



CB 750 K0 1970 am Sachsenring

Die Revolution auf dem Motorradmarkt begann 1968 in Tokio

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Paul Gockel (3), Jürgen Kießlich (2)

Es war am 25. Oktober 1968 zur „Tokyo Motor Show“, als Honda das Vorserienmodell „Dream CB 750 Four“ präsentierte. Das war nicht nur eine Sensation, das war eine Revolution auf dem Motorradmarkt. Motorräder mit Vierzylindermotoren waren nichts Neues, die gab es schon Jahrzehnte früher, Indian, Henderson, Nimbus, in Deutschland Mabeco und Windhoff, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Richtig interessant wurde es im Rennsport mit den Vierzylindern von Gilera und MV Agusta in der 500-ccm-Klasse, Honda nicht zu vergessen.

Im internationalen Motorradgeschäft wehte den produzierenden Konkurrenten ein harter Wind um die Nase. Wer überleben wollte, musste aufrüsten, und das führte Honda mit dem neuen Traummodell vor. Die Erfahrungen aus dem eigenen Rennstall mit den Siegen aller Soloklassen in der Konstruktions-Weltmeisterschaft 1966 bildeten den Grundstock für das neue, große Serienmodell. 1967 wurde das Projekt in die Hände von Yoshirou Harada gelegt, für den Motor war Masaru Shirakura und für das Design Hitoshi Ikeda zuständig. 1968 wurde der Motor entwickelt, und die erste Serienmaschine präsentierte Honda im Januar

1969 in Las Vegas. Die Produktion startete im Frühjahr 1969 in den Werken von Saitamata. Vorrangig wurden die ersten Maschinen (7.414 Stück), die wenig später (1970), bereits leicht verändert, die Bezeichnung CB 750 Four K0 erhielten, in den USA und Japan an den Kunden gebracht. Die erste Serie von 1969 wird heute als „Sandguss-Modell“ bezeichnet, da die Motorenhäuser noch mit diesem Verfahren hergestellt wurden, sie sind heute kaum noch zu bekommen und unter 20.000 Euro läuft da nichts.

Im Februar 1969 kam die erste Maschine nach Offenbach in die Honda-Niederlassung zur Besichtigung für die Fachwelt in der

Bundesrepublik. Gefahren werden sollte sie noch nicht. Aber – sie wurde gefahren – keinem geringeren als den erfahrenen Tester Ernst Leverkus von der Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ wurde diese Ehre zuteil. Bei Eis und Schnee lernte „Klacks“ die Maschine kennen, Salz und Lauge war da noch ein Fremdwort auf deutschen Fahrbahnen. 1969 wurde die Diva in England (Brighton) präsentiert. Danach durfte der bekannte Motorradjournalist Mick Wollet die Maschine für eine Testfahrt auf der Strecke von Brands Hatch fahren. Wenig später, am 07. Juli saß „Klacks“ wieder auf der CB 750 zum großen Test auf dem Nürburgring.

Der Verkauf begann weltweit, und die Kunden liefen rudelweise zum Hondahändler. Endlich, am 11. Juli 1970, sehen wir die Maschine erstmalig in der DDR. Wer die Gelegenheit hatte, anlässlich des Weltmeisterschaftslaufs für Motorräder auf dem Sachsenring das streng geschützte Fahrerlager zu betreten, konnte den Genuss erleben. Da stand ein Einzelstück und wurde mehr umlagert als Agos MV. Es war wohl sensationeller als die Tatsache, dass Silvio Grassetti im Rennen der 250-ccm-Klasse den zweiten Platz auf der MZ belegte. Danach konnten sich die Motorradspezies der DDR anlässlich der „deutsch-deutschen“ Motorradtreffen in der Tschechoslowakei mit dem Modell und dessen



CB 750 K0 als Neuaufbau auf der Messe in Dortmund



„Deutsch-deutsche“ Treffen, Melnick 1972, CB 750 K2



Paul und Michael Gockel mit CB 750 K4 von 1974

Nachkommen intensiver beschäftigten. Der erste Anblick dieser Maschine hat sich fest in der Erinnerung eingepreßt, man hatte damit eine Infektion aufgenommen, es war gewaltig, unfassbar dieses tolle Erlebnis. Es ist heute nicht mehr nachvollziehbar, wir sind total überfüttert mit dem Anblick von High-tech Boliden und Custombikes jeden Changers.

Was hat uns denn so fasziniert daran? Natürlich der ungewohnte Anblick der leicht nach vorn geneigten Zylinder und überhaupt das Bild des formvollendeten Vierzylinders sowie der gewaltige Eindruck der vier Endrohre hinten hinaus. Unwillkürlich sah man dabei – und meinte es auch zu hören – drei Jahre zurück, den Helden Mike Hailwood auf der schwer beherrschbaren 500er-Four aus der gleichen Fabrik. Ansonsten verbarg der Motor nicht viel Aufregendes in sich, zu jener Zeit noch simple zwei Ventile pro Zylinder. Nur eine Nockenwelle, natürlich ohc, sollte ausreichend sein. Erst mit der CB 750 KZ 1978 als Parallelmodell kam die dohc-Technik in der Modellreihe zur Anwendung. Der erste Vierzylinder-Reihenmotor in einem Motorrad in Großserienfertigung produzierte mit seinem Hub/Bohrungsverhältnis von 63x61 bei 8.000 min. 67 PS. Das war zu jener Zeit eine sehr respektable Leistung und genügte, um die Maschine mit einer Masse

von 230 kg auf 190 km/h zu beschleunigen. „Klacks“ schaffte es beim Test im Juli 1969, in 18 Sek. bis auf 180 km/h. Aber er musste die Feststellung machen, das Fahrwerk war mit der Leistungsabgabe überfordert (Erinnerungen an Mike Hailwood und seine 500er-Four werden dabei wach), lobte aber die Scheibenbremse im Vorderrad. Schade, dass die Vergaserbatterie mit ihren 28 mm Schiebervergaser so versteckt wurde, denn sie sieht richtig gut aus. Ungewöhnlich war der Zugriff auf die Trockensumpfschmierung, wodurch das Volumen der Seitendeckel relativ groß gestaltet wurde. Der E-Starter war nicht unbedingt notwendig, denn der Vierzylinder kickt sich recht gut. Ein solider Rohr-Doppelschleifenrahmen war dem Trend der Zeit angepasst. Die Scheibenbremsen waren zu jener Zeit auch noch nichts Alltägliches und, um es nicht zu unterschlagen, die Leistung des Designers sollte auch gewürdigt werden. Es war der Beginn des Zeitalters der Superbikes und da hinein gehörte die 750 Four. Sie war eine große Maschine, mit den heutigen Schwergewichten nicht zu vergleichen. Sie wirkte kräftig, kompakt und sehr formschön, sie ließ noch Technik erkennen, das Wort „Joghurtbecher“ für ein Motorrad zu verwenden war da noch fremd. In der Folgezeit wurde ständig modifiziert und modernisiert, sie sollte über viele Jahre ein Schlager bleiben. Fast jährlich wurde von der K0 bis 1978 zur K8 verändert, ab 1975 wurden parallel die Sportmodelle F und F1 bis zur F3 1978 produziert. Speziell für die USA kam 1979 die Hondamatic mit zweistufigem Drehmomentwandler, Modell CB

750 A auf den Markt. Nach 10 Jahren konnten sich weltweit über 1,5 Millionen und in Deutschland 35.935 Kunden an den Maschinen erfreuen. Der Preis lag 1969 bei 6.500 DM. Es folgten bis zum heutigen Tag ständig neue Modelle mit den beliebten Four-Motoren, es wurde auch ein Jubiläumsmodell entwickelt, kam aber nicht in die Produktion. 1993 erinnerte die „Seven Fifty“ mit ihrer Gestaltung noch einmal an die Ahnen.

Die CB 750 Four ist eine Legende, sie ist nicht vergessen, so soll es auch bleiben. Viele Liebhaber sollen noch lange ihre Freude damit haben. Als diese Zeilen geschrieben wurden, gab es einen nächtlichen Dialog zu dem Motorradexperten Paul Gockel vom PS Speicher Einbeck. Die abgebildete K4 ist ein Teil in seiner privaten Sammlung, die er fährt und pflegt. Es soll das nächtliche Schlusswort zum vorliegenden Report sein:

„Das Bild aus Südfrankreich zeigt meine 1974er-CB 750 K4, die ich im November 1988 aus USA bekam für 1.680 DM, gleich 1.000 US-Dollar, plus anteilige Luftfracht und Zollgedöns, dann brutto 2.200 DM. Die Zeiten sind leider vorbei. Damals 5.200 Meilen auf der Uhr, ganz original. Stand: abgemeldet seit Juli 1974 bei einem Harley-Händler in Maine an der kanadischen Grenze, derzeit 169.000 km, und es wurden nur die Kopfdichtung bei 112.000 km erneuert sowie die Auslassventilführungen. WEMA-Elektronikzündung problemlos. Vorne von White-Power progressive Gabelfedern, hinten alte Konis, die jetzt am Ende sind. Umbau auf Doppelscheibenbremse direkt nach dem Kauf. Schwinge in selbstgedrehten Bronzelagern, die bei jedem Reifenwechsel abgeschmiert werden, halten dann ewig. Schwingenbolzen lösen, Fettpresse ahoi! Und läuft und läuft und läuft ... War als 17-Jähriger mein absoluter Traum. Ne BMW R 75/5 mit den Wackelpuddinginstrumenten und dem Traktorengetriebe wollte ich nie haben. 4-Gang-Getriebe, wie uncool, und dann den ollen Nagel als Zündschlüssel in der Lampe vorn. Völlig unerotisch, war doch ne Beamtenmühle für die grün-weißen Sheriffs, die uns verfolgten und in die vier Rohre gucken durften. Und der Sound – wir dachten an Hailwood und Redman und ihre großen Siege. Gute Nacht nach Zittau. *Euer Paule*“.



Motor

Buch

„Internationale Sechstagesfahrt 2012 – Die Geschichte seit 1913“



28,- Euro

Rund um Zschopau Teil 1



24,- Euro

Rund um Zschopau Teil 2



24,- Euro

Int. Sechstagesfahrt – ISDE 1987, Jelenia Gora



8,90 Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info