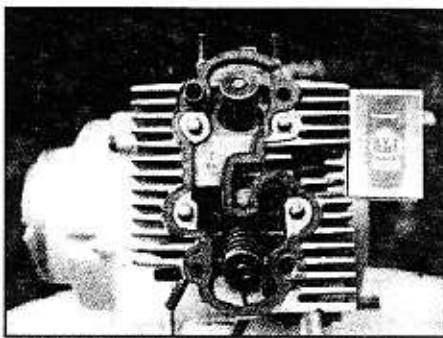


Hondas GröÙte

Ein Bestseller
wird 30

Stückzahl-Millionäre sehen alle Hersteller gerne in ihrem Programm. Die Kosten für Fertigungseinrichtungen etc. amortisieren sich dabei auf jeden Fall, eine Armada von Fahrzeugen rollt kostenlos als Werbung für den eigenen Typ auf den Straßen, das Publikum wird auch ohne ausgeklügelte PR-Arbeit an den Anblick einer bestimmten Marke gewöhnt. Bisherige Spitzenreiter dieses Genres: Ford T (15 Millionen schon 1927), entthront vom VW Käfer mit inzwischen ca. 21 Millionen. Und nun das Super Cub von Honda, das erste motorisierte Zweirad, das nach bisher dreißig Produktionsjahren in diese Regionen vorstoßen konnte (ca. 18 Millionen bis 1988).

Zweiradgigant Honda sorgt heute im allgemeinen mit Super- und Hyperbikes wie der neuen Sechszylinder-Goldwing mit 1,5 Liter Hubraum für Schlagzeilen oder versucht mit spektakulären Sportmaschinen das Augenmerk der Käuferschaft auf sich zu ziehen. Begonnen hatte die Massenfertigung von Motorrädern aber mit einem eher unscheinbaren 50-ccm-Viertakter, dem Modell C 100, auch unter der Bezeichnung Super Cub bekannt geworden. Das war im Jahre 1958, und in den vergangenen drei Jahrzehnten blieb das Super Cub immer im Honda-Programm, erlebte zahlreiche Modifikationen, wurde mit und ohne Lizenz nachgebaut und erfüllt heute vor allem in



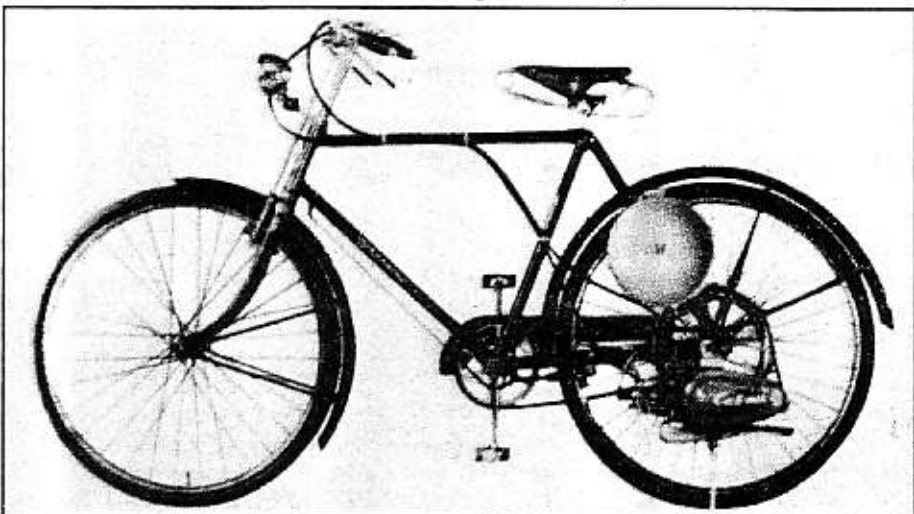
Klein aber fein. Die Streholzschachtel neben dem Super-Cub-Motor offenbart die Dimensionen.

Ländern der Dritten Welt die Funktion eines „Massenverkehrsmittels“.

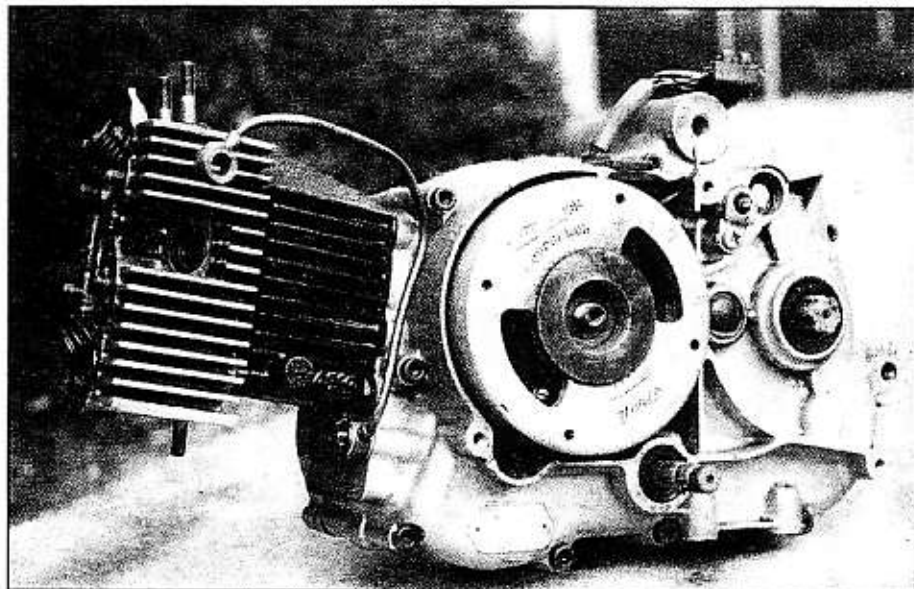
Die Anregung zum Bau eines kleinen Viertakters mit Durchstiegsrahmen erhielt So-

chiro Honda im Jahre 1956, als er mit seinem Finanzchef Fujisawa Europa bereiste. Vor allem von den Mopeds des deutschen Marktes waren sie stark beeindruckt. Fujisawa drängte Honda, ein dieser Klasse entsprechendes Modell zu entwerfen. Es sollte durch günstige Massenfertigung die Vormachtstellung auf dem japanischen Markt sichern und zugleich den Einstieg ins internationale Zweiradgeschäft ermöglichen. Beides gelang.

In guter Honda-Tradition hatte der Firmenchef dazu einen kleinen Viertakter entworfen, ohv-gesteuert und mit (optimistischen) 4,5 SAE-PS angegeben. Schon 1951 war er mit seinem Modell Dream E auf die Viertakt-Linie eingeschwenkt, als ihm klar geworden war, was viele Mitmenschen an



Fahrrad mit Hilfsmotor aus dem Reich der aufgehenden Sonne: Das Cub, entworfen von Soichiro Honda, mit 50-ccm-Zweitakter und einer halben Pferdestärke.



Dieser stoßstangen-gesteuerte liegende Einzylinder-Motor stammt nicht etwa aus Italien, sondern ist das 50-ccm-Triebwerk des Super Cub von Honda, das in dreißig Produktionsjahren zum meistgekauften motorisierten Zweirad avancierte.

den Zweitakt-Motorrädern, die er bisher hergestellt hatte, störte: ihr Lärm und ihr Gestank. Sein kleiner Viertakter hinterließ dagegen nur geringste Mengen an verbranntem Öl und konnte ansaug- und auspuffseitig leichter gedämpft werden.

In Anlehnung an das Honda-Erfolgsmodell von 1952, ein Fahrrad mit Hinterradmotor namens Cub, nannte er seine jüngste 50-ccm-Kreation Super Cub (das englische Wort Cub bedeutet Anfänger, Lehrling, Einsteiger). Mit diesem Modell konnte sich Honda gegen die aufstrebende Konkurrenz aus dem eigenen Lande verteidigen und für die folgenden Jahre sogar einen entscheidenden Vorsprung verschaffen.

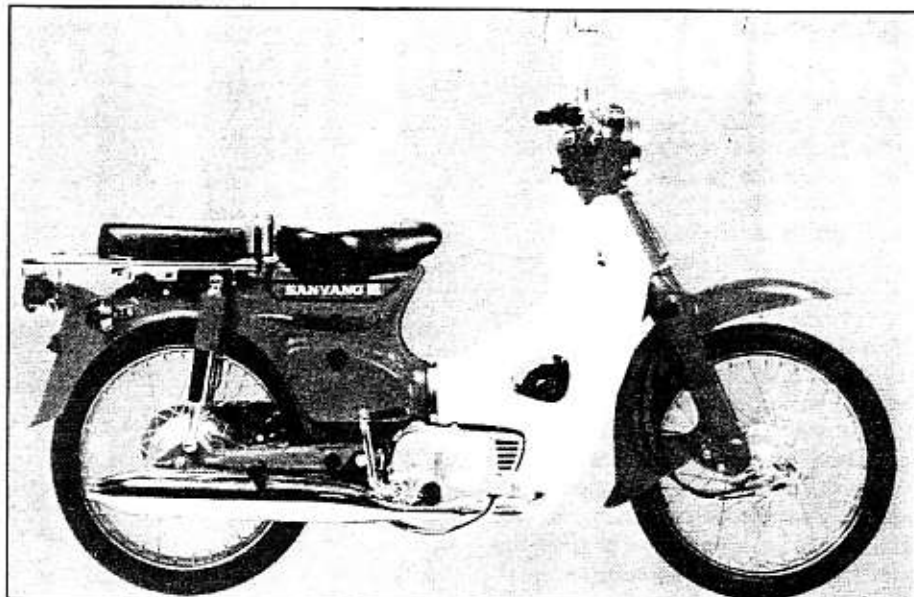
Mit dem Super Cub wagte sich Honda 1959 auf den amerikanischen Markt. Dort war zuvor zweierlei zu leisten: Zum einen mußte

die eigene Marke bei Händlern und Käufern bekannt gemacht werden. Gleichzeitig war es dringend vonnöten, das Image des Motorrads und des Motorradfahrers in den USA zu verändern. Weg vom Biker als Outlaw, wie ihn Marlon Brando in dem Film „The Wild One“ verkörperte, weg von den schwarzledernen Harley-Gangs, die Kneipen und Vorstädte unsicher machten. „You meet the nicest people on a Honda“, verkündeten deshalb Plakate überall im Land, meldeten ganzseitige Annoncen Millionen von „Time“- und „Life“-Lesern. Zu sehen waren dabei vertrauenerweckende Gestalten des amerikanischen Alltags: sportliche College-Boys, saloppe junge Paare, schicke Middle-Class-Hausfrauen. Alle unterwegs auf bunten, fröhlichen Mopeds mit Beinschildern, den Super Cub von Honda.

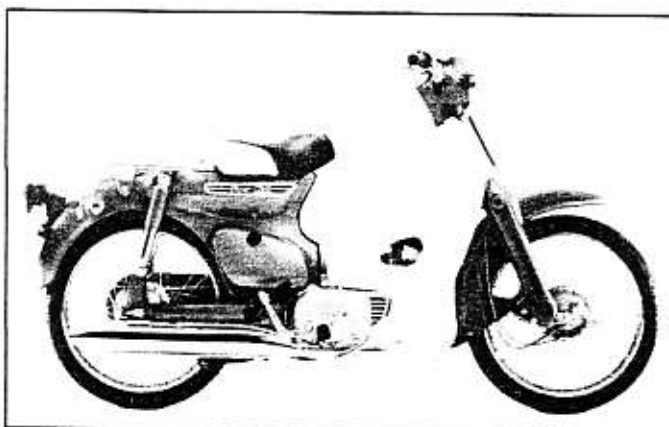
Die Werbekampagne, von einer kalifornischen Firma organisiert, trug die erwarteten Früchte. Langsam aber stetig fanden die Amerikaner Gefallen an diesem praktischen Spielzeug, das man gut in den Van packen oder auf den Dachgepäckträger schnallen konnte, um dann in freier Natur Wind und Sonne auf zwei Rädern zu genießen. Im Jahre 1969 verkaufte Honda sein millionstes Super Cub auf dem US-Markt, weltweit waren zu diesem Zeitpunkt schon knapp fünf Millionen abgesetzt.

Wie später in den meisten anderen Ländern schob Honda, nachdem man mit den kleinen Modellen quasi den Fuß in der Tür hatte, größere Motorräder nach und bombardierte schließlich das Publikum mit immer neueren Modellen, um dessen Aufmerksamkeit nicht zu verlieren. In der BRD, wo eine starke einheimische Moped-Industrie die Kunden mit gedrosselten und entfesselten 50ern versorgte, faszinierte Honda zu Beginn mit schnellen 125ern und 250ern, später mit der sensationellen dohc-450er. Erst ab 1964, nachdem zu dem stoßstangen-gesteuerten Urtriebwerk des Super Cub eine ohc-Variante getreten war, wurden auch die 50-ccm-Modelle von Honda für Kleinkrafttrad- oder Moped-Fahrer interessant.

SS 50/70, Dax, Monkey und Chaley hießen die Erfolgsmodelle, nach denen heute im MARKT-Kleinanzeigenteil schon heiß gefahndet wird (in diesem Jahr ist das Mini-Mokick Dax übrigens auch in der BRD wieder erhältlich). Diese Mokicks bzw. Kleinkraftträder besaßen ohc-Motoren, wiesen zum Teil völlig verschiedene Rahmenformen auf und stehen eigentlich nur in einem entfernten Verwandtschaftsverhältnis zum ursprünglichen Modell C 100. Von ihm stellte Honda im Laufe der Jahre verschiedene Hubraumvarianten her. Die C 100 stockten die Ingenieure auf 55 ccm (C 105 bzw. 115), dann 65, 70 und 90 ccm auf (Modell C 65 bis C 90). Sportversionen traten hinzu, die den Durchstiegsrahmen durch eine Ausführung mit Oberzug ersetzten (Sports Cub C 110, 114, 115). Beim C 102 leierte sogar ein kleiner Elektromotor



Das Super Cub fand Liebhaber in aller Welt. Hier eine Lizenz-Ausgabe mit 80 ccm, gefertigt in Taiwan.



Viertaktmotor, bequemer Sattel und Beinschild: Komfort wird groß geschrieben bei Hondas Dauerbrenner. Im Bild das C-50-Moped.

zum Starten die Kurbelwelle durch — typisches Honda-Zugeständnis an die komfortverwöhnten US-Käufer.

In Asien und Afrika avancierte das Super Cub auf schlammigen, staubigen, unbefestigten oder geschotterten Wegen dagegen zu einem Allzweckfahrzeug. Der Barfuß-Doktor macht mit ihm seine Überland-Besuche, der Bauer transportiert darauf seine Waren auf den nächsten Markt, Bewohner entlegener Dörfer absolvieren mit ihm die täglichen Reisen zu ihrer Arbeitsstätte in der Metropole.

Die Grundkonzeption des Super Cub mit Viertaktmotor, Preßblech-Durchstiegsrahmen, vorderer Kurz- und hinterer Langschwinge, dem breiten Sattel und dem Wind- bzw. Spritzschutz bewährte sich dabei über Jahrzehnte. Kolonnen von Fahrzeugen verließen die Fließbänder. 1983 stellte das Super Cub den alten Rekord des Ford T ein und kletterte über die 15-Millionen-Grenze. Neuer Verkaufsanreiz für das stetig weiterentwickelte Modell in einer Zeit, als auch Zweitakter das Flüstern lernten und mit 1:100 deutlich weniger Öldünste verbreiteten: Ein Verbrauchsrekord, der 1982 mit einem serienmäßigen Modell aufgestellt wurde. 150 Kilometer weit kam ein Super-Cub-Fahrer mit einem

Liter Kraftstoff, bei späteren Versuchen reichte es sogar für 180 Kilometer.

Deutschen Testern blieben zu diesem Zeitpunkt die wahren Qualitäten des Super Cub und seine Eignung für bestimmte Einsatzgebiete verborgen. Sie stellten ihren Lesern das C 102 als Mokick zum Abgewöhnen vor. Die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ertrugen sie nur lauthals jammernd und träumten derweil angestrengt von der zu dieser Zeit aktuellen Turbo-Honda CX. Diese segnete nach kurzen Höhenflügen in Schlagzeilen-Gefilden bald das Zeitliche, während das Super Cub die 17-Millionen-Grenze anvisierte und 1987 auch überschritt. Im 30. Produktionsjahr, das übrigens zugleich das 40. Jahr der Honda Motor Company ist, darf des Firmengründers Eigenkonstruktion immer noch als Bereicherung des 50-ccm-Marktes gelten, der ansonsten fast ausschließlich Zweitakter zu bieten hat.

mn