



## **Die fünf Dekaden der Honda Racing–History**

### **1959 – 1969**

Die berühmte Geschichte des „Honda Racing Spirit“ startete bekanntlich auf der Isle of Man 1959. (siehe Kapitel1). Erst nachdem man diese Feuerprobe bestanden hatte, wollte sich Honda auch in den anderen Wettbewerben zur Motorrad-Weltmeisterschaft beweisen.

Die Fahrer:

1961 holte Luigi Taveri den 125er-Titel und Jim Redman die 250er-Krone. Ebenso gewann Honda die Herstellerwertung. Mit einer aufgebohrten 250er gewann Redman dann 1962 die 350er WM und mit dem Original die 250er Meisterschaft.

Alles in allem gewann Jim sechs WM-Titel. Höhepunkt war die Dutch TT, wo er an einem Tag die 125er, 250er und 350er Klasse gewann. Er war sozusagen der Kapitän der Werksmannschaft und genoss das volle Vertrauen von Soichiro Honda.

In der 500er Kategorie konnte Mike Hailwood die überaus starke MV Agusta unter Giacomo Agostini noch nicht knacken.

Das gelang dann erst 1966, dem Jahr, in dem Honda alle Soloklassen der Weltmeisterschaft gewann.

Die Maschinen: Soichiro Honda mochte Zweitakter nie so richtig. Daher war auch seine Antwort auf die Zweitakter von Yamaha und Suzuki ein fünfzylindriger 125er-Motor, der sage und schreibe bis 21.500 U/min drehte. Das war 1964. Im gleichen Jahr präsentierte Honda eine 250er Viertaktmaschine mit sechs Zylindern.

1967 pausierte Honda im internationalen Renngeschehen und transferierte das gewonnene Know How in den Serienbau.

Das Ergebnis war die sensationelle CB750 Four mit Reihenvierzylinder, das erste Serienmotorrad mit Scheibenbremsen und damals unglaublichen 67 PS, die auf der Tokyo Motor Show 1968 Premiere feierte, ab 1969 im Handel war und den Begriff „MOTOR“rad neu definierte.

### **1970 – 1979**

In den 70ern konstruierte Honda keine reinrassigen Rennmaschinen. Die Vorläufer-Company von HRC (Honda Racing Corporation), das Racing Service Center (RSC), baute auf der sagenhaften CB750 auf und entwickelte die bekannten Langstreckenmaschinen, die auch Geschichte schreiben sollten.



Aus der CB 750 entstand die RCB 940 mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Sie gewann unter dem legendären Duo Christian Leon und Jean-Claude Chemarin 21 von 24 Langstreckenrennen. Die Weltmeisterschaft dominierten die beiden vier Jahre in Folge als Sieger, das war die Geburtsstunde der CB900 für die Serie.

### **1980 – 1989**

Obwohl Soichiro Honda aus seiner Abneigung gegen Zweitakter nie einen Hehl machte, entschied man sich, nachdem die Ovalekolben NR500 Viertaktmaschine hinter den Erwartungen zurückblieb, zu einer sehr exotischen Konstruktion im Zweitaktprinzip.

Das Prinzip der drei Zylinder und einer Kurbelwelle erschwerte den Ingenieuren die Arbeit in Sachen Vibration und Trägheitsmomenten. Trotzdem wurde das Projekt durchgezogen, und der junge Amerikaner Freddie Spencer gewann die WM 1983 nach hartem Kampf gegen den damaligen Seriensieger „King Kenny Roberts“ auf Yamaha.

Der Fahrer: 1984 wurde die NSR500 V4 präsentiert. Freddie Spencer war in die Entwicklung unmittelbar eingebunden. Spencer - der Antityp eines Rennfahrers - still, bescheiden und äußerst bibeltreu verblüffte alle Welt durch sein Talent. Ihm wurde nachgesagt, dass er kein Training und keine Tests bräuchte, um dennoch Weltmeister zu werden. Ein schwerer Sturz allerdings beendete seine 84er Saison frühzeitig.

1985 dann aber war das Jahr des jungen Amerikaners. Mit der NSR500V4 und der neuen NSR250V2 ging er in zwei Klassen am gleichen Renntag an den Start. Die Sensation gelang: Allein bei vier Rennen gewann er beide Klassen am gleichen Tag und wurde Doppelweltmeister 1985! Daneben kümmerte sich „Fast Freddie“ auch um die neue Generation der V4-Viertakter. Mittlerweile bei Honda in der Serienproduktion als VF750F bekannt, wurde auf dieser Basis die neue Generation der TT F1, den späteren Superbikes, aufgebaut.

RVF war das Kürzel, das die TT-Formel und die Langstrecke bestimmen sollte. Sie erschien 1985 und gewann unter Joey Dunlop alle Rennen der TT F1-Weltmeisterschaft, das legendäre Langstrecken-Rennen Bol d'Or und die berühmten acht Stunden von Suzuka.

Aus der RVF wurde das Serienbike RC30 entwickelt, mit dem Fred Merkel die Nachfolgemeisterschaft der TT F1, die neue Superbike-WM 1988 und 1989 gewann.



## **1990 - 1999**

In der klassischen Grand Prix Motorrad-Weltmeisterschaft kam man am Zweitakter noch nicht vorbei, und ein neuer Fahrer der „Nach-Spencer“-Ära machte von sich reden.

Mick Doohan fand in dem genialen Chefmechaniker Jerry Burgess nicht nur einen australischen Landsmann, sondern jemanden, der genau wusste, wie die Ideen und Empfindungen eines Fahrers technisch umzusetzen sind.

Es war nicht so, dass die NSR500V4 aus der Beginnerzeit von 1984 vom Start weg das ideale Bike gewesen wäre. Die ausgefallene Konstruktion – Tank unter dem Motor und die Auspuffanlage, wo man den Tank vermutet, war nur schwerlich fahrbar.

Selbst HRC spricht im Nachhinein noch bezüglich des Modells 1989 von einem „Man-Eater“, aber Doohan und Burgess entwickelten weiter. 1992 dann ein schwerer Trainingssturz in Assen. Ein simpler Beinbruch entwickelte sich so schlecht, dass eine Amputation drohte. Mick Doohan, der mit 50 Punkten führte, ging erst zwei Rennen vor Saisonende wieder an den Start und war in so schlechter Verfassung, dass er die WM mit vier Punkten verlor. 1993 war dann das Jahr noch schlimmerer Stürze. Sein Physiotherapeut sprach von einem „Orthopädischen Desaster“.

1994 dann die Wende: Burgess und Doohan stellten ein Motorrad auf die Beine, mit dem „Quick Mick“ mit Rekordvorsprung Champion wurde. Dies war der erste von fünf Weltmeistertiteln in Folge! 1994, 1995, 1996, 1997 und 1998.

Das Motorrad war mittlerweile so ausgereift, dass die Abstimmung auch auf andere Fahrer angepasst werden konnte.

Der absolute Höhepunkt dann 1997: Das Rothmans Honda-Team, bestehend aus Mick Doohan, Tadayuki Okada und Alex Criville, machte die Weltmeisterschaft unter sich aus. Keiner der 15 WM-Läufe ging an einen anderen Hersteller als Honda! Die ersten fünf Piloten am Ende der Saison saßen allesamt auf NSR500V4.

Das nahezu gleiche Ergebnis 1998: Bis auf einen Lauf wurden sämtliche GP's mit einer NSR500V4 gewonnen.

1999 musste Mick Doohan der Vielzahl seiner Verletzungen Tribut zollen und trat zurück. Sein Teamkollege Alex Criville trat in seine Fußstapfen und eroberte den Titel der Königsklasse für Honda.

2000 verlangte er nach mehr Leistung und entwickelte in eine falsche Richtung. Erst unter dem legendären Valentino Rossi konnte 2001 wieder angeknüpft werden, und mit dem Gewinn der Weltmeisterschaft endete 2001 die Ära der legendären Vierzylinder-Zweitakter in der Königsklasse des Motorradsports.



Aber Honda, groß geworden mit Viertaktern, entwickelte parallel dazu auch auf diesem Sektor weiter. Bis 1997 bestimmte Ducati die SBK-Welt. Honda präsentierte die RC45 mit Einspritzung und jagte im gleichen Jahr den italienischen Zweizylindern den Titel ab.

### **2000 – 2009**

Soichiro Honda's Zuneigung zum Viertakt-Prinzip wird ohne sein Zutun umgesetzt. Neben den Superbikes gehen nun in der motoGP-Klasse ebenso ausschließlich Viertakter an den Start.

Die neue RC211V mit dem vorgeschriebenen Hubraum von 990 Kubik hatte im Gegensatz zur Konkurrenz einen extraordinären V-5 Motor.

2002 und 2003 gewann dieses Bike 29 von 32 GP's.

In der Kategorie Superbike konnte Honda seine technische Vielfalt ausspielen. Ob 1000er V2-Motor, 750er V4-Aggregat oder Reihen-Vierzylinder, mit allen Motorenkonzepten konnte Honda sich durchsetzen und die SBK-WM gewinnen. Besonders stolz waren die Honda-Ingenieure auf die Erfolge von Colin Edwards mit der VTR1000SP-2 in 2001 und 2002, konnte man doch die quasi zu dieser Zeit als unschlagbar geltenden Ducatis mit dem gleichen V2-Motor-Konzept besiegen.

Aber auch die CBR-Modelle mit Reihenmotor erwiesen sich trotz ihrer „Seriennähe“ als Champion-Macher. So wurde 2007 James Toseland auf Fireblade SBK-Weltmeister. Noch beeindruckender war die Erfolgsserie in der „kleineren“ Kategorie Supersport. In ununterbrochener Reihenfolge seit 2002 heißt das Bikes des jeweiligen Weltmeisters CBR600RR - seit sieben Jahren.

Die Honda-Racing-Pioniere von 1959 dürfen stolz sein, dass ihr Motorenkonzept des Reihenvierers mit zwei obenliegenden Nockenwellen auch heutzutage noch Siegermaschinen auf Weltniveau antreibt.