



Motorradausstellung Tokio 1968

„Four“ – lautete Soichiro Hondas magische Zahl



Vor 50 Jahren fuhr Hans Baumann in seiner schmucken ADMV-Uniform eine Simson Sport

In Bernburg erwarb er per Annonce diese Honda CB 500 Four, allein schon die vier „Töpfe“ waren ein Grund zum Kauf

Nicht nur für die Motorradlords von der Motorradinsel (GBR) war es schlechthin ein Schock, als Honda im Oktober 1968 auf der Bike-Show von Tokio sein neuestes Schlachtschiff „CB 750 F“ präsentierte. Erst einen Monat früher offerierte Kawasaki den entsetzten Briten die äußerst giftige Mach III und Suzuki die eher gemütliche, aber sehr zuverlässige T 500. Nicht nur für die konservativen Briten war der Run aus Japan ein Schreck, selbst die Konkurrenz aus dem Werk in Akashi (Kawasaki) bei Tokio hatte keine blasse Ahnung davon und meinte, mit ihrer in der Entwicklung befindlichen 750er-Four die erste Firma mit einem Vierzylinder-Reihenmotor auf dem japanischen Markt zu sein und polte daraufhin gleich auf die Mach IV um.

Honda präsentierte mit der CB 750 Four die erste Großserienmaschine mit Vierzylindermotor, dieser hatte eine obenliegende Nockenwelle und ein Fünfganggetriebe im gemeinsamen Gehäuse. Mit der sportlich ambitio-

nierten Scheibenbremse im Vorderrad schoben die Japaner gleich noch ein Attribut nach. Die Maschine war mit ihrem Erscheinen sofort eine Sensation und ein Verkaufsschlager, auch in der Bundesrepublik Deutschland.

Während man bei Kawasaki und Suzuki immer noch mit den Dreizylinder Modellen nach Schlagzeilen suchte, startete Honda 1971 seine nächste Rakete. Anlässlich der 200 Meilen von Daytona schockten sie mit einem weiteren Vierzylinder-Reihenmotor im Serienmodell in der bildhübschen und grazilen Honda CB 500 Four die internationale Motorradwelt. Danach landete Kawasaki mit „Frankensteins Tochter“, der Z 900 einen Kracher, und Suzuki brachte erst 1976 einen Reihenvierzylinder in der GS 750 auf den Markt. Yamaha lief 1977 in Las Vegas mit der ersten vorgestellten Vierzylindermaschine (Viertakt) XS 1000 total „ins Messer“. Erfolg brachte erst das nachfolgende Modell XS 1100.

Aber zurück zur CB 500 F, als neu und phantastisch wurde die Maschine dem Kunden für 5.595 Mark im Handel offeriert. Kein

geringerer als „Klacks“ attestierte der 500 F nach seinem Nürburgringtest im September 1972 die Anerkennung als eines der besten Motorräder ihrer Epoche. Ernst Leverkus war der erste deutsche Fachjournalist, der die Gelegenheit erhielt, eine Maschine aus der Vorserie mit einem noch zu verbessernden Getriebe zu fahren. Besonders lobte er das perfekte Handling bei einer hervorragenden Straßenlage. Diese Eigenschaften findet man eher bei einer 250er-Maschine im Gegensatz zur größeren Schwester. Spürbar ist der niedrigere Schwerpunkt, und im Vergleich zu den Leistungsparametern erbrachte er auf der Nordschleife des Nürburgrings den Nachweis, dass diese kaum denen



„Traumhaft“ lautet die Note für den Neuaufbau nach einem unverschuldeten Unfall, über das Schwesterchen daneben wird bei späterer Gelegenheit gesprochen



der CB 750 F nachstehen. Bei einer fahrfertigen Masse von 202 kg brachte der Motor eine Leistung von 48 PS (35 kW) bei 9.000 U/min., bei einer Beschleunigung von 0 – 100 in 6 sek. sollte eine Endgeschwindigkeit von 180 km/h erreicht werden. Bis 5.000 Umdrehungen macht der Motor der Four einen relativ gesitteten Eindruck, aber danach beginnt erst das Leben im kleinen Kraftwerk spürbar. Dass die Maschine mit 40 kg geringerem Gewicht als die „Große“ bald an deren Leistungsparameter herankommt, ist wohl naheliegend.

Der schmal gebaute Vierzylindermotor war nicht etwa ein heruntergebuchter 750er, sondern eine völlig neue, eigenständige Entwicklung. Auffälligstes äußeres Kennzeichen war die fast senkrecht stehende Zylinderbank gegenüber der „Großen“. Ebenso auffällig und noch heute bestes Merkmal, auch gegenüber der später folgenden 550 F, waren die trompetenförmigen Endtöpfe der Vier-in-Vier-Auspuffanlage, und die sollten es bleiben. Das Fahrwerk war die grazilere Ausführung der Vorgängerin, der Doppelschleifenrahmen, die mit Faltenbälgen bestückte Telegabel und die Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwensattel sowie die Rohrschwinge mit zwei Federbeinen hatten sich bereits bewährt.

Ernst Leverkus konnte nach den erfolgten Tests auf dem Nürburgring nicht genug schwärmen, nach seinem Dafürhalten war der kleine Vierzylinder das Beste, was bis dahin die Werkhallen von Honda verlassen hatte. Trotz hohem Tempo während der Testfahrten auf Autobahnen und Landstraßen fand er keine kritikwürdigen Bemerkungen für die Maschine in ihrer gesamten Konzeption. Das Handling der Maschine, auch bei hohem Tempo, verglich er mit dem einer 250er. Er gab sogar der Maschine den Vorzug vor dem ihrer großen Schwester und auch vor der Kawasaki Mach III. Perfektionisten der Technik sollten sich einmal den Motor der später erschienenen 500-cm³-Vierzylinder Benelli ansehen, es sollte aber dabei niemand auf die Idee kommen, vor einem Lizenzexemplar zu stehen. Wie lautet doch der bekannte Spruch: „Wer Motorräder nachahmt oder nachgeahmt in Umlauf bringt, der ist ein ...“.

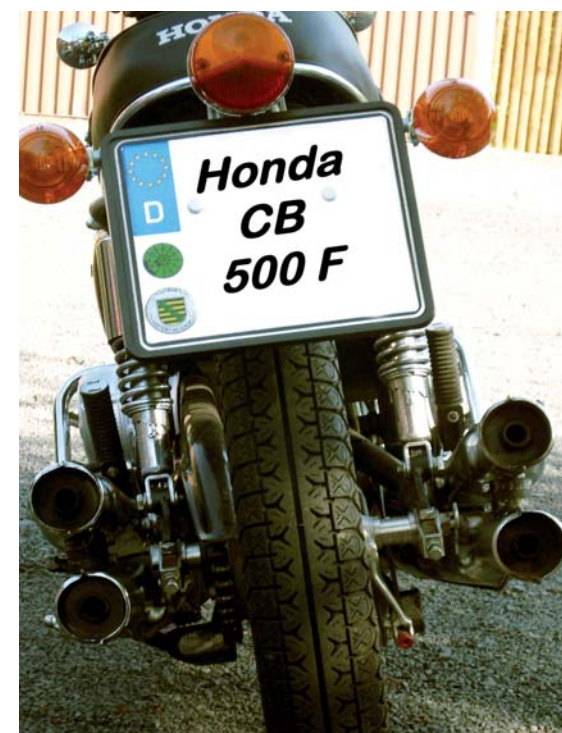
Der ohc-Motor mit zwei Ventilen pro Zylinder, diese sind auch noch per Hand einzustellen, ist noch nicht mit den heutigen PS-Boliden zu vergleichen, aber das Fahren damit macht Freude ohne Ende. Für die ältere Generation,



gemeint sind damit die Damen und Herren, welche damals beim Betrachten dieser Geräte Gänsehaut auf dem Rücken hatten, weil sie davon begeistert waren und, egal auch aus welchen Gründen, nicht daran denken konnten, so etwas einmal zu besitzen, erleben heute Verjüngungsgefühle als Fahrer solcher Technik.

Einer davon ist der heutige Besitzer Hans Baumann aus Zittau, er gehört mit Geburtsjahrgang 1935 unter die Motorrad-Senioren, aber ist nichtsdestotrotz begeisterter Motorradfahrer. 1958 kam die erste eigene Maschine ins Haus, eine MZ ES 175, die ein Bekannter von ihm beim Spinne-Rennen in Dresden auf seine Nummer vom Rennprogramm gewonnen hatte. Darauf folgte eine Simson Sport und wurde viele Jahre genutzt. Der gelernte Kraftfahrzeugmechaniker

entwickelte sich zum Meister und ging als Mitarbeiter vom Kundendienst des VEB ROBUR für viele Jahre in das Ausland. Einige Stationen waren quer durch Afrika, nach China, in den Jemen und nach Nicaragua. Dort lernte er neue „Motorradträume“ kennen, aber die finanziellen Mittel um eine Honda CB 500 Four zu erwerben waren Utopie. Nach der Wende lebten die Träume für ein Motorrad neu auf, aber der neue Beruf als Busfahrer kreuz und quer durch Europa ließen dafür keinen Spielraum zu. Durch einen glücklichen Umstand kam er 2008 in den Besitz einer fast neuen Honda GB 500 Clubman (siehe TS 10/2010), der Jugendtraum begann sich zu erfüllen. 2009, unterdessen 74-jährig, gab er seine Lizenz als Busfahrer ab und widmete sich wieder aktiver seinem Hobby. Eine Hoch-



Ob das wohl für Lutz Weidlich ein Grund zum Wiedereinstieg sein wird – es wäre wünschenswert

zeitsannonce für eine zweite Braut mit Namen Honda CB 500 F hatte in Bernburg Erfolg. Es stand die Zielstellung, die vom Original abweichende Neuerwerbung aufwändig zu restaurieren. Diesem Vorhaben kam ein Zwischenfall zu Hilfe, allerdings ein schlimmer Zwischenfall. Anlässlich der Teilnahme an einer an und für sich harmlosen Oldtimerrallye im benachbarten Polen wurde er absolut unverschuldet von einer PKW-Fahrerin brutal „abgeschossen“. Er selbst verbrachte mit Schulter- und Beinverletzungen einige Zeit im Krankenhaus, die Maschine wurde vom Gutachter als wirtschaftlicher Totalschaden deklariert. Nach der Entlassung aus dem Krankenhaus hat er den Schaden detailliert gelistet und die Beschaffung der notwendigen Teile vorbereitet. Nach achtmonatiger Bearbeitungszeit der Schäden durch Gerichte und Versicherungen waren unterdessen auch von ihm die benötigten Teile komplett besorgt worden, und der Neuaufbau der Maschine war die beste Physiotherapie für den Rentier. Beim 34. Internationalen Motorradfahrertreffen des „Freien Motorradfahrer Freundeskreises“ in Zittau strahlte die Maschine in neuem Glanz, und der Besitzer winkte nur ab auf die Frage, wie es ihm denn geht, alles vergessen, war sein kurzer Kommentar. Genauso schnell waren dann die ersten 1000, mit viel Freude abgespulten, Kilometer vor dem viel zu frühen Winterereinbruch absolviert. Der nächste Report zeigt den dritten Teil des Plauener „Schraubenbäcke“ Alfred Mühlberg.

Genau diesen Anblick gibt es nur bei einem Modell in der 117-jährigen Motorradgeschichte

BUCH-BESTELLUNG

„50 Jahre Motorrad-WM auf dem Sachsenring“

unter www.top-speed.info

