



Vier gewinnt

Mit der CB 750 Four stellte Honda vor 50 Jahren die Motorradwelt auf den Kopf. Mit ihrem seidenweichen Vierzylindermotor setzte sie bis dahin ungekannte Standards und verhalf einem totgesagten Markt zu neuer Blüte.

Zahlreiche Ereignisse des Jahres 1968 bewegten die Gemüter. Abgesehen vom turbulenten weltpolitischen Geschehen dominierten technische Höchstleistungen die Schlagzeilen. Sei es die erste bemannte Apollo-Mission, der Jungfernflug der Tupolew Tu-144 als erstes Überschall-Passagierflugzeug oder die aberwitzigen Kernwaffentests. In der Berichterstattung darüber wurde stets die Floskel vom »Sprung ins 21. Jahrhundert« bemüht.

Doch schaffte es in dem Jahr tatsächlich ein neues Motorradmodell abseits der Fachpresse in die weltweiten Medien. Was Honda auf der Internationalen Motor Show in Tokio ins Rampenlicht rollte, war schlichtweg eine Revolution. Vier Zylinder, vier Takte, vier Vergaser, Vier-in-vier Auspuffanlage – mit der CB 750 Four sprengte Honda alle bisherigen Maßstäbe. Kein anderes Motorradmodell davor wie danach hat wieder für eine so große Resonanz in der allgemeinen Wahrnehmung gesorgt und für derartige Verwerfungen im Motorradmarkt.

Dazu muss man sich die technischen Motorradstandards von 1968 vor Augen führen. Den ohnehin kaum noch vorhandenen Markt – die 15 Jahre zuvor florierende Branche lag nach dem Kleinwagen-Boom am Boden – bestimmten Motorräder zwischen 125 und 500 Kubik mit veralteter Technik. An Investitionen in Innovationen dachten die wenigsten Hersteller, zunächst ging es ums Überleben. So war das »Schrauben« für Motorradfahrer fester Bestandteil dieser Fortbewegung. Ohne eine gut bestückte Werkzeugrolle machte sich niemand auf eine längere Fahrt. Die Automobilindustrie war in Sachen Zuverlässigkeit deutlich weiter, mit einem Käfer oder Kadett konnte man sich relativ sorglos auf den Weg nach Italien machen, während

ein Motorradmodell schon gefeiert wurde, wenn es die Strecke von Hamburg nach Wien und zurück schaffte, und dabei lediglich die Ölsteigleitungen allesamt rissen.

Motorräder über 500 Kubik Hubraum waren ohnehin die Ausnahme. Abgesehen von den amerikanischen Harleys traten die Europäer in der großen Klasse mit der BMW R 75/5, der Triumph Trident, der weitgehend baugleichen BSA A 75 Rocket, der Norton Commando oder der Moto Guzzi V7 an. Yamaha und Suzuki standen in der Klasse vollkommen nackt da. Auf den Reißbrettern der Kawasaki-Ingenieure wurde zwar an einem ähnlichen Projekt gearbeitet, doch das sollte noch dauern, bis die 900 Z1 1972 in Köln präsentiert wurde.

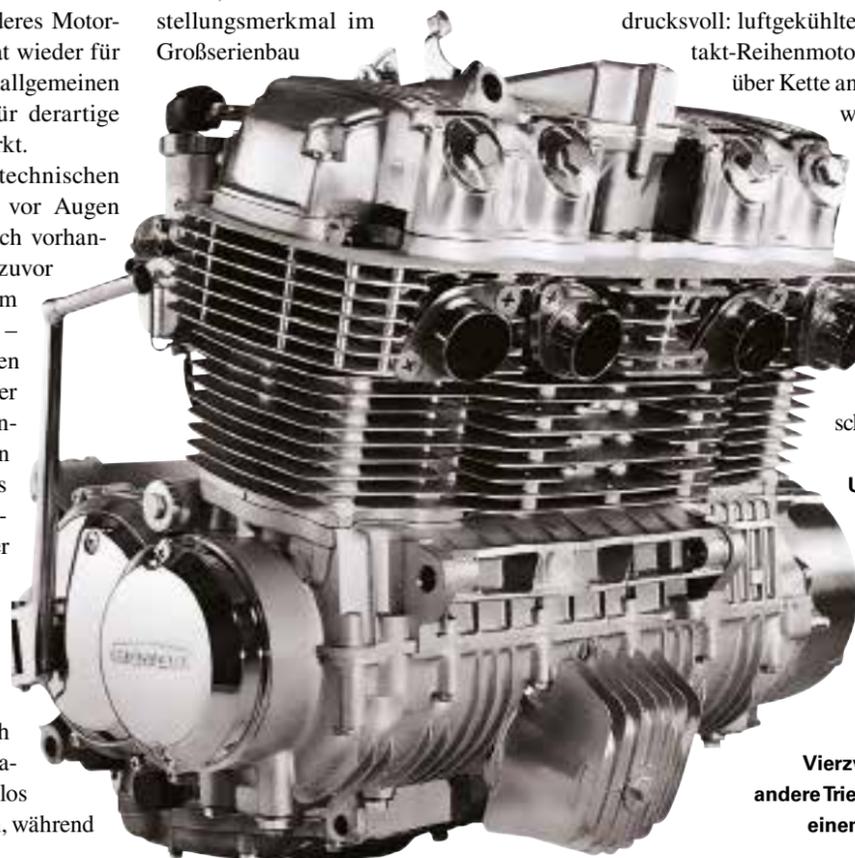
Es gab also Motorräder vergleichbaren Hubraums, doch die CB 750 hatte ein Alleinstellungsmerkmal im Großserienbau

– das »Four«, vier Zylinder. Dass ein solches »Big Bike« realisierbar war, hatte zwar zwei Jahre zuvor ein Tüftler namens Friedel Münch bewiesen, doch dessen exklusive Mammut brachte es mit ihrem Automotor auf knapp 300 Kilo und sprengten die Geldbeutel Normalsterblicher.

Wie eine Bombe platzte die CB 750 Four in die allgemeine Gemengelage

In diese allgemeine Gemengelage platzte die CB 750 Four wie eine Bombe. Die Honda-Pressemitteilung sprach vom »größten und fabelhaftesten Motorrad, welches je zum Verkauf angeboten wurde«. Die technischen Daten untermauerten diese Behauptung eindrucksvoll: luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit obenliegender,

über Kette angetriebener Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Hubraum 736 Kubik, Höchstleistung 67 PS bei 8000/min, höchstes Drehmoment 60 Nm bei 7000/min, vier 28er-Keihin-Schiebervergaser, Beschleunigung in weniger



US-Marketing: Die in Tokio präsentierte Maschine wurde im Anschluss direkt in die USA geflogen, um dort in Szene gesetzt zu werden. (I. Seite)
Revolutionär: Der Vierzylinder-Motor stellte andere Triebwerke jener Zeit in einen tiefen Schatten. (I.)

als fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h, Höchstgeschwindigkeit jenseits der 200 km/h. Obendrauf gab's erstmals bei Honda einen Doppelschleifenrohrrahmen, die hydraulische Scheibenbremse vorn war sogar eine Weltpremiere im Serienbau, ebenso die aus einem Stück geschmiedete Kurbelwelle und ein ganz neues Tool am Lenker – der Kill-Schalter.

Neben diesem Über-Bike erschien jedes andere Motorrad deutlich älter, als es tatsächlich war. Zumal Honda die Power in ein ebenso modernes wie zeitlos-sportliches Design verpackt hatte. Wie konnte man Ende der Sechziger Jahre am Tiefpunkt der Branche, solch ein hypermodernes Motorrad auf die Räder stellen? Woher kam diese ungeheure Innovationskraft?

Diese Frage lässt sich beantworten, wenn man die Entwicklung des Erbauers betrachtet. 1948 hatte Soichiro Honda sein Unternehmen gegründet und es abseits der westlichen Märkte zu einem Big-Player entwickelt, der bis 1968 bereits rund zehn Millionen Zweiräder produziert hatte. Die ersten Fühler in den US-Markt hatte man Jahre zuvor mit kleineren Maschinen ausgestreckt, etwa der CB 72 mit 250 und der CB 77 mit 305 Kubik, die durch ihre aus dem Rennsport abgeleitete Technik faszinierten. Denn Rennerfolge und WM-Titel hatte Honda schon zuhauf vorzuweisen. Nicht zuletzt diese beeindruckenden Auftritte hatten dafür gesorgt, dass sich niemand Sorgen um die Zuverlässigkeit der Motorräder machte. Honda stand schon zu diesem Zeitpunkt für hohe Fertigungsqualität und standfeste Motoren mit anspruchsvollen technischen Lösungen.

Hondas 1960er-Ansatz für die USA – das Motorrad als Spaßgerät

Obendrein wussten die Honda-Strategen ihre Produkte zu vermarkten. Legendär ist der über viele Jahre genutzte Slogan, mit dem Honda in den USA warb: »You Meet the Nicest People on a Honda«. Im Vordergrund standen gute Laune und nette Menschen, bis dahin der konsequenteste Ansatz, das Motorrad als Spaßgerät zu bewerben.

Im Jahr 1962 umfasste die Honda-Modellpalette bereits elf Modelle, die in riesigen Stückzahlen auf Präzisions-Maschinen produziert wurden, die man sich in Europa hatte maßschneidern lassen. Und der amerikanische Markt wurde für Honda immer



Vorserie: Die Tokio-Four wich noch in vielen Details von der späteren Serienproduktion ab.



So nie realisiert: CB 750-Prototyp mit zum Fahrer gerückten Lenker und Trommelbremsen.

Die Kümmerer

Natürlich hat sich um ein derart legendäres Motorrad eine bunte Szene von Liebhabern geschart, die sich mit viel Hingabe, Know how und Organisationstalent um den Erhalt der verschiedenen CB 750 Four-Baureihen kümmern. In technischer Hinsicht hat sich da in besonderer Weise René Sürth hervorgetan. In seiner Meister-Werkstatt »Charakter-Bikes« in Essen-Kettwig (www.charakter-bikes.de) legt er den Schwerpunkt seiner Arbeit auf die Instandhaltung der klassischen Honda-Vierzylinder, vorneweg natürlich die 750er als das Paradeferd



Orgelbau: Die vier imposanten Krümmerrohre der CB 750 Four – hier an einer K0 – betonten die damals mit Abstand breiteste Brust im Motorradbau zusätzlich.



Deckel mit Makel: Rechter Seitendeckel einer restaurierten K0. Auf rotem Lack müsste das Emblem allerdings goldfarben sein.



Früherkennung: Die Rundinstrumente der K0 hatten die Kontrolllampen noch im Zifferblatt.



Noch eine Neuheit: Mit der K0 kam auch der (später rote) Killschalter in die Motorradwelt.



Typisch Honda: Wie bei allen anderen Honda-Modellen auch fand sich das Zündschloss der CB 750 Four vom links unter dem Tank.

jener Zeit. Von der Wartung und Reparatur über eine umfangreiche Motorrevision bis hin zum kompletten Neubau ist bei ihm alles zu haben, wobei die von ihm aufgebauten Motorräder dem Neuzustand doch sehr nahe kommen. Auch die von ihm soeben fertiggestellte blaue K1 auf dem Bild links sieht aus, als wäre sie gerade erst vom Band gelaufen und wartet jetzt auf einen Käufer. Neben der Arbeit in seiner Werkstatt ist René außerdem sehr aktiv im »1. Honda CB 750 Four Club Deutschland e.V.« (www.cbfourclub.de), der sich dem Erhalt und der Pflege der Honda SOHC-Modelle verschrieben hat.



Dasselbe Ziel verfolgt auch die »CB 350-750 Four IG« (www.cb350-750four.de), die vor einigen Jahren aus einem Forum zum Thema hervorgegangen ist. Wer sich also für eines der 40-50 Jahre alten Four-Modelle interessiert, dem wird es am nötigen Support jedenfalls nicht mangeln. Auch das Angebot an Maschinen aller Erhaltungszustände ist noch recht gut, schließlich wurden damals weit mehr als eine halbe Million gebaut.



wichtiger. Im August 1965 verblüffte die CB 450 Super Sport nicht nur die Fachwelt mit ihrem hochtourigen Zweizylinder-Viertakt-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Drehstab-Ventilfedern und Schlepphebeln sowie der Power von 43 PS. Das entsprach einer Literleistung von rund 100 PS und brachte die 450er auf Augenhöhe mit deutlich hubraumstärkeren Maschinen. 170 Sachen rannte der ausschließlich in schwarz ausgelieferte Twin und verdiente sich seinen Spitznamen »Black Bomber« redlich. Doch war der Markterfolg überschaubar. In den USA wurden die High-Tech-Motoren aus Fernost zwar gelobt, doch nicht in dem Maße gekauft, wie man sich das erhofft hatte. Was also hatte man falsch gemacht?

Nicht viel, nur hätte man mit der nun initiierten Marktforschung etwas früher anfangen sollen. Eine Gruppe von Ingenieuren wurde in die Staaten geschickt. Sie sollten ein Gespür dafür bekommen, was bei der Kundschaft dort gefragt ist. Was sie auf ihren ausgedehnten Touren mit den schweren Motorrädern der Konkurrenz herausfanden: US-Biker standen auf hubraumstarke Maschinen mit möglichst großem Drehmoment und möglichst großen Auspuffanlagen. Drehzahl- und Beschleunigungsorgien stießen auf eher geringes Interesse.

Soichiro Honda zog seine Schlüsse daraus und erteilte seinen Ingenieuren den Auftrag, ein Motorrad speziell für den US-Markt zu entwickeln, das allen anderen Motorrädern in jeder Hinsicht überlegen ist. Sportliche Dynamik sollte keine dominierende Rolle spielen, unter den Aspekten Sicherheit, Wartungsfreiheit und Zuverlässigkeit jedoch erwartete er neue Maßstäbe. Es sollte zudem mehr Leistung bieten als die seinerzeitigen größten Harleys und der Vorliebe für eindrucksvolle Auspuffanlagen gerecht werden.

Eine geheime Projektgruppe von 30 Mitarbeitern sollte unter hohem Zeitdruck das perfekte Bike konstruieren. Dabei hatten sie alle Freiheiten und sollten sich zudem keine Grenzen setzen. Der Firmengründer wollte ein Statussymbol schaffen, ein Motorrad, das vor Innovationen nur so strotzt. In seiner Vorstellung sollte das neue Bike Technologieträger sein, ein technisches Schaufenster, in dem alles ausgestellt ist, was zu der Zeit bei Honda möglich ist.

Großartige Verkaufserfolge hatte Honda keineswegs im Auge, glaubte selbst nicht daran. Als sich die Dimensionen der neuen Über-Honda abzeichneten, ließ er seine Entwickler wissen, dass sich ein derart riesiges



Honda CB 750 Four K0 (1969-1970) Mit Anlauf der Serienfertigung ging der Namenszusatz »Dream« verloren. Weitere Änderungen: Die Leistung wurde durch Eingriffe in Ansaugtrakt und Vergaser, eine neu abgestimmte Auspuffanlage, zahmere Steuerzeiten und eine andere Übersetzung von 75 auf 67 PS reduziert. Die Betätigung der vier Gasschieber erfolgte nun über einen einzelnen Gaszug, der in einen vierfachen Verteiler mündete. Auf den oberen Schalldämpfern fanden sich jetzt Hitzeleitbleche. Der Rahmen war kürzer, der Radstand länger, der Killswitch kam hinzu. Seitendeckel und Luftfiltergehäuse wurden neu gestaltet, die Embleme deutlich vergrößert. Hinzu kamen zahllose, nicht sichtbare Verbesserungen in der laufenden Produktion.



Honda CB 750 Four K1 (1970-1971) Ins Auge fielen bei der K1 vor allem die optischen Retuschen. Die Seitendeckel waren kleiner und ohne Lüftungsschlitze, der Luftfilterkasten war nicht mehr lackiert, der Honda-Schriftzug nun weiß und der Sitzbank fehlte der kleine Bürzel. Die Tauchrohre hatten sich minimal verändert, der Tank fasste nun noch 17 statt 18 Liter. Technisch relevant war die Einführung der Gasschieber-Zwangssteuerung über eine drehbare Welle, die nun über zwei Gaszüge bedient wurde. Die Lager an der Getriebeausgangswelle wurden vergrößert, zudem gab's jetzt eine neue Sekundär-Kette mit Nestschloss. Außerdem: Die Four war 17 kg schwerer geworden.



Honda CB 750 Four K2 (1972-1975) Mit der K2 wurde die Produktion gesplittet, nun gab es eine separate Fertigung für die US-Modelle. Während die K2 in Europa bis 1975 unverändert angeboten wurde, durchlief die Four in den USA die Evolutionsstufen von K3 bis K5, die sich nur in Details unterschieden. Gegenüber der K1 hatte die K2 einen kürzeren Schlauch vom Öltank zum Motor sowie neue Endschalldämpfer, denen in der Öffnung der Mittelsteg fehlte. Auffällig die aus den Instrumenten ausgelagerten Kontrolllampen, die jetzt in einer Konsole am Lenker saßen. Dazu gab es verchromte Lampenhalter, separate Ausleger für die Blinker, das Lampengehäuse war jetzt schwarz. Und weitere drei Kilo mehr auf den Rippen.



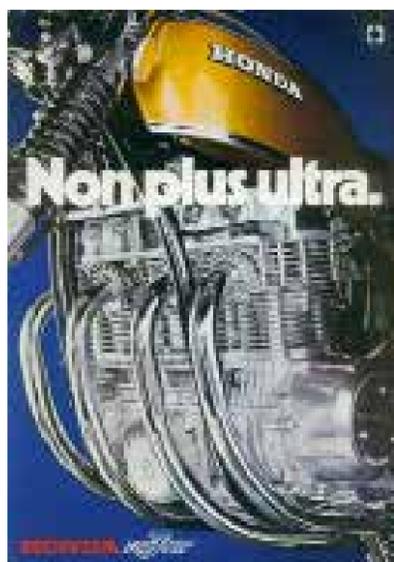
Honda CB 750 Four K6 (1976-1977) Während sich die große Honda für den US-Markt bereits 1973 mit dem Modell K3 in ein neues Tankdesign gekleidet hatte, fand sich dieses Dekor in allen anderen Märkten erst ab 1976 mit Einführung der K6, mit der die Produktion nun auch wieder für die ganze Welt vereinheitlicht wurde. Kupplung, Schaltung und Getriebe waren überarbeitet, auch der Rahmen leicht modifiziert worden. Am Heck fanden sich neue Blinkeraufnahmen sowie neue Stoßdämpfer, in Deutschland mussten zudem schwarze Kunststoff-Schmutzfänger das hintere Schutzblech verlängern. Der bislang nur in den USA verwendete Chrombügel hinter der Bank wurde später auch an die K6 gebaut.

Motorrad wohl kaum verkaufen lassen. Er ließ sie zwar weitgehend ungestört weiterarbeiten, legte die erste Serie allerdings auf gerade einmal 500 Stück an und taxierte die maximalen Absatzerwartungen auf höchstens tausend Exemplare jährlich.

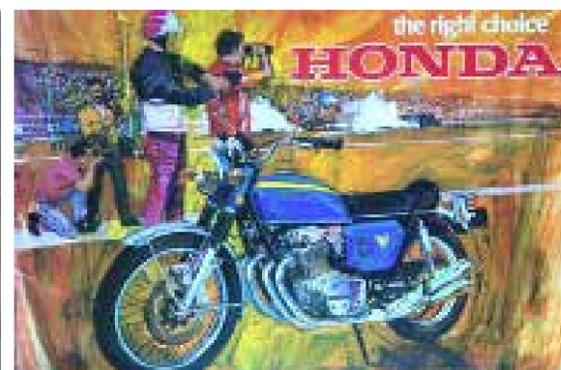
Basis für den Reihenvierer war der Motor eines Honda Formel-Rennwagens

Nur rund anderthalb Jahre Entwicklungszeit benötigten die Konstrukteure, um das umfangreiche Lastenheft abzuarbeiten. So hatten sie z. B. die Vorgabe, dass die maximale Baubreite des Motors nicht größer sein darf als der Knieabstand eines bequem sitzenden Amerikaners. Auch die imposante Auspuffanlage wurde realisiert, obwohl sie eigentlich zu viel Gewicht mitbrachte und in der Produktion recht teuer war. Ausgangsbasis für den Reihenvierer war übrigens kein Motorrad-Motor, sondern ein sehr erfolgreicher Motor der Honda Formel-Rennwagen. Als ausgedehnte Erprobungsfahrten schließlich zu dem Ergebnis führten, dass

der bärenstarke Motor auch standfest ist, erklärte man die CB 750 Four als reif genug, um sie auf die US-Motorradfahrer loszulassen. Die nicht minder interessante Frage war: Sind die amerikanischen Motorradfahrer auch reif für die Four? Konnte ein normal begabter Fahrer diese Maschine beherrschen?



Diese Frage bewegte auch Soichiro Honda. Motorräder mit vergleichbaren Leistungsdaten hatte man in keinem Land je zuvor homologiert, weshalb Honda Schwierigkeiten mit den Behörden befürchtete, bis hin zum Verbot, diese Maschine auf öffentlichen Straßen bewegen zu dürfen. Wie weit die 750er jenseits bekannter Maßstäbe agierte,



Fast überflüssig: Die neue große Honda brauchte eigentlich keine Werbung, um dennoch reißenden Absatz zu finden. Insbesondere in den ersten beiden Produktionsjahren konnte bei weitem nicht jeder Kaufwunsch befriedigt werden, dafür reichten die Produktionskapazitäten nicht aus.

zeigten schon die Reifenprobleme. Es gab schlicht keine Pneu im Markt, die der Kraft des Vierzylinders gewachsen waren, also mussten diese Hochgeschwindigkeitsreifen erst einmal geschaffen werden. Gemeinsam mit Dunlop Japan entwickelte Honda deshalb in geheimer Mission den heute ebenfalls legendären »Roadmaster«-Reifen.

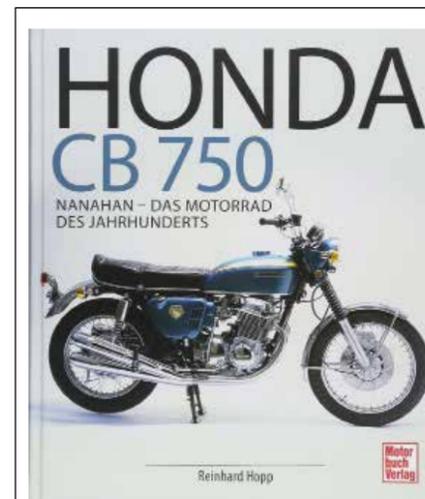
Ein ähnliches Problem gab es bei den Bremsbelägen, auch die mussten speziell für die CB 750 entwickelt werden. Im Grunde galt das ebenso für die Sekundärkette, nur nahm man sich bei dem Bauteil nicht die nötige Zeit, was schon kurz nach Auslieferung der ersten Modelle bestraft werden sollte. Die überforderten Ketten gingen reihenweise zu Bruch und zertrümmerten dabei so manch frühes Motorgehäuse. Erst mit Einführung des Nachfolgemodells »K1« hatte Kettenpezialist D.I.D. die Lösung in Form einer komplett vernieteten Kette gefunden, weshalb Honda allen bereits zuvor ausgelieferten CB 750 diese Kette im Austausch kostenlos spendierte.

Eine weitere ganz neue Herausforderung: Wie teuer darf das Motorrad sein? Welche Leistung soll man am Ende realisieren?

Bisher hatte man sich in diesen Punkten am Markt orientiert, doch gab der nichts annähernd Vergleichbares her. Die »Four« spielte in einer eigenen Liga. Erstmals musste man selber den Maßstab setzen.

Als die 750er in Tokyo der Öffentlichkeit präsentiert wurde, hatte Honda auch noch das Glück, dass kein anderer relevanter Hersteller ein neues Modell präsentierte. So war die neue Honda der unumstrittene Star dieser Ausstellung. Die Reaktionen von Fachwelt, Medien und Szene sprengten jede bis dahin gekannte Dimension. Der große Vierzylinder stieß nicht nur auf ein phänomenales Echo, sondern löste zahllose Kaufreflexe aus. Honda wurde von einer weltweiten Flut an Bestellungen überrollt und hatte jede Menge damit zu tun, die furiose Nachfrage zu befriedigen.

Das sollte erst viel später gelingen. Im Jahr 1969 konnte längst nicht jeder Kunde eine CB 750 Four bekommen, der eine bestellt hatte. Dabei baute Honda in dem Jahr bereits mehr Maschinen als alle europäischen und amerikanischen Hersteller zusammen. »American Honda Motors« hatte sich schwer reingehängt, um der US-Kundschaft den



Pflichtlektüre: Wer alles über Geschichte und Technik der CB 750 Four wissen will, kommt an diesem Buch nicht vorbei. In dieser vierten, nochmals überarbeiteten und reich bebilderten Auflage lüftet Autor Reinhard Hopp auch das letzte Geheimnis des legendären Vierzylinders.
Reinhard Hopp: »Honda CB 750 Four«, Motorbuch-Verlag, 224 S., 23,5 x 27,1 cm, ISBN 978-3613039704, 39,90 Euro.



Erste Retuschen: An der 1970 erschienenen K1 tauchten auf den Seitendeckeln neue Logos auf (l. o.), der Schriftzug auf dem Tank war nun weiß lackiert (r.). An der Einzelscheibe vorn (l.) wurde festgehalten, eine zweite Scheibe war allerdings leicht nachrüstbar, denn das Tauchrohr auf der rechten Seite war schon dafür vorbereitet.



Zwangssteuerung: Die Gasschieber der K1 wurden nun über eine drehbare Welle bedient (l.) Schließ + Schnapp: Der aufklappende Tankdeckel war nun abschließbar. (o.)



neuen Vierzylinder schmackhaft zu machen. Die in Tokio präsentierte Maschine war im direkten Anschluss an die Ausstellung via Flugzeug für Werbefotos in die Vereinigten Staaten geholt worden. Dabei beließ man es neben den wichtigsten technischen Daten beim Slogan: »Ihr wusstet, früher oder später würde Honda es tun.«

Das blieb nicht ohne Wirkung. So mussten alle Kapazitäten in die Optimierung der Produktion gesteckt werden, gleichzeitig wurde die Weiterentwicklung vorangetrieben. In dieser frühen Produktionsphase erfolgten zahlreiche technische Detailänderungen, so dass die Händler immer wieder Teile in Neumaschinen wechseln mussten, die nach langem Seeweg angekommen waren, weil in der Zwischenzeit bessere entwickelt worden waren, die das Werk hinterher schickte. Was in der internationalen Handelsschiffahrt an geeigneten Kapazitäten auf den Routen in die relevanten US-Häfen verfügbar war, wurde von Honda langfristig geblockt.

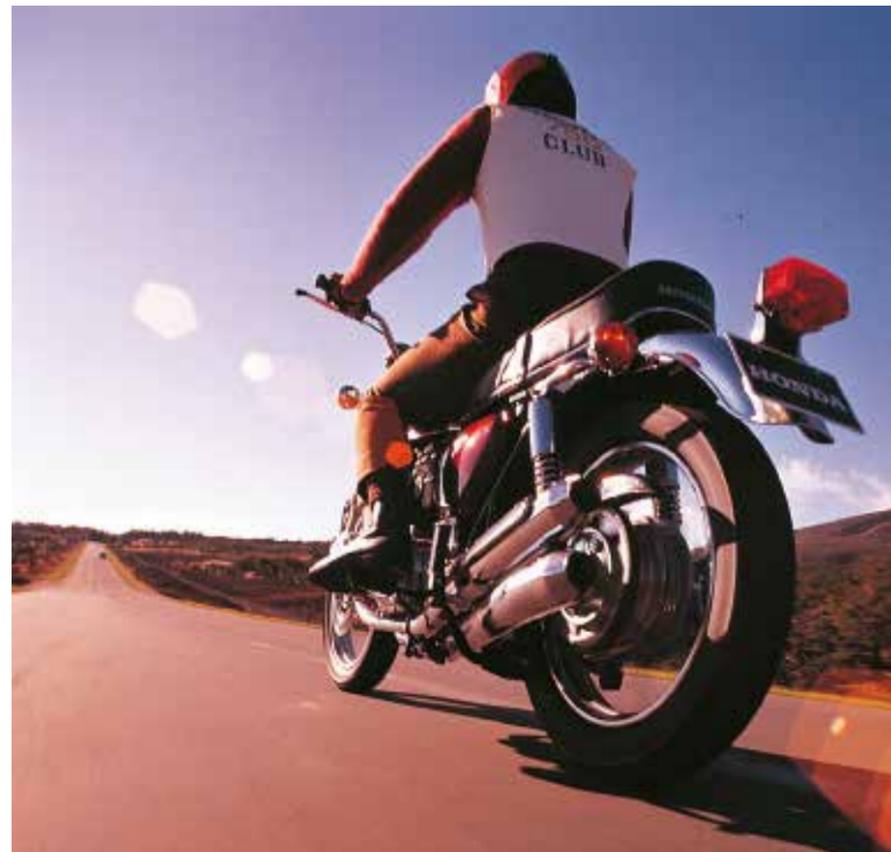
Weil eigentlich eine exklusive Kleinserie geplant war, hatte man sich bei der Motorgehäusefertigung für das aufwendige Sandgussverfahren entschieden. Doch waren damit bei weitem nicht die geforderten Stückzahlen

realisierbar und anfallender Ausschuss zu groß. Fast 7500 Gehäuse sollen dennoch auf diese Art entstanden sein, bevor man mit den ersten Modifikationen auf Kokillenguss umstellte. Erst ab der K1, die im Oktober 1970 erschien, wurden die Gehäuse komplett maschinell gefertigt, bis dahin waren von der ersten Baureihe, die nun quasi posthum den Namenszusatz »K0« erhielt, immerhin schon mehr als 44.000 Motorräder gebaut worden. Heute sind natürlich diese ganz frühen Fours bei Enthusiasten heißbegehrt und werden entsprechend hoch gehandelt. Preise zwischen 30.- und 40.000 Euro werden kolportiert. Ein guter Moment für einen kleinen Einschub für gutgläubige Anleger: Immer wieder hört man von Modellen, die nachträglich auf K0 getrimmt wurden, indem man für ein ähnlich raues, »sandguss-likes« Motorgehäuse mit passender Motornummer sorgte. Aber es gibt ein entlarvendes Indiz: Nur wenn die Kupplungsabdeckung von neun Kreuzschlitzschrauben gehalten wird, handelt es sich um ein sogenanntes Sandguss-Modell. Alle später produzierten Triebwerke haben dort eine Schraube mehr.

Was Honda im ersten Jahr wie auch in der Weiterentwicklung auf die Beine stellte, ist

kaum angemessen zu würdigen. Ohne auf eine derart gigantische Nachfrage vorbereitet zu sein, stemmte man diese technische wie auch logistische Mammutaufgabe mit Bravour, ohne jedoch dabei am Ende perfekt zu sein. So war es schwierig bis unmöglich, in dieser frühen Zeit an Ersatzteile zu kommen. Wenn dann doch etwas zu Bruch ging, wartete man ewig auf Ersatz. Um einen Stock an Ersatzteilen anzulegen, fehlten dann doch die Kapazitäten, die flossen in die Produktion kompletter Motorräder. Und die war kompliziert genug, so wurden verschiedene 750er-Rahmen produziert – einer für die USA, Kanada und England, einer für Deutschland und die Niederlande und wiederum ein eigener für Frankreich – die sich insbesondere durch unterschiedliche Lenkanschläge und Lenkschlösser voneinander unterschieden.

Die mit Abstand meisten Modelle dieser ersten, ab Anfang 1969 ausgelieferten Baureihe gingen in die USA, nach Deutschland und in viele andere Länder kam die neue Honda erst ein Jahr später. Anfang 1970 wurden hierzulande 6495 Mark für den Reihenvierer aufgerufen, womit man preislich auf Augenhöhe mit Triumph und BSA war, die große BMW oder die Guzzi waren nur



Zielgruppenansprache: Vor allem die Tourerqualitäten der Four wurden in den Fokus gerückt.

unwesentlich günstiger. Jede in Deutschland zu dieser Zeit gelieferte CB 750 Four hatte vor ihrer Ankunft einen Käufer, man hätte weit mehr verkaufen können, wären die Maschinen nur lieferbar gewesen.

Mit 87.000 K1-Exemplaren Anfang 1972 war der Markt noch lange nicht gesättigt

Im Oktober 1970 folgte dann eine neue Baureihe, die ein neues Kürzel mit auf den Weg bekam: ein »K« als Abkürzung des japanischen Begriffs »Kaizen«, was in etwa so viel bedeutet wie »Veränderung zum Besseren«. Diese etablierte sich in der Folge als »K1«, die Ur-Baureihe erhielt umgangssprachlich die Bezeichnung »K0«. Zu dem Zeitpunkt hatte man den Output an Maschinen auf rund 300 Stück täglich bereits verdoppelt. Am Ende sollten es bis zum Jahreswechsel von 1971 zu 1972 mehr als 87.000 K1-Exemplare sein, womit der Markt noch lange nicht gesättigt war.

Mit der K2 von 1972 wurde die Fertigung gesplittet. Denn während die K2 für nahezu alle Länder vier Jahre lang praktisch unverändert weitergebaut wurde, änderte man

für den amerikanischen Markt von Jahr zu Jahr immer wieder Details, um den neuen Jahrgang als neues Modell erscheinen zu lassen. So gab es auch nur dort die Modelle mit den Baureihen-Bezeichnungen K3 (1973), K4 (1974) und K5 (1975) zu kaufen. Erst mit der K6 (1976) wurde die Splittung aufgehoben und die Motorräder baugleich für den gesamten Weltmarkt gefertigt. Die K6 sollte die letzte CB 750 Four sein, die das schon zu Lebzeiten ikonisch gewordene Design trug.

Eigentlich hatte Honda sich bereits mit der K5 vom bekannten Look verabschieden wollen und die CB 750 F1 Super Sport vorgestellt. Drei Jahre lang hatte man den Markt ganz für sich allein gehabt, doch jetzt war die Konkurrenz mit der Kawasaki 900 Z1 längst am Start, Honda selbst hatte im Jahr zuvor die GL 1000 Gold Wing präsentiert. Die Zeit für eine Wachablösung schien reif, doch fremdelten die Kunden mit dem neuen Entwurf. Die F1 Super Sport kam mit ihrer Vier-in-Eins-Auspuffanlage, dem flachen Tank und dem neuen Heckbügel nicht wirklich gut an, so dass Honda die »alte« 750er neben der F1 in zwar überarbeiteter, aber vertrauter Form als Touring-Version anbot.

az

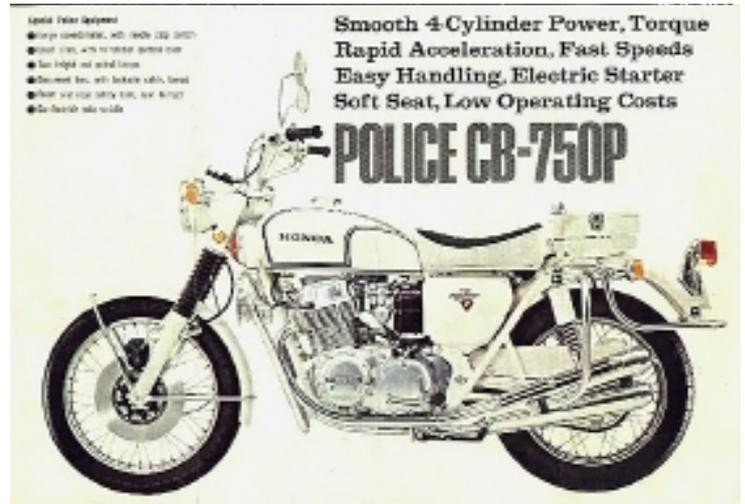
LEGENDEN HONDA CB 750 FOUR

Dennoch waren die Tage der legendären Four gezählt, auch wenn Honda weiterhin versuchte, den Mythos wachzuhalten. Die K7 war allerdings zum bulligen Tourer modifiziert worden, dass sie nur noch entfernt an das grazile Wesen der Ur-Four erinnerte. Auf Wunsch der US-Polizei wurde sogar noch eine Automatik-Version aufgelegt doch blieb dieses Modell eine Randerscheinung. So endete 1978 mit Vorstellung der CB 750 K die Ära des ersten legendären Vierzylinders. Die neue 750er-Vierzylinder-Honda hatte einen komplett neu entwickelten Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und sah komplett anders aus, hatte einen dem veränderten Zeitgeist angepassten Look.

Eine Automatik-Version wurde auf Wunsch der US-Polizei aufgelegt

Ein Jahrzehnt lang hatte Honda die verschiedenen Modellvarianten der CB 750 Four produziert. Am Ende waren insgesamt mehr als 550.000 Exemplare von den Bändern gelaufen, rund 36.000 davon fanden Käufer

Amtlich: Für die Polizeikräfte in Japan, den USA und England wurde die CB 750 Four P produziert. Sie hatte eine Einzelsitzbank, den Tacho im Lampengehäuse und wurde ausschließlich in »cristal-white« geliefert – Sirene inklusive.



in Deutschland. Der größte Anteil ging in die USA, doch verbreitete die Four den Vierzylinder-Virus über den ganzen Erdball. In allen Hemisphären ist die Honda deshalb zum »Millenium-Bike«, »Motorrad des Jahrhunderts« oder »Größten Motorrad-Meilenstein aller Zeiten« gewählt worden.

Entsprechend groß ist die Zahl ihrer Fans, zumal die Retro-Welle die 750er aus dem kollektiven Unterbewusstsein

wieder ganz nach vorn in die Köpfe spült. Sie ist die Keimzelle aller Vierzylinder, und so ist es nicht verwunderlich, dass vor einiger Zeit Fotos einer möglichen Neuauflage die Runde machten – neue Technik im alten Gewand. Dazu kam es dann allerdings nicht. Oder vielleicht sollte man besser sagen: Noch nicht ...

Text: Uli Böckmann

Fotos: U. Böckmann, Archive



Vision: Vor kurzem machten Bilder von einer modernen Neuauflage der CB 750 Four die Runde, realisiert wurden diese Pläne allerdings nicht.