkonstruktion vom Gabelansatz bis zur Hinterradverschraubung.

6. Sicherheitsreifen für hohe Geschwindigkeiten

Im GP-Sport entwickelte Reifen verhindern Shimmy-Schwingungen im High-Speed-Bereich und bei welliger Fahrbahn und sorgen für ausgezeichnete Straßenlage. Perfektes Feinwuchten der Räder eliminiert Hochgeschwindigkeits-Vibrationen.

## **Die Reaktion der Weltpresse**

### *Japan*

Erste öffentliche Test-Sessions wurden im April 1969 auf der Honda Arakawa Teststrecke durchgeführt. Dort wurden auch die RC GP-Maschinen entwickelt. Da es sich um die größte und schnellste Straßemaschine handelte, hatte Honda, medizinische Einrichtungen einschließlich Ärzte, Krankenschwestern und Tragen für diese Tests aufgeboden. Motor-Journalisten, die zum ersten Mal nahe an die CB750 herankamen waren zuerst überwältigt davon wie viel größer und schwerer als eine CB450 die neue 750er war. Einmal mit ihr

gefahren waren sich alle einig wie leicht und harmonisch sie zu fahren war, vergleichbar mit einer Honda Super Cup und niemand wollte so schnell wieder absteigen.

### USA

Das Beste ist auch stets etwas extravagant. Sie ist nicht nur außergewöhnlich funktionell, bereitet auch beim Fahren unvergleichbares Vergnügen.

### England

Motorcycle: brav und fahrbar, die Maschine schnurrt glücklich ab 3,000rpm los, bei kleinstem Gasimpuls dreht sie bereitwillig weiter hoch; sie läuft so sanft, dass erst Tacho und Winddruck im Gegensatz zur eigenen Empfindung die Dynamik signalisieren.

### **Die ursprünglichen Kataloge**

Früher oder später, war klar: ‚Honda würde es tun.‘

Honda Amerika annoncierte eine vierfarbige Anzeige in einer Motorrad Zeitschrift vor der offiziellen Vorstellung der CB750. Das Cover zeigte ein Bild des Prototyp der Tokio Motor Show und war ein großartiges Debüt „wie gedruckt“. Im Zentrum der Seite prangte die CB750Four mit Motor, Vergaser, Seitendeckel Emblemen und schon fast der Farbgebung der endgültigen Produktionsmaschinen. Für die Zeitungskäufer war dies eine ziemliche Überraschung.

Der Honda CB750Four Katalog für das Ausland war zwei Monate nach dem Start der Auslieferung im April 1969 noch nicht fertig. Die früheste Publikation war ein Dreifachfaltblatt mit einer abbiegenden Four auf dem Cover. Das Foto zeigte die Four von quer vorne aus niedrigem Blickwinkel, mit Betonung der Scheibenbremse, den vier Rohren und in beachtlicher Schräglage. Das CB750four Logo zierte dominant den Umschlag der Broschüre und der Hubraum erschien stolz in weißer Beschriftung auf einem gefärbten Hintergrund. Klar zu sehen war die neue Scheibenbremse und die zwei Auspuffrohre auf jeder Seite um den Vier-Zylinder klar herauszustellen. Beim Auffalten des Katalogs wurde man von einem 630 x 300mm Poster empfangen, neu war auch die Präsentation der neuen Features in Großbuchstaben quer über die erste Seite.

Scheibenbremse:

Für die Massenproduktion der Scheibenbremse bemühte sich Honda um die Firma Airheart, leider erfolglos. Daher wurde die Bremse dann von Honda selbst entwickelt. Dies war eine beachtliche Leistung handelte es sich hier doch um die erste serienmäßige Scheibenbremse der Welt, dazu noch mit rostfreier Bremsscheibe.

Instrumente:

Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler Tachometer waren ergonomisch gewinkelt angebracht und hatten anti-reflex Gläser zum leichteren Ablesen der Indikatorlampen und des ebenfalls verfügbaren Tageskilometerzählers.

Motor:

Da ursprünglich eine Monatsproduktion von 600 Einheiten angepeilt worden war, sind die frühen KO Motoren im Sandgußverfahren hergestellt worden, bis dann Mitte 1969 auf das

Spritzgußverfahren umgestellt wurde. Übrigens das Ölfiltergehäuse war anfänglich einfach zylindrisch gewesen, die Kühkrippen wurden erst bei späteren Serein eingeführt.

Vier Rohre:

Vier Schalldämpfer, die an die Megafone der GP-Maschinen erinnern sollten, waren erstmalig in einer Serienmaschine verbaut und hatten einen nie dagewesenen Sound. Um die komplizierten Formen der Dämpfer zu realisieren, dies war nötig für hinreichende Bodenfreiheit bei Schräglage, wurde auf Presstahl teile zurückgegriffen.

American Girl:

Der amerikanische Markt war das Hauptziel der Vermarktung der CB750; die zeitgenössische Werbung zeigte die typische Amerikanische Schönheit in Westernlandschaft während der Text auf die Top-Leistung dieser Maschine abzielte.

Beispielszenen in der Werbung:

ein lässiger Fahrer mit zu der Zeit in den USA populärem Jet-Helm, währenddessen in Japan der gleiche Fahrer mit Windbrille unterwegs ist; in Amerika's erstem Katalog trug der Fahrer nur ein Visir.

Strand Szene:

Um die Leichtigkeit trotz ihrer gewaltigen Erscheinung zu unterstreichen wurde die CB750 auch mit weiblichem Fahrer abgelichtet.

Ein luxuriöser 12-Seiten Katalog wurde für den Japanischen Markt ausgegeben, war dies doch das Land, das den König der Motorräder hervorgebracht hatte.

### **Der Verkaufserfolg**

#### **USA: \$1.400**

Das amerikanische Debüt der CB750 FOUR fand während der jährlich abgehaltenen amerikanischen Honda Händler Meetings in Las Vegas statt. Der anfängliche Preis von \$1,400 war niedriger als die Händler erwarteten. Das Ergebnis war, dass die Herstellung des Modells nicht mit der Welle der Bestellungen schritt hielt und somit ein höherer Preis von \$1,800-\$2,000 festgesetzt wurde.

#### **Deutschland: DM6.500**

In Deutschland lief die Einführung der CB750 Four parallel zur Vorstellung von BMW's neuer R75/5. Obwohl für den deutschen Markt sogar Sonderausführungen mit kleineren Blinkern, zylindrisch geformtem Rücklicht und einer speziell gestalteten Nummernschildhalterung gebaut wurden, erreichte man nur einen Verkauf von ungefähr 500 Einheiten. Trotzdem zeigten die Zahlen der Neuzulassungen für Honda Motorräder über 51cm<sup>3</sup> ein stetiges Wachstum: 741 Einheiten 1968, 1036 im Jahr 1969, 2146 1970 und 5325 1971. Diese Zunahme stand in klarem Zusammenhang mit dem Erscheinen der CB750.

#### **UK: £650**

Die Besucher der Brighton Show im April 1969 wurden mit einer in der Luft baumelnden Honda CB750 überrascht. Damit hatte sie klar den anderen 750cm<sup>3</sup> Modellen wie die 2-

Zylinder Norton Commando und den 3-Zylindermaschinen von BSA und Triumph die Schau gestohlen.

Die britischen Biker waren die seidenweiche Kraftentfaltung ab 3000 U/min von ihren OHV-Motoren nicht gewöhnt. Für die UK-Version wurden die Blinker und die ovale Heckleuchte von den CB250/350 Modellen übernommen, das Nummernschild fand seinen Platz auf dem vorderen Kotflügel. Die K0 hatte nach heutigem Sprachgebrauch einen Streetfighter-Lenker.

#### **Frankreich: FF9.450**

Die CB750 für den französischen Markt war dem US-Modell ähnlich. Blinker ähnlich denen der Super Cub 50 wurden jedoch nur für die K0 verbaut. Dies war der einzige Unterschied der Französischen Variante.

Die erste CB750 für Frankreich wurde im Mai 1969 in Le Mans ausgestellt. Nach dem Sieg des Bol d'Or 24 Stunden Rennens im gleichen Jahr nahm die Popularität der Maschine sehr zu. Die Zahl der Honda Motorräder über 51cm<sup>3</sup> wuchs schnell: 751 Einheiten 1968, 3008 im Jahr 1969, 5651 in 1970 und 11,629 in 1971. Verantwortlich für die Steigerung war wiederum die CB750.

## **Kapitel III**

### **DIE ENTWICKLUNG DER FOURS NACH DER K0 IM JAHR 1976**

Anlässlich des 30sten Jahrestages der Honda CB750 Four, folgt nun ein kurzer historischer Abriß der Generationenfolge der Fours sowie ihrer verwandschaftlichen Beziehungen zueinander (Seriennummern und Modifikationen sind aufgelistet; da manche Modifikationen ohne Änderung der Seriennummern durchgeführt wurden, können einige Informationen von den tatsächlichen Daten abweichen). Abhängig von den Bestimmunsländern waren die CB's unterschiedlich; Unterschiede in Verkaufs und Pflege Aspekten sowie bei Modellname, Motor- und Fahrwerkangaben, Farben und auch dem elektrischen Schaltplan waren mannigfaltig selbst bei Maschinen eines Jahrgangs.

Zur Sicherstellung eines effektiven Verkaufs und eines zuverlässigen Service mit entsprechender Ersatzteilversorgung hatte Honda bereits vor der Vermarktung der CB750Four Tochtergesellschaften gebildet:

1959 : Amerikanische Honda Motor/USA

1959 : Europäische Honda Motor/Deutschland

1964 : Honda Frankreich

1965 : Honda UK

1969 : Honda Australien, Honda Kanada

#### **1969**

CB750Four K0: USA, Europa, Japan

Verkaufsdatum: USA: 1969/06, Japan: 1969/08, Europa: 1970/01

Produktcode: 300

Rahmen: CB750 1000001-

Motor: CB750E 1000001

Die Fours von 1969 bis 1970 hießen nicht von Anfang an K0, aber nachdem Honda spätere Ausführungen K1 genannt hat, wurden die Maschinen vor der K1 eben K0 getauft. K1 steht übrigens für das Japanische 'Kairyō 1 go' und bedeutet soviel wie '1. Verbesserung' auf Deutsch.

Honda steigerte die Monatsproduktion auf mehr als 5.000 Einheiten in etwas mehr als einem Jahr und führte ab K0 7400 ein gegossenes Kurbelwellengehäuse ein. Das jeden Vergaser unabhängig öffnende Vier-Kabel Gaszug-System wurde nur bei der K0 verwendet.

### **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)

4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung x Hub 61 x 63mm

Hubraum 736cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9.0:1

Vergaser PW, 4 x 28mm

Schmiersystem Trockensumpf

Leistung: 67PS/8000rpm

Max. Drehmoment 6.1kgm/7000rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 218kg

### **1970**

CB750Four K1: USA, Europa, Japan

Verkauf ab: USA: 1970/09-1971

Frankreich: 1970/11

Produktcode: 300

Rahmen: CB750 1044650-

Motor: CB750E 1044806-

Mit Aufkommen der K1 wurde folgendes verändert: Tank, Luftfilter und Seitendeckel. Ziel war es die Maschine schlanker zu gestalten, so dass im Gegensatz zur K0, auch kleinere Fahrer komfortabel unterwegs sein konnten. Mit zunehmenden Verkaufszahlen wurde auch die Sicherheit verbessert. Am Motor wurden elektrische Bauteile wie die Zündung und der

Spannungsregler geändert, zudem die nun mechanisch gleichgeschaltete Vergaserbetätigung auf das Zug/Druck Kabelsystem umgestaltet. Das Luftfiltergehäuse wurde geändert. Der Gabelfederweg wurde verlängert und die Kotflügelkanten waren von nun an umgebördelt statt glatt abgelängt. Der Seitendeckel trug nun das '750 Four' Emblem.

### **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **S**ingle **O**verhead **C**am**S**haft)

4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung x Hub 61 x 63mm

Hubraum 736cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9.0:1

Vergaser PW, 4 x 28mm

Schmiersystem Trockensumpf

Leistung: 67PS/8000rpm

Max. Drehmoment 6.1kg-m/7000rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 235kg

### **1972 K2: USA, Europa, Japan**

Verkauf ab: USA: 1972/02

Frankreich: 1972/01

Produktcode 300

Rahmen: CB750 2000001-

Maschine: CB750E 2000001-

Die K2 konnte mit weiteren Sicherheitsverbesserungen aufwarten: größeres Rücklicht und größere Seitereflektoren, modifiziert Blinker und vier Indikatorlämpchen in der Lenkerhalterung. Sitz und hinterer Kotflügel wurden geändert, die Scheinwerfergehäuselackierung war nun schwarz mit verchromtem Halter und die Gesamtform der Schalldämpfer verbessert. 1973 wurde eine nur für die USA gebaute K3 gebaut, gekennzeichnet durch einen radikal geänderten Tank, Bremssattel Verbesserungen, Bremsscheibenabdeckung und neuem oberen Gabeljoch.

## **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)

4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung x Hub 61 x 63mm

Hubraum 736cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9.0:1

Vergaser PW, 4 x 28mm

Schmiersystem Trockensumpf

Leistung: 67PS/8000rpm

Max. Drehmoment 6.1kg-m/7000rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

## **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 235kg

## **1974 K4, K5, K6: USA, Japan**

Verkauf ab 1974

Produktcode: 341

Rahmen: CB750 2300001-

Maschine: CB750E 2300001-

Die K4 ist der US amerikanischen K3 des Jahres 1973 sehr ähnlich, haben doch beide Länder auch ähnliche Sicherheitsanforderungen. Unterschiede gibt es trotzdem, als da wären Änderung des hinteren Kotflügels, 5- statt 3-stufige Federvorspannungseinstellung der hinteren Stoßdämpfer, Umgestaltung des Tageskilometerzählers, Verkleinerung der Blinkerhalter und Vergrößerung des Rückspiegeldurchmessers auf 114mm. Im Rahmen der jährlichen Modellpflege nur für Amerika wurde 1975 die K5 vorgestellt. Die CB750K5 wurde mit Blinkern von Hondas neuem Flaggschiff, der Gold-Wing, geliefert.

Mit der CB750K6 des Jahres 1976 wurde seit der K2 ein Modell mit ersten größeren Änderungen für den europäischen Markt eingeführt. Beachtenswerte Änderungen waren der neue Tank und der nun niedriger angebrachte Lenker. Die Motorleistung wurde für Deutschland auf 63PS/8,000rpm reduziert; trotzdem, die K6 wirkte sehr kraftvoll mit ihrer rennmäßigen Vierrohranlage.

## **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)



4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung x Hub 61 x 63mm  
Hubraum 736cm<sup>3</sup>  
Kompressionsverhältnis 9.0:1  
Vergaser PW, 4 x 28mm  
Schmiersystem Trockensumpf  
Leistung: 67PS/8000rpm  
Max. Drehmoment 6.1kg-m/7000rpm  
Zündung, Batterie & Zündspulen  
E-Starter und Kickstarter  
5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung

### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas  
V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø  
H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø  
Gewicht trocken: 235kg

### **1977 K7, K8: USA, Europa, Japan**

Verkauf ab: 1977-  
Produktcode: 405  
Rahmen: CB750 2700002-  
Motor : CB750E 2700001-

Die K7 hatte denselben Motor und fast identischen Rahmen wie die CB750F1, nur der Ölbehälter und die Seitendeckel waren anders. Die Felgengrößen waren nun 3.50 x19 vorn und 4.50 x17 hinten und die Japanische Version hatte, im Gegensatz zu den Europäischen- und US-Versionen nun eine Scheibenbremse hinten bekommen.

Der Motor war nun mit Palladium=Pd Beschleunigungspumpen Vergasern bestückt (entwickelt für die F2) und hatte, außer in Japan, die F1-Nockenwelle, mit der bei wieder höherer Leistung von 67ps/8,000rpm außerdem die Umweltauflagen erfüllt werden konnten. Zudem war die K7 mit einer O-Ringkette, niedrigerer Lenkerhöhe und dem Emblem 'CB750 vier K' auf den Seitendeckel ausgestattet.

Kurz vor der Einführung der DOHC CB750KZ wurde das letzte SOHC Modell namens K8 in die USA geliefert. Es hatte eine abgesetzte Zweier-Sitzbank und ein Seitendeckelembem mit einem abgesetztem ‚K‘ unterhalb des Schriftzuges '750 Four'.

### **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)  
4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung x Hub 61 x 63mm  
Hubraum 736cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9.0:1 (9,2:1 USA, Japan)  
Vergaser PD, 4 x 28mm mit Beschleunigungspumpe Schmiersystem Trockensumpf  
Leistung: 67PS/8000U/min (~~65PS/8500U/min, Japan~~)  
Max. Drehmoment 6.1kgm/7000U/min (5.9kgm /7500U/min, Japan)  
Zündung, Batterie & Zündspulen  
E-Starter und Kickstarter  
5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung

### Fahrwerk

Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas  
V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø  
H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø  
Gewicht trocken: 253,5kg (255kg Japan)

### 1977 CB750A/EARA: USA, Japan

Verkauf ab 1977  
Produktcode: 393  
Rahmen: CB750A 7100001-  
Motor: CB750AE 7100001-

Die CB750A0 (Hondamatic Serie) wurde 1976 gezielt für Frauen und Umsteigern vom Auto auf das Motorrad als Konsequenz der Ölkrise entwickelt. Untergebracht waren die zwei-Stufen-Getriebeautomatik und ein hydraulischer Drehmomentwandler (entworfen von CIVC) in einem neu entwickeltem Kurbelgehäuse. Dies war auch die erste CB750 mit Zahnketten-Primärtrieb.

Für die '77er CB750A1/EARA wurde ein Doppelschalensitz zur Komfortverbesserung verbaut und die 4-in-1 Anlage in eine 4-in-2 gewandelt. Grund hierfür war die einfachere Anbringung der von Honda angebotenen Original-Satteltaschen. Die letzte Hondamatic war die CB750A2 von 1978, mit den nun verfügbaren COMSTAR Rädern.

### Motor

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)  
4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung x Hub 61 x 63mm  
Hubraum 736cm<sup>3</sup>  
Kompressionsverhältnis 8,6:1  
Vergaser PD, 4 x 28mm mit Beschleunigungspumpe Schmiersystem Trockensumpf  
Leistung: 47PS/7500U/min  
Max. Drehmoment 5.0kgm/6000U/min  
Zündung, Batterie & Zündspulen  
E-Starter und Kickstarter  
2 Stufen HONDAMATIC Drehmomentwandler

Hydraulische High / Low Kupplung

### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 262

### **CB750 Super Sport (F1): USA**

#### **CB750 F1: Europa**

#### **CB750 F2: Japan**

Verkauf ab 1975/6-

Produktcode: 392

Rahmen: CB750F 2000003-

Motor: C750FE 2515094-

Die F1 (genannt Super Sport F0 in den USA) war ein auf sportlich getrimmtes Modell mit 4-in-1 Auspuffanlage wie die CB400F und CB550. Sie wurde 1975 das erste Mal vorgestellt. Um einen dynamischen 'cafe Racer' Look zu realisieren, wurde nun ein 19-Liter Tank eingebaut, hinten gab es nun eine Bremsscheibe und der Lenker wurde nun tiefer als bei den US oder Japanversionen angebracht. Die hier gelisteten Seriennummern bezeichnen im wesentlichen Maschinen für den US-Markt. Die Japanischen und Europäischen F1 von 1976 trugen fortgesetzte Seriennummern des Vorjahres mit zugefügtem 'K'.

1977 erschien dann die F2. Das Homologisierungsmodell für die TT der "Isle of Man" war unter Leitung von RCB Endurance Racing entstanden und leistete 74PS. Der nun schwarz lackierte Motor hatte ein neues Nockendesign und auch Vergaser mit Beschleunigerpumpen. Die F2 hatte COMSTAR Räder und eine Drei-Scheiben Bremsanlage.

Die einzig sichtbare Änderung der `CB750Four` F3 waren andere Buchstaben des Schriftzuges auf den Seitendeckeln.

### **Motor**

SOHC (eine obenliegende Nockenwelle = **Single Overhead CamShaft**)

4-Takt, 8-Ventile, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung x Hub 61 x 63mm

Hubraum 736cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9,0:1

Vergaser PW, 4 x 28mm mit Beschleunigungspumpe

Schmiersystem Trockensumpf

Leistung: 74PS/9000U/min

Max. Drehmoment 6.1 kgm/6000U/min

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung

### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

COM-STAR Räder

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 300mm Ø

Gewicht trocken: 244kg (Deutschland 247kg)

### **Die DOHC Modelle**

Zehn Jahre mussten die Honda Fans auf die Einführung eines DOHC Motor für die CB-Serie warten. Als sie endlich lieferbar war, konnte auch diese neue Honda-Four die Menschen begeistern. Schon beim Entwurf des SOHC-Motors war an eine Weiterentwicklung in einen DOHC-Motor gedacht worden. Aber mit der Flut von Bestellungen der CB750's hat man sich aus Service und Ersatzteilversorgungsgründen dazu entschieden das SOHC Layout beizubehalten. Man hoffte mit diesem Modell den Verkaufsrekord der CB750 (acht Jahre) mit einem geschätzten verkauf von zehn Jahren zu übertrumpfen. Es bestand aber auch die Sorge, dass mit der Einführung von DOHC-Motoren anderer Hersteller, Honda potentielle Käufer verlieren könnte. Aus diesem Grunde wurde das HONDA ENDURANCE TEAM (HRT) gegründet. Angefangen wurde 1976 mit einem modifizierten CB750-DOHC-Motor in der RCB1000. Die RCB erstürmte Sieg um Sieg und alle Welt schrie nach einem auf dieser Maschine basierendem Modell; Honda startete den Entwurf der neuen CB750 im Mai 1977. Die CB750Four, einschließlich der F2, war besonders für den amerikanischen Markt vorgesehen. Die Entwicklung der neuen CB dagegen war als Strategie für Europa konzipiert worden. Die elegante Linie aus Tank über Seitenverkleidungen zum Heck unterstreichen das besonders. Honda entschied die CB- DOHC Modelle, darunter nun auch eine hubraumstärkere Variante, die CB900, im September 1978 dem Markt vorzustellen. Der Typ Code der mit Z begonnen wurde, war der Einfachheit halber dann mit A, B und C gekennzeichnet.

### **CB750KZ: USA, Europa, Japan**

Verkauf ab: 1978-

|              |                |
|--------------|----------------|
| Produktcode: | 425            |
| Rahmen:      | RC01 2000001-  |
| Motor:       | RC01E 2000001- |

Der Presse wurde ein völlig neu Modell angekündigt, die CB900FZ in Europa und die CB750FZ in den USA.

Das Kurbelgehäuse stammte von der CB750A ab und aus Fertigungsgründen wurden Zylinder und Zylinderkopfmaße der sechs-Zylinder CBX1000 übernommen, die gleichzeitig entwickelt wurde. Honda erzielte ein besonderes Erscheinungsbild der KZ indem Stilelemente der

CB900F mit Formen (z.B. das Heckdesign) der CX500, zu dieser Zeit populär in Europa, miteinander kombiniert wurden. Für den Amerikanischen und Japanischen Markt gab es nun erhöhte Lenker und vorverlegte Fußrasten, für Europa blieb es bewährterweise bei tieferem Lenker und zurückversetzten Rasten.

**Motor** DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung und Hub 62 x 62mm  
Hubraum 748cc  
Kompressionsverhältnis 9.0:1  
Vergaser VB, 4 x 30mm mit Beschleunigungspumpe  
Schmiersystem Naßsumpf  
Leistung 77PS/9,000rpm (65PS/9,000rpm: Japan)  
Max. Drehmoment 6.7kgm/7,000rpm  
5.9kgm/7,000rpm: Japan  
Zündung Kontaktlose Transistorzündung  
Elektrostarter  
5-Ganggetriebe  
Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad

#### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas  
V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 276mm Ø  
(USA, Japan: Einscheiben-Bremse 296 mm Ø)  
H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø  
Gewicht trocken: 236kg (USA, Japan 231kg)

#### **CB750FZ SuperSport: USA, Japan**

Verkauf ab: 1978-  
Produktcode: 445  
Rahmen: RC04 2000023-  
Maschine: RC04E 2000023-

Der Verkauf der CB750FZ, stilistisch wie die CB900F, begann in den USA 1978. Die CB900F selbst war bis 1981 nicht in den USA vermarktet worden, weil sie der CBX1000 sehr ähnlich war. Die USA-FZ hatte auch Elemente der CB750KZ, z.B. den erhöht angebrachten Lenker. Als F-Version kam eine Variante etwas höherer Leistung dazu, die 1980 auch nach Europa geliefert wurden.

Da Motorräder über 751cm<sup>3</sup> in Japan nicht erlaubt waren, wurde dort eine CB750F Version mit 750cm<sup>3</sup> und 68PS im CB900FZ Rahmen angeboten. Sie hatte den CB900F Lenker und Instrumente.

**Motor** DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung und Hub 62 x 62mm  
Hubraum 748cc

Kompressionsverhältnis 9.0:1  
 Vergaser VB, 4 x 30mm mit Bechleunigungspumpe  
 Schmiersystem Naßsumpf  
 Leistung 77PS/9,000rpm (68PS/9,000rpm: Japan)  
 Max. Drehmoment 6.7kgm/7,000rpm  
 5.9kgm/8,000rpm: Japan  
 Zündung Kontaktlose Transistorzündung  
 Elektrostarter  
 5-Ganggetriebe  
 Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad  
**Fahrwerk**  
 Doppelschleifenrohrrahmen  
 V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
 H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas VHD  
 V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 275mm Ø  
 (USA, Japan: Einscheiben-Bremse 296 mm Ø)  
 H: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 300mm Ø  
 Gewicht trocken: 249.5kg (Japan 228kg)

**CB750KZ Limited Edition: USA**

Verkauf ab: 1979-  
 Produktcode: 425  
 Rahmen: RC01 3000006-  
 Maschine: RC01E 3000001-

Anlässlich des zehnten Jahrestages der CB750 wurde dieses Modell exklusiv für die USA produziert. Merkmal dieser Maschinen war ein gold-grünes Emblem auf den Seitendeckeln. Obgleich die Heckpartie im Stile der CX500 in Europa bevorzugt wurde, war das in den USA anders. Daher wurden folgende Änderungen vorgenommen: verchromter hinterer Kotflügel, Doppelsitzbank und ein Rücklicht im Stil der SOHC K8. Schwarze COMSTAR-Räder waren Sonderzubehör, wurden jedoch nach den 1980er KA Speichenrädern Standard und passten an alle Maschinen bis zur KC.

**Motor**

DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt  
 Bohrung und Hub 62 x 62mm  
 Hubraum 748cc  
 Kompressionsverhältnis 9.0:1  
 Vergaser VB, 4 x 30mm mit Bechleunigungspumpe  
 Schmiersystem Naßsumpf  
 Leistung 77PS/9,000rpm  
 Max. Drehmoment 6.7kgm/7,000rpm  
 Zündung Kontaktlose Transistorzündung  
 Elektrostarter  
 5-Ganggetriebe  
 Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad

## Fahrwerk

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas FVO

V: Hydraulische Einzelscheibe-Bremse, 296mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 253kg

## Die anderen CB-FOURS

Ursprünglich hatte Honda die Fours für den US-Markt vorgesehen, die positive Resonanz auf so große Maschinen war in Japan und Europa nicht erwartet worden. So waren die Spezifikationen auch auf den amerikanischen Markt ausgerichtet.

Für den Europäischen Markt schienen kleinere und einfacher zu fahrende Vier-Zylinder Modelle besser geeignet: die CB500 im Jahre 1971 und die CB350 im Jahre 1972. Nach 1974, wurde die CB550 und eine vergrößerte 400cm<sup>3</sup> Version der 350er mit verbesserter Leistung und Drehmoment hergestellt. In Europa kamen diese Modelle sehr gut an. 1978 wurden Renn 16-Ventil DOHC 750er entwickelt und von 1980 an produzierte Honda kompakte neue 550er, 400er, 650er und 750er Modelle mit luftgekühltem DOHC Motor für den weltweiten Verkauf. Diese Reihe wurde in die flüssigkeitsgekühlte vier-Zylinder CBR Serie weiterentwickelt; wie die CB's sind die CBR's ebenfalls ein wichtiger Teil der Honda Motorradgeschichte. Es folgt nun eine Vorstellung typischer Vertreter der „kleinen Fours“

### 1971 CB500Four K0

Verkauf ab: 1971/06-

Produktcode : 323

Rahmen : CB500 1000001-

Maschine : CB500E 1000001-

Der zweite Vertreter der Honda Four, die CB500 war als elegantes Sport Bike konzipiert. Der Charakter der „Großen“ wurde jedoch bewußt beibehalten.

Die 500er hatte eine pfiifige Zweiton-Farbgebung und einen „aufgeräumt“ aussehenden Motor mit senkrecht stehenden Zylindern. Die CB500 Motoren war erstmalig im Motorradbau mit einem Zahnketten-Primärtrieb ausgestattet. Die Auspuffanlage entsprach dem gerade in Amerika angesagten Sportlook, auch sehr charakteristisch geraten wie bei der 750er.

Die CB500 war gut ausbalanciert und hatte ein hervorragendes Handling. Sie gewann schnell einen hervorragenden Ruf in den USA und erwies sich auch in Europa als beliebt und konkurrenzfähig..

**Motor** DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 56 x 50,6mm

Hubraum 498cc

Kompressionsverhältnis 9.0:1

Vergaser PW, 4 x 22mm

Schmiersystem Naßsumpf  
Leistung 48PS/9,000rpm  
Max. Drehmoment 4,1kgm/7500rpm  
Zündung, Batterie & Zündspulen  
E-Starter und Kickstarter  
5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Einschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas  
V: Hydraulische Einzelscheibe-Bremse, 276mm Ø  
H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø  
Gewicht trocken: 196kg

#### **1972 CB350 Four KO**

Verkauf ab: 1972/05-  
Produktcode: 333  
Rahmen: CB350F 1000001-  
Maschine: CB350FE 1000001-

Diese Four sollte eigentlich zwei Baureihen umfassen: eine CB250Four und eine CB350 Four. Die 250er wurde dann aber verworfen, weil die zu erwartende Leistung aufgrund der inneren Reibungsverluste (bei den zur Verfügung stehenden Technologien dieser Zeit) als zu klein angesehen wurde. So wurde nur die CB350 zur Sreinreife entwickelt.

Als eine Miniatur der CB750 und CB500 diente die CB350 als Einstiegsmodell für die USA, erwies sich aber auch für den europäischen Markt geeignet. Trotzdem seiner Kleinheit, war die CB350 luxuriös ausgestattet. Der recht aufrecht sitzende Fahrer kam mit vier aufwärtsstrebenden Auspuffrohren und verchromten Schutzblechen daher. Das Interesse an der Welt kleinstem Vier-Zylinder war groß, ein Verkaufsschlager war sie nicht. Höchstwahrscheinlich war die Leistung doch zu gering und das gediegene Styling war auch nicht eines jeden Geschmack.

**Motor** SOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 47 x 50mm

Hubraum 498cc

Kompressionsverhältnis 9.5:1

Vergaser PW, 4 x 20mm

Schmiersystem Naßsumpf

Leistung 34PS/9,500rpm

Max. Drehmoment 2.7kgm/8000rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter



5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Einschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 33mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einzelscheibe-Bremse, 260mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 160mm Ø

Gewicht trocken: 170kg

Kapitel III

Entwicklung von dem FOURS nach dem CB750K0

#### **1975 CB400F Super Sport: USA Japan | CB400F-1 Super Sport: Europa**

Verkauf ab: 1974-

Produktcode: 377

Rahmen: CB400F-1000001-

Motor: CB400E-1000001-

Konstruktion und Entwicklung der 400er begann 1973 als Weiterentwicklung der CB350er, sie war für den amerikanischen Markt erdacht worden. Ziel war einen eigenen Stil der kleinen Fours mit höherer Leistung, bei geringerem Gewicht und besserem Preis zu etablieren. Der 350er Motor wurde aufgebohrt, ein sechs Ganggetriebe eingebaut und eine ansprechende verchromte 4-in-1 Auspuffanlage verlieh der 400er einen aufregenden, originelles Aussehen. Zum ersten Mal waren zurückversetzte Fußrasten und ein Stummellenker standard.

Der 408cm<sup>3</sup>, 37PS leistende Motor war sowohl als Tourer als auch für die Stadt tauglich und erwies sich als sehr populär.

Motor SOHC, 4-Takt, 8-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 51 x 50mm

Hubraum 408cc

Kompressionsverhältnis 9.4:1

Vergaser PW, 4 x 20mm

Schmiersystem Naßsumpf

Leistung 37PS/8,500rpm

Max. Drehmoment 3.2kgm/7500rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

6 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 33mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einzelscheibe-Bremse, 260mm Ø  
H: Einfach wirkende Trommelbremse 160mm Ø  
Gewicht trocken: 185kg

### Kapitel III

Entwicklung von dem FOURS nach dem CB750K0

[1975 CB550F SuperSport: USA | CB550Four: Frankreich | CB550F1: UK | CB550F-II: Japan](#)

Verkauf ab: 1974 - Produktcode: 390

Rahmen: CB550 F 2000007-

Motor: CB550 E 2000001-

Die vier-Dämpfer CB550K, die dem amerikanischen Markt 1973 zugänglich war, wurde gut aufgenommen, obwohl sie im Wesentlichen der CB500 von 1971 entsprach. Wie auch immer, der nächste Entwicklungsschritt der SuperSport Version von 1975 war dann ein Cafe-racer mit 4-in-1 ähnlich wie die CB400. Mit auf 650cm<sup>3</sup> aufgebohrten CB550er bestritt Honda Japanische und Europäische Langstreckenrennen. Rennerfahrungen dieser Zeit wurden für die Entwicklung der CB550K und CB500 angewendet.

Als Allrounder erschien diese Maschine dann als CB650 des Jahres 1979.

Motor SOHC, 4-Takt, 8-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 58.5 x 50.6mm

Hubraum 544cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9.0:1

Vergaser PW, 4 x 22mm

Schmiersystem Naßsumpf

Leistung 50PS/8,500rpm

Max. Drehmoment 4.4kgm/7500rpm

Zündung, Batterie & Zündspulen

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas

V: Hydraulische Einzelscheibe-Bremse, 276mm Ø

H: Einfach wirkende Trommelbremse 180mm Ø

Gewicht trocken: 206kg

### Kapitel III

Entwicklung von dem FOURS nach dem CB750K0

### 1978 CB900FZ

Verkauf ab: 1978-

Produktcode: 438

Rahmen: SC 01 2000001-

Motor: SC 01 E 2000001-

Die CB900FZ wurde wie Honda's hoch erfolgreiche RCB Langstreckenmaschinen mit dem DOHC 16-Ventil Motor (auf 901cm<sup>3</sup> aufgebohrter CB750 Motor) angetrieben.

Das Designkonzept, eine Linienführung vom Tank über die Seitendeckel bis hin zur Lampe, war recht eigenwillig. Eine 4-in-1 Auspuffanlage sorgte für genügend Bodenfreiheit, weitere wichtige Merkmale waren die geschmiedeten Duralumin Stummellenker und eine neuartige Armaturentafel.

Für die Rennsportversion wurden eigens Hochleistung Teile für die CB900FZ entwickelt.

Motor DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 64.5 x 69mm

Hubraum 901cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 8.8:1

Vergaser PW, 4 x 32mm mit Beschleunigerpumpe

Schmiersystem Naßsumpf

Leistung 95PS/9000rpm

Max. Drehmoment 7.9kgm/8000rpm

Kontaktlose Transistorzündung

E-Starter und Kickstarter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas FVO Dämpfer

V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 276mm Ø

H: Hydraulische Einfachscheibe 296mm Ø

Gewicht trocken: 232kg

### Kapitel III

Die Entwicklung der FOURS nach der CB750K0

#### 1978 CB1100RB mit halb Verkleidung

Verkauf ab: 1980/10-

Produktcode:

Rahmen: SC 05 F 1000001-

Maschine: SC 05 E 1000001-

Die viel-bewunderte CB1100R war eine beschränkte Auflage der 'client renner' in der Tradition der CR-Modelle der sechziger Jahre. Der auf der CB750 basierende 16-Ventil CB900F und RS1000 Motor zeigte seine Leistungsfähigkeit in Langstreckenrennen. Zu dieser Zeit war diese Maschine die einzige Option für private Rennfahrer, jedoch mit Entwicklung der 1000cm<sup>3</sup> oder 1100cm<sup>3</sup> DOHC vier-Zylinder Maschinen andere Hersteller, rückte der Nachteil des geringeren Hubraums mehr in den Vordergrund. Zur Lösung dieses Engpasses wurde die CB1100R entwickelt. Sie sollte das Bike für Production Rennen werden, wobei das Regelwerk mindestens 1000 produzierte Einheiten pro Jahr vorschreibt. Die Entwicklung unter Einbeziehung der Anforderungen der Fahrer dieser Rennen begann 1980. Gleich beim Australischen Castrol sechs Stunden Rennen im Oktober stellte sich der erste Sieg ein.. Obgleich die Maschine auf der CB900 FB basierte, waren nur wenige Teile den beiden gemeinsam. Viele Komponenten, wie geschmiedete Kolben, Nockenwelle, Zylinder und Ölpumpe wurden ausschließlich für die präzisionsgefertigte „CB1100R“ entwickelt. Der Rahmen basierte auch auf der CB900, hatte jedoch zur Stabilitätserhöhung ein fest eingeschweißtes Rahmenrohr auf der rechten Seite statt des abbaubaren der CB900. Die CB1100R gewann die „British MCN Straßenserie“ und wurde die Maschine für den Langstreckenbereich.

Motor DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 70 x 69mm

Hubraum 1062cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 8.8:1

Vergaser VB, 4 x 33mm mit Beschleunigerpumpe

Schmiersystem Naßsumpf mit Ölkühler

Leistung 100PS/9000rpm (Deutschland)

Max. Drehmoment 9.05 - 10 kgm/7500rpm

Max. Drehmoment 8.8 kgm/7500rpm (Deutschland)

Kontaktlose Transistorzündung

E-Starter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl/Gas FVQ Dämpfer

V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Hydraulische Einfachscheibe 296mm Ø

Gewicht trocken: 235kg

# Kapitel IV

## RENNSPORT

### Rennsport Erfolge

#### Die größten Rennerfolge der CB750 FOUR:

- 1969 1. Platz Bol d'Or (Frankreich): Rougerie/Urdich, Japauto Honda
- 1970 1. Platz Daytona (USA) : Dick Mann
- 1973 6. Platz Daytona (USA): Morio Sumiya

Das erste CB750 FOUR Rennen waren die 10h von Suzuka im August 1969. Es war beherrscht vom 1 2 Finish des Team Blue Helmet, das hauptsächlich aus Honda Forschung und Entwicklung Test Fahrern bestand.

Dann im Oktober mit der Paarung Michel Rougerie und Daniel Urdich wurde das Bol d'Or 24 Stundenrennen auf einer seriennahen CB750 eines Händlers gewonnen, was direkt zu großer Beachtung in der Bikergemeinde sorgte.

Honda Amerika entschied sich dazu das prestigevolle Daytona 200-Meilen im März 1970 mit einer CB750-Rennversion zu bestreiten. Sie traten mit drei zu diesem Zeitpunkt auf dem Markt erhältlichen, getunten „Racing Service Club“ Maschinen an. Der Daytona-Altmeister Dick Mann errang mit einem Durchschnitt von 164km/h einen neuen Rekord, acht Sekunden vor den zweit- und drittplatzierten Triumphs.

Mit Nennung des CB750 Rennfahrers Morio Sumiya richtete Honda im Juni 1973 sein Renndienst Zentrum (RSC) ein. Dank der schnellen Maschine und ihrer guten Fahrbarkeit, wurde er bereits im ersten Anlauf Sechster.

Sumiya fuhr 1975 dann auch Bol d'Or mit einer auf der CB500-basierenden drei-Ventil Rennsport Maschine wiederum abgestimmt durch RSC. Sumiya starb in einem Rennens von Honda Frankreich und später nahm dann Jean Claude Chemarin seinen Platz im Team ein.

Von 1976 an dominierte HERT (Honda Endurance Racing Team), bestehend aus Honda Frankreich und Honda UK, vollständig das Europäische Langstreckenrenngeschehen mit den RCB Maschinen.

Parallel dazu gewann Phil Read auf der Isle of Man TT Formel 1 1977 den letzten, größeren Sieg der Honda SOHC Four mit einem RCB-Fahrwerk mit CB750FI I Motor.

#### 1971 Geschwindigkeitsrekord der Stromlinien Honda Falke Bonneville

Die ausgetrockneten Salzseen in Utah, USA sind die Austragungsorte der Welt für Geschwindigkeitsrekorde. Honda Amerika stellte sich der Herausforderung 1971 und zeigte mit einer Stromlinien CB750 FOUR den außerordentlichen Leistungsstand. Einem flügellosen Flugzeug gleich, wurde diese 6.5m-lange Maschine von zwei über .....gekoppelten turbogeladenen CB750 Motoren mit 280PS bei 4,000rpm angetrieben. Das Geschöß, genannt Honda Hawk, wurde von der Firma „Reduction Dynamic“, Milwaukee unter Bob Young konstruiert. Der Pilot war Jon McKibben, 33, ein ex-Auto Journalist. Im Oktober 1971 traf die Mannschaft in Bonneville zum Setup und absolvieren von Testrunden ein. Trotz einiger Probleme, einschließlich gebrochener Kette, erreichte die Maschine leicht 368km/h, dies war am 31. Oktober. Die Hawk stellte den höchsten jemals erreichten

Geschwindigkeitsrekord von 464.4km/h (288.57mph) im Einweg Durchlauf auf, konnte aber den den Regeln entsprechenden Rücklauf innerhalb einer Stunde wegen Regens nicht machen. Das Team versuchte einen zweiten Anlauf bei besserem Wetter, der Regen hielt jedoch bis zum 14. November an und sie mussten aufgeben.

Motor SOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 8-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 61 x 63mm

Hubraum 1472cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 9 :1

Air-Research Turbolader mit Einspritzung

Schmiersystem Trockensumpf

Leistung 280-320PS/14000rpm

E-Starter

Automatik-Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

### **Fahrwerk**

Spezial-Stahlrohrkonstruktion.Kapitel IV

Rennsport

## **Rennsport Legenden**

### **1970 CB750 Rennmaschinen**

Das Team „Blue Helmet“, der Honda Forschungs- und Entwicklungsabteilung war verantwortlich für Motor, Fahrwerk und Verkleidung der CB750 Rennmaschinen. Die Spezialteile wurden dann von RSC als Racing-Kit angeboten und auch für die 1970er Daytona Renner verbaut. Der Kit bestand aus:

- Hubraum Zuwachs auf 748.6cm<sup>3</sup> durch Erhöhung der Bohrung um 0.5mm
- geschmiedete Zwei-Ring Kolben sorgten für verringerte Reibung
- Erhöhung des Kompressionsverhältnisses auf 11:1
- Spezial-Zylinderkopf und Zylinder
- vier-Pol Zündung mit modifiziertem Zündzeitpunkt
- Ölkühler mit erheblich gesteigertem Öl-Volumen
- 5-Ganggetriebe mit enger Abstufung

Zusammen mit den 31mm Renn-Vergasern leistete die Maschine 90 PS/9,500U/min

Die Honda GP-Fahrer Ralph Bryans und Thomas Robb sowie Dick Mann wurden nominiert. Bryans qualifizierte sich im Training mit 262km/h, stürzte jedoch so, dass das Motorrad in Flammen aufging und das eigentliche Rennen mit einer seriennahen Maschine angetreten werden mußte, und gab letztendlich auf. Die RSC Kits wurden vornehmlich im AMA Rennsport in den USA und für Langstreckenrennen in Frankreich eingesetzt.

Motor SOHC, 4-Takt, 8-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 61,5 x 63mm

Hubraum 748.6cm<sup>3</sup>

Kompressionsverhältnis 10.5 bis 11.0 :1

Vergaser CR, 4 x 31mm  
Schmiersystem Trockensumpf mit Ölkühler und Manometer  
Leistung 90PS/9500rpm mit Smith Drehzahlmesser  
Magnetzündung, kein E-Starter  
5 Ganggetriebe

#### **Ölbadmehrscheibenkupplung**

#### **Fahrwerk**

Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl  
V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 296mm Ø  
H: Trommel 200mm Ø, doppeltwirkend, Magnesiumausführung  
Gewicht trocken: 170kg

Kapitel IV

### **Rennsport**

Kapitel IV

Rennsport

#### **1973 CB750 Rennmaschinen**

Die 1973er CB750 Rennmaschine, die von RSC (Racing Service Center) nahe der Suzuka Rennstrecke konstruiert wurde, präsentierte sich in Hondas neuen rot, blau und weiß Rennsportfarben.

Verglichen mit der 1970er Version, es hatte sie eine schlankere Verkleidung für verbesserte Aerodynamik und zusätzliche Knotenbleche zur Stabilitätserhöhung des Rahmens. Die Motorleistung wurde nachweislich durch die Verwendung von 31-35mm Keihin CR-Vergaser auf über 100PS gebracht. Tests wurden im Februar am Ontario Kurs in Kalifornien mit den 1970er-Vier-Rohr Auspuffen und Speichenrädern durchgeführt. Dann, einen Monat später, in Daytona, kam eine neue 4-in-1 Anlage und US-Amerikanische Morris Magnesiumräder zum Einsatz. Die Felgenbreite des Hinterrades, es handelte sich immer noch um Speichenräder zur Unterbringung der Bremstrommel, wurde erhöht und Good-Year Slicks wurden montiert. Das 1973er Daytona 200 Rennen, bei dem Yoshio Nakamura, ex-Direktor des der Honda Formel 1 Auto zum Teams gehörte, wurde dann als 'Das Comeback des Honda's Werks Teams' angesehen.

Aber die Fahrer Roger Reiman und Steve McLaughlin erreichten nur die Plätze 23 und 35, was die leistungsmässige Unterlegenheit verglichen mit den Zweitaktern der Konkurrenz deutlich machte. Wie auch immer, RSC-Fahrer Morio Sumiya beendete den Wettbewerb mit seinem CB750 Renner auf einem sehr guten 6.Platz .

Motor SOHC, 4-Takt, 8-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt  
Bohrung und Hub 61,5 x 63mm  
Hubraum 748.6cm<sup>3</sup>  
Kompressionsverhältnis 10.5 bis 11.0 :1  
Vergaser CR, 4 x 31-33-35mm

Schmiersystem Trockensumpf mit Ölkühler und Manometer

Leistung 100PS/9000rpm mit Smith Drehzahlmesser

Magnetzündung, kein E-Starter

5 Ganggetriebe

Ölbadmehrscheibenkupplung

#### **Fahrwerk**

Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen

V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø

H: Doppelstoßdämpfer Öl

V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 296mm Ø

H: Trommel 200mm Ø, doppelt wirkend, Magnesiumausführung

Gewicht trocken: 155kg

Kapitel IV

Rennsport

#### **1976 RCB750/1000 (480 und 481)**

Honda Frankreich vertrat Honda in Europäischen Langstreckenrennen bis 1975. RSC Japan lieferte einen 3-Ventilzylinderkopf mit zahnradgetriebener Nockenwelle basierend auf einem vergrößerten 66 x 54.76mm (749ccm) CB500R Rennmotor. Die Leistung betrug 86.7PS bei 11,000rpm immer noch zuwenig im Vergleich mit den Tausendern der anderen Herstellern. Dies war Anlass genug 1976 HERT zu gründen: es sollte das wahre Potential der Honda Four unter Beweis stellen. Die 15-köpfige Mannschaft wurde von Michihiko Aika, früherer Honda GP Teamchef, geleitet. Vier Ingenieure und 10 Techniker sorgten für die Motorenentwicklung. Als erstes wurde der CB750 Motor zu einem DOHC 16-Ventilteller wie er für die GP-Maschinen benutzt wurde, modifiziert. Die erste RCB750 (Codename 480) hatte die CB750 Kurbelwelle mit einer Bohrung von 68mm, was einen Hubraum von 915ccm ergab. Ziel war ein Motor für eine Renndistanz von 5,000km. Im April schafften Lyon und Bouler den ersten RCB Sieg im Zandvoort 600km Rennen in Holland. In Le Mans im Mai erreichten sie nur Platz 4, aber die Paarung von Jean-Claude Chemarin/Christian Lyon konnten in Mugello, Italien, einen wichtigen Europäischen Sieg erringen.

Im zweiten Anlauf wurde dann die RCB750 (Codename 481) mit neuer Kurbelwelle und dadurch 941ccm fertiggestellt. Der 40. Bol d'Or wurde im September vom Team Honda France (Chemarin) und Honda UK (Alex Georg) gewonnen. Über diese Rennsaison hat Honda 7 Siege von 8 Läufen für sich entschieden und damit Herstellermeisterschaft gewonnen, während Chemarin den entsprechenden Fahrertitel erringen konnte.

Motor DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub

68 x 63mm / 68 x 64.8



Hubraum 915.2cm<sup>3</sup> (480) / 915.2cm<sup>3</sup> (481)  
Kompressionsverhältnis 11.0 :1  
Vergaser, 4 x 31-33-35mm  
Schmiersystem Trockensumpf mit Ölkühler und Manometer  
Leistung >110PS/9500rpm (480) / >115PS /9000 (481)  
C.D.I.- Zündung,  
E- / Kick-Starter  
5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung  
**Fahrwerk**  
Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel 35mm Standrohr Ø  
H: Doppelstoßdämpfer Öl  
V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse, 296mm Ø  
H: Hydraulische Einscheiben-Bremse, 296mm Ø  
Gewicht trocken: 190kg (480) / 195kg (481)

Kapitel IV

Rennsport

Rennsport Legenden

**1977 RCB750/1000 (481A) / 1978 RCB750/1000 (482)**

1977 kamen beide, die RCB750 (481A) und die 481 zum Einsatz. Die Neue war 20kg leichter und ein neuer Rahmen machte sie kompakter. Kleinteile wie Schrauben, Bolzen und Muttern aus Stahl wurden durch welche aus Aluminium, Titan oder Kunststoff ersetzt, so dass die letzten RCB's ein Gesamtgewicht von nur noch 175kg hatten, bei weiter erhöhtem Hubraum auf 997ccm.

Zur Erhöhung der Schräglagenfreiheit wurde die Lichtmaschine etwas höher und hinter die Zylinder gebaut und der ganze Motor wurde 20mm höher als bei der 481 eingebaut, für kurze Boxenstopps wurden die vorderen und hinteren Radaufnahmen entsprechend modifiziert. Die vorne angebrachten Öl-Kühler gaben dieser Maschine ihr spezifisches Aussehen. 1978 wurde den RCB750ern die 482 zugefügt. Fundamentale Änderungen gegenüber der 481A waren das modifizierte Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf plus die neue Verkleidung. RCB's mit 1084ccm Motoren dominierten Bol d'Or mit ein 1-2-3 Zieleinläufen. Von 1980 an wurde dann die Technik der RCBs, die vier aufeinanderfolgende Europameisterschaften gewonnen hatten, in die RS1000 übernommen. Die RS1000 basierte auf der DOHC CB750 und CB900F; für beide waren sowohl RSC Renn-Kits als auch vollständige Rennmaschinen für die Teams verfügbar. Die mit Trockensumpfschmierung auf der 750er basierende Maschine hatte 954ccm (70 x 62mm), und eine kurzhubige 998ccm-Version hatte 71.6mm Bohrung, während der auf der 900er basierende Motor einen Hubraum von 999cm<sup>3</sup> (67.9 x 69mm) hatte. Die Motoren kamen mannigfaltig zum Einsatz; die Maximalleistungen lagen im Bereich von 130PS bis 136PS im Fall der Top-Level RS1000.

Motor DOHC, 4-Takt, 16-Ventil, 4-Zylinder, luftgekühlt

Bohrung und Hub 70 x 64.8

Hubraum 997

Kompressionsverhältnis 10.5 :1  
Vergaser, 4 x 35mm  
Leistung >120PS/9000rpm (481A) / >135PS /10000 (482)  
Drehmoment >10kpm/8000 (481A) / > 11kpm/8500 (482)  
E- / Kick-Starter  
5 Ganggetriebe  
Ölbadmehrscheibenkupplung  
**Fahrwerk**  
Stahl-Doppelschleifenrohrrahmen  
V: Hydraulische Telegabel  
H: Schwingarm  
V: Hydraulische Doppelscheiben-Bremse  
H: Hydraulische Einscheiben-Bremse  
Gewicht trocken: 175kg (481A) / 181.9kg (482)

## Kapitel V

### DER TRAUM LEBT WEITER...

#### Die *CB750Four* in der Gegenwart

Dreißig Jahre nach seiner dramatischen Vorstellung auf der Tokyo-Motor-Show ist auch noch heute die CB750 ein wahrer Hingucker. Der imposante Motor mit seinen vier Auspuffrohren, ihr gesamter Stil ... macht sie immer noch unwiderstehlich.

Heutzutage, genießt die Four das Interesse einer großen Gemeinde seien es Honda Fans, Sammler klassischer Motorräder, Restauratoren oder Leute die einfach Interesse an der Entwicklung der Zweiräder haben. All jene sind sich der Rolle der CB750 bewusst als Honda 1968 das Kommen der wahren Superbikes einläutete und das Motorradfahren in eine neue Ära transferiert wurde.

Überall in der Welt huldigen die Besitzer ihrem Schatz in form der CB750, sei es bewahrt im Originalzustand oder liebevoll durch Restauration wieder in einen wie-Neu Zustand überführt. Viele macht es stolz die Fahrzeuge in einen ausgesprochen hohen Zustand von Originalität und Authentizität zu bringen.

Einige klassische Motorräder sind nur von begrenztem praktischer Nutzen, sind unzuverlässig und unbequem zu fahren, nicht so die unkaputtbare CB750, die, wenn sie gut gepflegt wird, dem Besitzer unbegrenzt Kilometer großen Fahrspass bescheren kann.

Jahrestag Erfassung von CB750 FOURS Europas größte Feier von dem CB750 FOUR's 30th Geburtstag war an dem Coupes de Moto Legende, gehalten im Mai an dem Montlhéry Rennsport Schaltkreis nahe Paris. Der Honda Jahrestag war ein herausragender Teil des zweitägigen Festes für historische Motorräder, und mehr als 70 CB750s wurden eigens dafür präpariert und ausgestellt

40,000 Besucher bestaunten die Maschinen, die zum größten Teil im Originalzustand waren, und es stellte sich dar wie radikal-modern der scheibengebremste Vier-Zylinder 1969 war.

Viele CB750s wurden bei diesem Event auch auf dem Rennkurs bewegt, zeigten sie doch, dass sie längst nicht zum alten Eisen gehören, trotz ihres Alter. Dieser Ort war für die

Feier auch im besonderen geeignet, denn genau auf dem legendären Steilwandrennkurs von Month... hatte damals im September 1969 sensationell eine seriennahe CB750 Four den 24h Bol d'Or gewonnen, Fahrer waren Michel Rougerie und Daniel Urdich.

Eine Vorführung historischer Bol d'Or Langstreckenmaschinen während des Festes beinhaltetete dann auch einige auf der CB750 basierende Fours der Teams French Japauto und Honda Suisse

### **Die dritte Revolution: Das „Fun & Fan Laboratorium“ in Japan & die Begegnung mit dem 3. Jahrtausend im Geiste von Honda**

30 Jahre nach der „Geburt“ der CB750Four ist ihr Einfluß auf die aktuellen CBR Modelle immer noch deutlich und begleitet damit einen der Kernbereiche von Honda in das neue Jahrtausend.

Für die Zukunft arbeiten Honda's Fachleute an einem breiten Spektrum spannender Hochtechnologie Projekte, nicht nur in der Motorradentwicklung. Diese Projekte sind im Honda Fun & Fan Labor zu besichtigen, gleich neben der Honda Ausstellungshalle (dort ist auch eine CB750 Four zu bewundern) nahe des Pazifik Rennkurses von Motegi in Japan. Dort können die Besucher Hondas Zukunft aufgeteilt in acht Themenbereiche kennenlernen.

- Globale Umweltprojekte
- Sicherheitstechnologie
- Verkehr / Transport
- Produktionstechnologie
- Forschung und Entwicklung
- Motorsport
- Honda Geschäftsentwicklung

In der Sparte Motorräder hat Honda sich umfassend mit umweltrelevanten Themen befasst: zum Beispiel erfüllt Honda mit dem HECS-System, (Honda Evolutional catalysing System) die strengsten deutschen Umweltauflagen ohne dabei auf Leistung zu verzichten: erreicht wird dies mittels elektronischer Kraftstoffeinspritzung zur Leistungserhöhung und 3-Wege-Katalysator zur Emissionsverminderung.

Die Fahrsicherheit wurde durch die Einführung höchstentwickelter Bremsanlagen, ABS und auch Integrationsbremsen (Vorderrad und Hinterrad gleichzeitig) auch für Großserienmodelle, revolutioniert. Weitere unkonventionelle Ideen sind beispielsweise die Entwicklung einer Art Motorschlitten, Kombination aus Motorrad und Schneefahrzeug oder auch ein kleines, Turbo-fan getriebenes Flugzeug, sozusagen ein Motorrad für die Lüfte. Ein weiteres wichtiges Projekt ist ein menschnähnlicher Roboter, der ohne Probleme wie ein Mensch laufen und sogar verschiedenste Arbeiten mit seinen Händen in unterschiedlichen Umgebungen verrichten kann.

"Wir möchten Maschinen entwickeln, die einen entscheiden Beitrag zur menschlichen Gesellschaft beitragen" erklären die technischen Fachleute, die an diesem Projekt arbeiten . Der Honda Humanoid wird vielleicht eines Tages sogar in der Lage sein, den Menschen in gefährlichen Arbeitsumgebungen zu ersetzen, oder vielleicht auch selbst ein Honda Motorrad fahren können. Für Honda sind die Möglichkeiten der Zukunft jedenfalls unendlich.

