



DREIEINHALB PIONIERE

Um die Welt zu erobern, braucht der geniale Konstrukteur sowohl den prophetischen Produktplaner als auch den soliden Verkäufer. Und einen Affen. Die neue kleine MSX125 hat berühmte Vorläufer – wir bringen die Modellgeschichte der Honda Minibikes

Japan im Aufbruch nach dem Krieg. Ein Mechaniker und Hobbyrennfahrer in der Nähe von Tokio kommt auf die Idee, alte Generator-Motoren auf Fahrräder zu montieren. Der kleine Betrieb mit der Aufschrift „Honda Motor Company“ wächst rasch, während sich ihr Gründer, Soichiro Honda, auf die Konstruktion von Motorrädern mit Zweitaktmotoren konzentriert.

Bereits zehn Jahre später sucht man nach Exportmärkten. Verkaufsleiter Takeo Fujisawa drückt seinen Finger auf die Landkarte der USA und alsbald macht sich eine Gruppe von Honda-Leuten unter Führung des Produktplaners Kawashima

auf, die Neue Welt zu erobern. Man erwirbt ein kleines Geschäftslokal in der Mitte von Los Angeles, verkauft preisgünstige Motorräder und wohnt gemeinsam im Obergeschoß des Ladens. Sehr schnell stellt sich aber heraus, dass die Zweitakter des

Wie so oft führt alles auf die Honda Super Cub zurück

führenden japanischen Motorradherstellers dem derben Zugriff amerikanischer Hände nicht gewachsen sind. Im Angesicht zahlloser Motorschäden stehen die Japaner kurz vor der Aufgabe, als der Zufall rettend

zur Hilfe kommt: Das für Einkaufsfahrten benützte 50-Kubik-Moped Super Cub findet in der Umgebung großen Anklang. Mit 17-Zoll-Felgen, damenfreundlichem Durchstieg, Halbaomatik und einem laufruhigen 3,3-kW-Viertakter (4,5 PS) ist die nur 65 Kilo schwere Super Cub (Cub steht für „cheap urban bike“) die damals noch unbekannte Zukunft des einspurigen Nahverkehrs. Und mit einem Verbrauch von unter zwei Litern eine absolute Revolution im Land der Benzinsäuer.

Ein außergewöhnliches Produkt bedarf einer außergewöhnlichen Verkaufsstrategie. Anstatt über Motorradhändler



- (1) Der TamaTech-Freizeitpark von Honda sollte das japanische Gegenstück zu Disneyland sein. 1961 ist die Z100 eine der Hauptattraktionen
- (2) Auch die CZ100 aus 1963 hat noch den OHV-Motor
- (3) Eine der bekanntesten Monkey-Versionen kommt 1970 auf den Markt
- (4) Seit 1974 hat die Monkey eine gefederte Hinterradschwinge



wird die 250-Dollar-Super-Cub über Hardware-Läden, kleine Landwirtschaftswerkstätten und sogar College-Buchhandlungen vertrieben. Ebenso außergewöhnlich ist die von UCLA-Studenten entworfene Marketingkampagne: Modisch gekleidete Bildungsbürger mit Kindern, Einkauf und Hund genießen die entspannte Fahrt auf der Super Cub zu dem heute noch unvergessenen Motto: „You meet the nicest people on a Honda“. Als dann noch die

Beach Boys den Song „Little Honda“ dudeln, gibt's kein Halten mehr. Die Amerikaner sind von der neuen Minimalität des Transports begeistert.

Die Amerikaner sind vom Minimal-Transport begeistert

Insgesamt werden mehr als 60 Millionen Super Cubs verkauft. Noch heute wird die Super Cub in mehreren Ländern produziert. 1961, mitten im Höhenflug der Super Cub, taucht im Technikpark von Honda in Japan ein seltsames Miniaturbike auf, das Jugendliche wie ein Magnet anzieht. Mit Fünf-

Zoll-Felgen, Schubkarrenreifen und der starren Gabel sieht das Ding aus wie ein Spielzeug. Und weil die Sitzhaltung an den berühmten Affen am Schleifstein erinnert, macht bald die Bezeichnungen „Monkey“ und „Monkeybike“ die Runde. Honda bringt das Spielzeug als CZ100 mit dem 50-Kubik-OHV-Motor der Super Cub in den Verkauf. Heute sind die kleinen Hondas mit Starrrahmen und ungefederter Gabel hochbegehrte und entsprechend teure Sammlerstücke.

Ab 1963 wird exportiert. Abgesehen von Einzelimporten kommt das Minibike erst 1967 als Z50M nach Europa. Diese Version verfügt über umlegbaren Lenker, Klappsitz





1

und anlegbare Fußraster. Und den 49-Kubik-OHC-Viertakter aus der Honda SS50, der heiße 3,7 kW (5 PS) leistet. Für die Kleine wird die Motorleistung allerdings auf 1,8 kW (2,5 PS) gedrosselt, womit sich auf den ungefederten Rädern recht lebhaft 50 Stundenkilometer erreichen lassen. Der kleine Feuerstuhl passt in jeden Kofferraum, wird

Ein echtes Motorrad für den Kofferraum

aber von den Zulassungsbehörden mit großem Misstrauen behandelt. Und tatsächlich lebt es sich auf den wenigen zugelassenen „Fold-up 50“ im Verkehr nicht ungefährlich: Wegen der geringen Höhe werden



2

und anlegbare Fußraster. Und den 49-Kubik-OHC-Viertakter aus der Honda SS50, der heiße 3,7 kW (5 PS) leistet. Für die Kleine wird die Motorleistung allerdings auf 1,8 kW (2,5 PS) gedrosselt, womit sich auf den ungefederten Rädern recht lebhaft 50 Stundenkilometer erreichen lassen. Der kleine Feuerstuhl passt in jeden Kofferraum, wird

Fahrzeug und Fahrer leicht übersehen ... Trotzdem geht die Idee weit ihrer Zeit voraus. Über Park & Ride oder Motorsport für Kinder wird man erst zu Zeiten der zunehmenden Verkehrsstaus in den 1980ern diskutieren.

So richtig street legal wird der kleine Flitzer erst 1969 mit Produktion der Z50A. Während die A-Serie anfänglich in den Vereinigten Staaten als „Mini Trail“ ohne Licht für den Geländeinsatz gedacht war, erhält Europa Licht, Blinker und erstmals die Monkey-Plakette am Tank. Jetzt ist der Name endlich offiziell bestätigt. Als Zugabe gibt es eine Federgabel, größere 8-Zoll-Reifen, Tacho, Hupe und Rücklicht. Und als Zubehör eine Kofferraumhalterung, mit der sich die Monkey reisesicher verschrauben lässt. Für den japanischen Markt wird sogar eine Version mit abnehmbarer Gabel gebaut. Auf den Klappsitz muss man jetzt aber verzichten. Als 1970 die US-Version auch für Straßen-

zulassung weichgespült wird, erhält die Offroad-Gemeinde eine abgeräumte Version mit modifiziertem Motor unter der Produktbezeichnung QA50.

Bis 1973 gibt es fast jedes Jahr kleine Modelländerungen. Dann wird das Minibike-Konzept umfassend modernisiert: An der ab 1974 produzierten Z50J findet man einen stabileren Einrohrrahmen samt Hinterradschwinge mit zwei Stoßdämpfern und eine längere Gabel. Damit haben die in langen Nächten am Lagerfeuer erzählten Schauermärchen über Rahmenbrüche bei Starr-Monkeys ein Ende.

1977 folgt die Z50J2, eine deutlich überarbeitete Version. Sie hat Gepäckträger, einen trapezförmigen Sitz, geänderte Tankform, Instrumententräger, andere Lenkeraufnahme und Schaltelemente, Blinker im Plastikgehäuse, Plastikketenschutz und und sogar eine Batterie, die es zuvor nur beim 1969er-US-Modell der Mini Trail gegeben hatte. Die Z50J3 mit Neun-Liter-Tank und zusätzlichen Chromteilen erwirbt sich rasch den Beinamen „Gorilla“; die abgeräumte J3R-Version für den Geländeinsatz kommt erstmals mit Zentralfederbein und Vierganggetriebe, das natürlich auch in der Straßenszene große Beliebtheit erlangt. 1987 kommt sogar für kurze Zeit eine Version mit Rahmen im Aluminium-Look auf den Markt, als Z50R ist sie über viele Baujahre hinweg ein waschechter Crosser. Ab 2008 wird die Monkey mit Benzineinspritzung produziert.

1969 stellt Honda eine „Monkey für zwei Personen“ mit vergrößertem 70-Kubik-Viertakter, Zehn-Zoll-Rädern, Durchstieg und Klapplenker vor. Charakteristische Erkennungsmerkmale sind der scheinbar fehlende Tank und der schräg nach oben stehende Auspuff mit gelochtem Abdeckblech. Die Kotflügel



1967



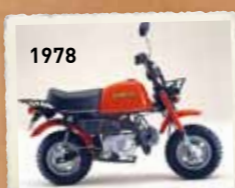
1973



1976



1978



1978



1978



1979



1979



1987



1988



1988



2000



2006

sind hoch über den kleinen Rädern angebracht und erinnern an ein kleines Geländemotorrad. Der Rahmen erinnert an einen Dachshund (Dackel), weswegen man das neue Minibike „Dax“ tauft.

Die Dax ST70Z mit abnehmbarer Gabel gibt es in zwei Versionen. Der Typ 1 ist für Straßenbetrieb mit niedrigerem Auspuff und Plastikkotflügeln. Typ 2 für Straße und leichtes Gelände mit höherem Auspuff und schmalen Chrom-Kotflügeln. Beide Versionen verfügen über „Dreigang-Halbautomatik“ (automatische Fliehkraftkupplung und manuell geschaltetes Getriebe) und den von der Monkey bekannten Klapplenker. Der 72-Kubik-Viertakter erreicht je nach Exportversion eine Spitzenleistung zwischen 3,3 kW (4,5 PS) und 4,1 kW (5,6 PS). Das Leergewicht liegt bei 65 Kilo.

Für den amerikanischen Markt wird die optisch und technisch getunte Geländeversion CT70 ohne abnehmbare Gabel gebaut. Das Modell CT70H wird mit leicht modifiziertem Motor und Viergangschaltung mit Handkupplung ausgeliefert. Europa muss sich aus zulassungstechnischen Gründen neben der ST70 mit einem Fünfigerl, der ST50, begnügen. Ab 1972 werden alle Dax mit dem charakteristischen Schrägauspuff versehen. 1973 bekommen die Amerikaner die ST90 im Scrambler-Look mit 89-Kubik-Motor und 5,3 kW (7,2 PS) Leistung. Charakteristisch für diese „Mighty Dax“ sind der stärkere Rahmen und die hinter der Sitzbank angebrachte Werkzeugbox. Die ST90 wird bis 1975 ausschließlich mit Dreigang-Halbautomatik geliefert. Bis 1977 kämpft sich die Dax durch eine Vielzahl von Farbkombinationen, Kotflügelformen und Sondermodellen. 1978 fallen die verchromte Auspuffblende und der Klapplenker dem Rotstift zum



3

Opfer. Von jetzt an werden schwarze Auspuffblenden und Lenker im BMX-Stil verbaut. 1980 wird die Produktion europäischer Dax eingestellt, erhältlich ist nur mehr die in Japan gefertigte ST70M mit Megaphon-Auspuff, Viergang-Schaltgetriebe und Choppersitz mit Gepäckträger. Die CT70 für den amerikanischen Markt wird weitergebaut und kontinuierlich verbessert. Ein geändertes Gabeldesign mit mehr Federweg verbessert den Fahrkomfort. 1982 wird

Der Minibike-Stammbaum ist weit verästelt

das US-Modell mangels Nachfrage eingestellt. Mehr oder weniger erfolgreiche Nebenlinien der Dax sind ab 1973 die Nauty Dax (mit stehendem Zylinder) und ab 1979 die deutlich weniger fun-orientierte Honda Chaly mit Plastik-Beinschutz. 1986 bringt Honda die Dax wieder auf den Markt. Das Modell AB23 mit 12-Volt-Batterie, hydraulisch gedämpfter Gabel und kugelgelagerter Nockenwelle liegt qualitativ deutlich über seinen Vorgängern. 1999 laufen die Honda-Patente für die Dax aus, die Produktionsrechte werden an den chinesischen Hersteller Jincheng verkauft. Jincheng verfügt bereits über die Produkti-

onsrechte an der Monkey – allerdings hat Honda die Rechte an der Produktbezeichnung „Monkey“ reserviert und darüber hinaus das Produktionsrecht für kleine Stückzahlen von drei Monkey-Modellen (inklusive der Gorilla) in kleinen Stückzahlen. Damit kann Honda einerseits die Sammler befriedigen und andererseits das Teilelager langsam abbauen.

Eine Diskussion über die Attraktivität der chinesischen Nachbauten entbehrt der Notwendigkeit. Echte Honda-Fans werden die China-Nachbauten natürlich weniger schätzen. Den Jungen, die ein kostengünstiges Trendbike suchen, wird es egal sein. Und dann gibt es noch die Pedanten, die chinesische Nachbauten ausschachten und mit originalen Honda-Ersatzteilen und Beschriftungen wieder aufbauen. Und so wartete die treue globale Honda-Gemeinde auf das nächste richtungsweisende Original des Hauses. 2001 stellte Honda ein neues Minikonzept mit dem Namen „Ape“ vor, das allerdings nur am japanischen Markt vertrieben wurde. Mit der MSX125 steht jetzt ab 2013 wieder ein trendig gestylter Honda-Mini in den Schaufenstern und auf die Frage, ob die neue Kleine das Zeug zum Dauerbrenner haben wird, antwortet Honda: „Small it may be, but its impact will be large.“ ©