

HONDAS største salgssuksess: Super Cub



av Tormod Vold

Her er forfatterens egen Super Cub.

Denne modellen er Hondas bestselger fremfor noen. Den kom på markedet i 1958 og er fremdeles i produksjon, med omtrent samme utseende, 47 år senere !!

Salgssuksesser er kjærkomne hos alle produsenter. Kostnadene for produksjonsutstyr nedbetales raskt og en hærskare av kjøretøyer ruller rundt som gratis reklame for produsenten. Tidligere vinnere i denne klassen - motorkjøretøyer i eventyrlige antall - var Ford modell T, med 15 millioner , så kom VW "bobla" med ca. 21 millioner.

Men begge må se seg slått av Hondas modell Super Cub, (hittil) produsert i over 35 millioner eksemplarer (tallet skriver seg fra 2002). Idag nærmer tallet seg 40 millioner, hvis det ikke allerede har oversteget det. Da produksjonen var på topp på 60-tallet, lagde Honda en ny Super Cub hvert 12. sekund!

Det er dessuten den eneste Honda-modell i produksjon i dag som er konstruert av firmaets grunnlegger, Soichiro Honda, selv.

Super Cub er også nummer én i en annen forstand, i fabrikkens interne koder (les midtnummer) har den nemlig betegnelsen 001. Den er eksportert til over 160 land og produseres i dag i 14 forskjellige land.

Spør du mannen i gata hva han forbinder med Honda motorsykler, vil han sannsynligvis svare en superbike eller 750Four, kanskje en tursykkkel som Goldwing eller en racersykkkel som han har sett på Eurosport.,Men ingen av disse modellene ville sett dagens lys uten Super Cub. I fjor ble det kjent at Honda har passert 150 millioner produserte motorsykler. Det er masseproduksjon, det ! Den begynte med en temmelig nøktern 50 ccm firetakter, som internt hadde betegnelsen C100, men over store deler av verden er blitt kjent som Honda Super Cub. Siden 1958 har den forblitt i modellprogrammet ganske enkelt fordi den hele tiden har solgt godt. Den er blitt gjenstand for tallrike modifikasjoner, ble kopiert med eller uten tillatelse fra Honda og har i alle år vært et viktig transportmiddel, fremfor alt i land i den tredje verden.

Uten denne modellen ville ikke Honda ha vært der de er idag. Vi ville ikke ha sett modeller som CB750, Gold Wing, CBX, diverse R og RR modeller, CBR eller RC30. For Super Cub sørget hele tiden for penger i kassa og et overskudd som kunne brukes til forskning og utvikling, det vil si å lage enda bedre motorsykler. Den endret folks syn på hva motorsykler var for noe, - at de var noe for mannen i gata, for enhver, ja, noe for folk over hele kloden.

Forhistorie

I 1956 reiste Honda sammen med sin kompanjong Fujisawa på tur gjennom Europa. De ble veldig imponert over de tyske mopedene. Fujisawa presset på for å få Honda til å konstruere en modell i samme klasse. Ved hjelp av gunstig masseproduksjon kunne denne modellen sikre Hondas forsprang på det japanske marked og dessuten gjøre det mulig å blande seg inn i den internasjonale motorsykelbusiness. - Begge deler lyktes.

Tradisjonen tro konstruerte Honda en liten firetakter til dette formål, med overliggende ventiler og en toppytelse som var oppgitt til 4,5 HK. For allerede i 1951 hadde Honda slått inn på 4-takts-veien. Det ble nemlig klart for Honda og Fujisawa hva som irriterte mange mennesker med totaktsmotorene, nemlig støy og lukt. - Hondas lille firetakter derimot spydde ikke ut blåøyk og kunne lettere støydempes både på innsugs- og eksos-siden.

Honda hadde hatt en suksess-modell i 1952 med navn Cub, en sykkel med hjelpemotor. Derfor kalte han sin nye modell Super Cub, den skulle ta opp arven og overtreffe forløperen. Med denne modellen kunne Honda forsvare seg mot alle de andre motorsykelprodusentene som prøvde lykken i årene etter krigen og for de følgende år skaffe seg et avgjørende forsprang.

Modellen ble lansert i august 1958 og allerede dette året ble det produsert 24195 eksemplarer. Året etter, 1959, det første fulle produksjonsår, nådde man 167443 eksemplarer, for så å gjøre et stort byks i 1960 med 564365 produserte eksemplarer. I 60-årene holdt produksjonen seg på 500-900 000 eksemplarer hvert år, men den absolutte topp ble nådd i 1996 med 1 532 962 eks. produsert i dette året.

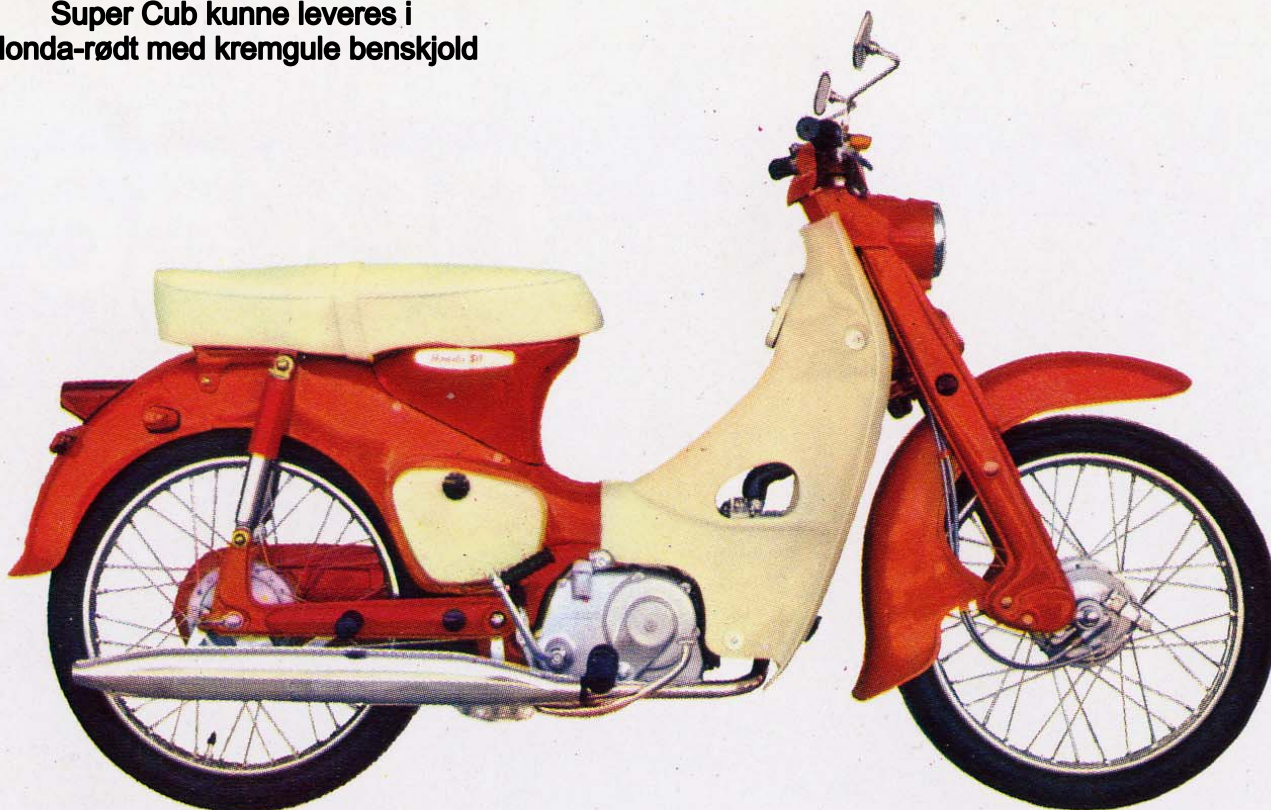
Modellen er blitt produsert i 13 land og eksportert til 160 nasjoner, deriblant Norge.

Super Cub teknisk sett

Den har en 50 ccm 4-takts motor med støtstenger, 4,5 HK ved 9500 o/min (en sensasjon i 1958), 3 gir, automatchlutch og en toppfart på 70 km/t. Bensinforbruket er beskjedent: 0,1-0,2 liter pr. mil.

"Du møter de hyggeligste menneskene på en Honda"
Med Super Cub i bagasjen våget Honda seg i 1959 inn på det amerikanske marked. Det dreide seg om å kjempe på to fronter: 1) Gjøre merket HONDA kjent blant forhandlere og det kjøpende publikum. 2) Forandre holdningene hos folk flest til motorsykler og det å kjøre motorsykel. Folks holdninger var preget av rollen som Marlon Brando spilte i "The wild one" der han var en lovløs biker og av Harley-gjengene kledd i svart skinn som gjorde kroer, barer og forsteder utrygge.

**Super Cub kunne leveres i
Honda-rødt med kremgule benskjold**



HONDA 50 C-100

Derfor lanserte Honda slagordet "You meet the nicest people on a Honda" i forbindelse med at man startet å selge Super Cub-modellen i USA. Man satte opp plakater med dette slagordet over hele landet. Dessuten kjøpte man helsides annonser i de velrenommerte tidsskriftene Time og Life. I annonsene kunne man se tillitvekkende personer fra hverdagslivet: sporty college-gutter, kjekke unge par, chice middelklasse-husmødre. Alle var underveis på fargerike, muntre mopeder med benskjold, på Super Cub fra Honda. Reklamekampanjen, som skal ha kostet to millioner dollar og som var organisert av Grays reklamebyrå i California, bar frukt. Langsomt, men ustanselig begynte amerikanerne å få smaken for dette praktiske leketøy, som man kunne putte inn i sin van eller snøre fast på taket på stasjonsvognen eller henge bakpå sitt mobile-home (am. bobil) og så kunne man nyte vind og sol ute i naturen på to hjul. I året 1969 hadde Honda solgt en million Super Cub på det amerikanske marked, i verden som helhet hadde man på dette tidspunkt nådd fem millioner solgte eks.

Akkurat som i mange andre land var det den lille Super Cub modellen som gjorde at man hadde foten i døråpningen, så og si. Deretter kunne man følge opp med større modeller og formelig bombardere publikum med stadig nye modeller, for å beholde oppmerksomheten fra det kjøpende publikum. Den første store modellendring kom i 1964/65 da man gikk over fra en motortype med støtstenger til ventildriften og til en motortype med overliggende kamaksel drevet med kjede. Da fikk modellen betegnelsen C50, noe som også avspeilet sylindervolumet.

Senere kom C70 og C90 med større motorer, henholdsvis 70 og 90 kubikk, Dax, Monkey og Chaley, sportsmodellene SS50 og 70.

Apropos sportsmodeller, allerede i 1960 kom Honda med en sportsmodell av Super Cub, som skulle appellere mer til japanske ungdommer, det var C110, kalt Sport Cub. Den hadde motorsykelstil, med bensintank mellom knærne, høyere trimming (5 HK) og 4 gear. - I 1962 kom CR110, Racing Cub, sogar i to utgaver, en for gatebruk og en for baneløp. CR 110 ble for øvrig vekket til live igjen da Honda laget et liten serie i forbindelse med fabrikkens 50 års jubileum i 1998. Den nostalgiske jubileumsmodellen het Dream 50. Da ble det gamle slagordet "you meet the nicest people on a Honda" brukt på nytt.

C100 ble utviklet til andre motorstørrelser så som 55 ccm (som gjorde det tillatt å bruke den på motorvei), da ble den kalt C105 og i Sport Cub utførelse: C115. Senere kom 65, 70 og 90 ccm (kalt C65, C70 og C90). Man kom også med en modell med elektrisk

start, kalt C102, det var vel en innrømmelse overfor de komfort-krevende amerikanske kundene.



Kanskje denne nye Super Cub kunne friste?

I Asia og Afrika ble Super Cub vel tatt imot. De rullet på sølete grusveier eller steinete stier og ble til et universal-kjøretøy. Barfot-doktorer gjorde sine legebesøk med den, bøndene transporterte sine varer med den til nærmeste marked, beboere i utkantstrøk brukte den til sine arbeidsreiser til byene.

Det som slår oss i dag er hvor lite konstruksjonen er blitt forandret ned gjennom årtiene. – Den kan jo snart feire femti års jubileum !! Firetaktsmotoren er der fremdeles, likeså rammen av presset stål med mulighet for å "trå igjennom" når man satte seg på, noe som gav den tilnavnet "step-thru" i USA, kort svingaksel (bottenlenksgaffel) foran og lang svingaksel bak, bredt sete og benskjold, som gav beskyttelse både mot vind og sprut.

I 1982 satte Super Cub rekord i lavt bensinforbruk: en Super Cub-fører kjørte 150 km på én liter bensin, ved senere rekordforsøk tøyde han rekorden til 180 km, noe som tilsvarer 0,056 liter pr. mil !

Maudes Trophy

Det var en test som Honda utsatte 3 Super Cub'er for i forbindelse med lanseringen av Super Cub-modellen i England i 1962. Ideen var å la tre Super Cub kjøre døgnet rundt på Goodwood-banen en hel uke for dermed å teste hastighet, utholdenhet og bensinforbruk. Testen startet 23. oktober 1962. Det var kaldt og det var mye dårlig vær den følgende uken. Det regnet hver dag, det varierte fra duskregn til en skikkelig regnskur og vindene som fulgte med gjorde det vanskelig å kjøre i mange tilfelle. Tre netter opplevde man temperaturer under null og is på

banen. Det sier seg selv at å gjennomføre programmet under slike forhold ble svært farlig og risikabelt.

Førerne hadde fått ordre om å prøve å holde en gjennomsnittshastighet på 30 miles (48 km/t) på de to mopedene med benskjold og 35 miles (56 km/t) på den tredje, en Sport Cub, C110.

Testen ble en uforbeholden suksess. Sport Cub'en tilbakela 9490 km i løpet av uken, de to Super Cub'ene 8083 km og 7942 km.

Gjennomsnittshastigheten ble, for Super Cub'en 48,1 km/t og for Sport Cub'en 56,5 km/t. Maks hastighet ble også målt ved slutten av testen. Den viste 67,36 km/t for Super Cub'en og 82,76 km/t for Sport Cub'en. Bensinforbruket varierte mellom 0,20 og 0,22 liter pr. mil.

Med denne prestasjonen vant Honda *Maudes Trophy* og holdt det trofeet i ti år, helt til 1973. Denne bragden gav mye blest rundt Honda og førte til et fenomenalt salg i Storbritannia. - Så sent som i 1990 var C90 Cub Storbritannias mest solgte mc.

Super Cub til Norge

Til Norge kom det et lite parti Super Cub (ca. 100 stk) i 1967/68, i følge opplysninger fra Honda-importøren. Det dreide seg om "overliggere" som hadde stått på lager noen år og ikke blitt solgt. Min egen ble produsert i oktober 1963, ifølge stempel på ramma og årstall på ledningsnett.

De ble importert med dobbeltsal, men på grunn av norske regler for mopeder, ble det montert enkeltsal det vil si Tempo-lett sete og bagasjebærer istedenfor det originale. - Når jeg skulle restaurere, var det selvfølgelig ikke godt nok å ha Tempo-lett deler. Det var ikke enkelt å finne originale deler. Selv var jeg heldig å finne ny original bagasjebærer hos Honda-importøren i Hellas og sete fikk jeg brukt i Pireus i Hellas via en gresk venn.



Super Cub var en av de første mc'ene som benyttet deler laget i et nytt materiale, polyetylen. Benskjoldet, verktøy- og batteriboksene, forskjerm og lyktehus var laget i dette nye materialet. - Benskjoldet var noe av det vanskeligste å få tak i. Men derimot var f.eks. eiker til hjulene lagervare hos Honda fremdeles.

Forfra ser du godt benskjoldet i det nye materialet

polyetylen. Du verden, så praktisk!

Visste du :

- At du kunne få tilleggsutstyr til Super Cub så gasshåndtaket kunne flyttes til venstre håndtak?
- Eller at motoren er meget slitesterk, god for 60-80 000 km før overhaling?
- Eller at styret er gummiopphengt og fjærende ?

Å kjøre en Super Cub

Å kjøre en Super Cub er en enestående opplevelse.

Girsystemet med tre trinns girkasse og automatclutch er behagelig , men en utfordring å kjøre i dagens trafikk. Det virker åpenbart at Honda tenkte at i de fleste tilfelle kunne Super Cub'en starte i 2. gir og så foreta ett girskift til 3. Hvis du ikke har det travelt, kjører alene på en flat vei, så vil du dermed bevege deg forover, men i sneglefart. For å starte i første gir, må du skifte to ganger for å komme forbi fri-stillingen, som upassende nok er plassert mellom først og andre gir. Fri har en stopp, så du må dobbelt-skifte fra første til fri og så fra fri til andre gir. Å gire ned fra andre til første gir, krever samme prosedyre. Å huske på når man skal skifte gir enkelt og når man må gire dobbelt, blir fort frustrerende.

Topp hastighet for en av disse små var 70 km/t, i følge Hondas service-manual. Når du klemmer inn bremsen (4,5 tommers bremses både foran og bak) får du en overraskelse. For da løfter fronten med styret seg, på grunn av konstruksjonen av forgaffelen. Det er litt skremmende til å begynne med, men du venner deg til det etter en stund. En av de mest forunderlige opplevelser med en Super Cub er å lytte til den mens den står stille og går på tomgang - da er den praktisk talt lydløs. Mange journalister sammenlignet den med en datidens symaskin og det med rette.

Med små toleranser i produksjonen av motorkomponentene og en effektiv lang og flat lyddemper var den nødt til å bli stillegående. Ingen ble skremt av lyden fra en Super Cub. Den gav folk det inntrykk at tohjulte kjøretøyer ikke var "farlige".

Sitat fra mc-nytt nr 5-1963 :

Test av honda 50 cub – et nytt fordon i trafiken!

Honda Cub är den modell som världens största motorcykelfabrikk producerat mest av alla. Det är en beprövad maskin, som funnits i handeln i flera år, men det är först nu denna vår som den introducerats på den svenska marknaden. "En helt ny giv" säger förhandsreklamen. "En sensationell lösning av trafikproblemet" är en annan slogan. MC-NYTT har provkört det nya underverket och har därför tillfälle att yttra sej om vad Honda Cub verkligen är.



HONDA 50 C-102

Super Cub kunne også leveres i grønt. (smoke green)

Vid första anblicken finner man en konventionell mopedskoter. Men det är enbart det allra första intrycket som säger detta - redan då den lättstartade fyrtaktsmotorn tändar på första kicken - visar det sej att Cuben har mycket som skiljer sej från vad vi är vana att finna hos en 1-hästars mopedskoter. Den starka fyrtaktsmotorn, utvecklar 4,5 hästkrafter vid 9000 varv/min. Den frambringar ett respektinngivande motorljud, som inte kan sägas vara speciellt lågmält, men som vi för vår del uppfattade som en mycket trevlig musik. Hondas sportdrag kommer fram även i denna "civila" modell, avsedd för vardagsmänniskans behov av ett praktiskt och billigt transportmedel - Honda Cub visar alla yttre tecken til snabbhet och styrka redan när motorn körs på tomgång.

Snabb i tätortstrafik

Den vassa og pigga fyrtaktsmotorn kommer synnerligen väl til sin rätt i tätortstrafik. Snabbt og villigt svarar den på gasen när trafikstckningarna börjar röra på sej, och man behöver inte vara rädd att bli efter andre trafikanter - motorn är så snabb att man til fullo behärskar varje trafiksituation. Transmissionen är av en ganska ovanlig typ - cykeln har nämligen så kallad autom. centrifugalkoppling, som gör att motorn automatiskt frikopplas, när varvtalet går under en viss nivå. Det är något ovan att köra med detta system i början. Man lägger in ettans växel genom en tryckning bakåt på tå-

hälspedalen på vänster sida. Man kan därefter släppa pedalen helt med foten, och ge mycket lätt gas - och maskinen knattrar snällt og lydigt iväg. Ger man för mycket gas i starten, hugger kopplingen och man får en ryckig start. En annan metod är att sakta släppa upp växelpedalen, som kopplingspedalen på en bil och samtidigt ge gas. Men även här får man en ryckig start vid för hårt gaspådrag. Det gäller alltså att behärska gasen väl i starterna! Man lär sej den här metoden mycket snart, och man lär sej tycka om den. Metoden innebär en viss bekvämlighet och kommer man blott ihåg att trycka ned med tån två gånger för tvåan - annars får man in friläge - så kommer växlarna att gå in hur lätt och villigt som helst. Ettans växel är ganska lågt vald, och erbjuder hur sakta körning som helst i trafikkøer. Den automatiska kopplingen träder nämligen först i aktion vid ungefär tomgångsvarv eller vid uppbromsning. Utväxlingen på den lägsta växeln inbjuder inte til hög varvning, vilket däremot tvåan gör. På denna växel vill man gärna "känna på" maskinens varvningsmöjligheter, och accelerationen som denna växel erbjuder är verkligen strålande. Topphastigheten på tvåan ligger runt 50-55 km/timman. När man fått in trean, vilket er liktydigt med högsta växeln, går motorn tystare än på de två lägre växlarna, och de obetydliga vibrationer, som frambringas på högsta varv på tvåan, försvinner då helt. Motorljudet tonar ut till en vacker, sober ton, som är en verklig fröjd för "motorörat".

Även för storvuxna

Manövreringen av Honda Cub är enkel. Maskinen är lätt och ger även en förare som är liten till växten mycket stora hanteringsmöjligheter. Detta betyder inte att även en mera storvuxen person känner sej hemma i sadeln på Cuben - vi provade med olika förare, och samtliga var nöjda med körställning och vägegenskaper.

Sadeln är mycket bekväm. Den är egentligen avsedd för två personer, men i Sverige är maskinen klassad som 1-personers (under 75 kg och tillåten för förare från 16 år och uppåt) och detta betyder att föraren har gott om utrymme, om han exempelvis önskar att vid längre turer förflytta sej litet mera bakåt i sadeln. Fotpinnarna, som ej är justerbara var lagom placerade, man var litet väl veka, eftersom de efter några mils körning kom att sloka nån grad nedåt. Styret var lagom brett och gummiupphängt vilket medverkade till ypperlig komfort.

Väghållningen og styrningen är verkligen prima. Framgaffeln är en bottenlänks-gaffel, av samma typ som de större Hondornas (125 SS och 250 Dream) och var mycket mjuk och behaglig, men några genomslag kunde man för den skull inte notera.

Bakhjulsfjädringen är av den vanliga svängarmstypen, och hade stabila stötdämpare. Vänster bakgaffelben är hopbyggt med kedjekåpan, som helt kapslar transmissionskedjan och ger denna lång livslängd.

Bensinhandlarens mardröm - två liter premium! Ramen er uppbyggd av pressad stålplåt, och bensintanken sitter under sadeln, i en avbalkning i ramen. Tanken rymmer 3 liter, vilket låter väldigt litet, men med tanke på att vår uppmätta konsumtion rörde sej omkring sju körda mil på en liter - med mycket växelkörning inne i samhällen - betyder detta att Honda Cub är bensinstationsföreståndarnas skräck! När vi första gången tankade den tvivlade de starkt på vår kompetens då vi uppgav önskemål om "ren" soppa - premium! Två liter gick det i tanken, den gången...

I övrigt har Honda Cub många intressanta detaljer. De mest revolutionerande är enligt vår åsikt frontskyddet, som är lagom smalt för att ej ta i vid parkering och nedläggning i kurvor, men som er såpass brett att det ger tillräckligt stänkskydd i smutsigt väglag. Detta frontskydd är av halvhård plast, liksom strålkastarkåpan, framskärmen och bakre stötdämparhöljerna. Vad detta innebär av säkerhet, mindre reparationer och mindre service behöver vi väl knappast tala om...

Bromsarna är av samma typ och dimension som på 50 cc Honda Sport. Det betyder att de är kraftigt dimensionerade och ypperliga till sin verkningsgrad. Bromsarna ger föraren tillfälle att till fullo behärska varje trafiksituation.

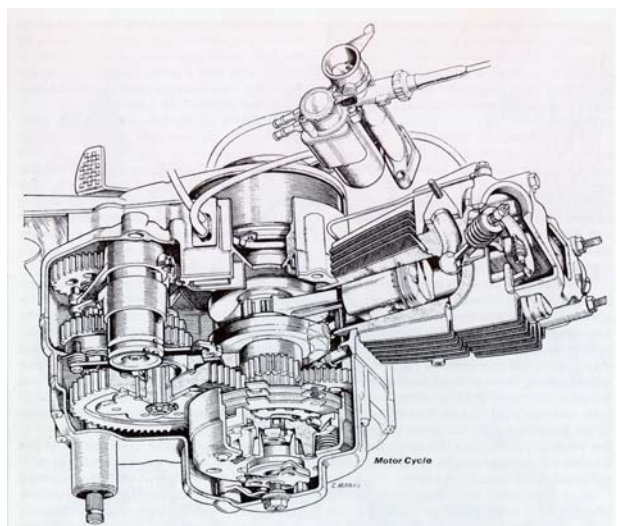
Det elektriska systemet fungerade oklanderligt under

den vecka vi testade Honda Cub, och lyset var det förnämsta vi provat på en maskin av denna storleksklass. Elsignalen var också mycket kraftig. Maskinen är magnettänd, men man måste slå om en tändningsnyckel, innan maskinen går att starta, vilket är en extra säkerhet, utöver styrlåset. Ljuset går direktkopplat på generatoren, under det att de fyrdubbla blinkers, som cykeln är utrustad med som standard, går via batteriet, liksom även signalen. Urtag finns för dubbla backspeglar, men på vårt testexemplar fanns ingen spegel monterad. I den alltmer tätande trafiken tror vi dock att det inte skadar att ha den fina uppsikt bakåt, som backspeglar erbjuder, därför väddar vi till Hondas generalagent att åtminstone som extra tillbehör erbjuda erbjuda backspeglar.

Honda Cub tillverkas både med el. självstart och kickstart. Det är enbart den senare modellen som kommer att säljas i Sverige. Priset skall nämligen hållas så lågt som möjligt här, och riktpriiset, exklusive oms. och accis, är inte större på denna robusta, snabba 50 cc mc-skoter än på en vanlig moped.

Vem och vilka är spekulanter på Honda Cub? Vi försökte utröna denna fråga genom att visa den för ett så stort antal människor som möjligt, på den tid som stod oss til buds under provkörningen. Grabbarna på yrkesskolan gillade den – för dess vassa drag och det "jättefräcka" motorljudet som de tyckte påminde om en "500 Gold Star" – grabbarna på gymnasiet gillade den för dess eleganta formgivning och goda skydd, som gav dem möjligheter att köra cykeln utan att smeta ned kläderna, vilket också den renliga fyrtaktsmotorn bidrog till.

Litet äldre personer gillade den, för att den var så lättkörd, säker och stabil. Flickorna blev förtjusta i den för dess fina färgval, gräddgul och röd, som matchade årets modfärger. Kort sagt – den blev populär var vi än visade den. Som komplement till bilförare som vill ha något billigt att åka på där de själva inte kommer fram tillräckligt snabbt på fyra hjul bör den slutligen bli en ny giv i trafiken.



Motoren på Super Cub gjennomskåret.

Tekniske data:

Motor: 1-sylindret 4-takts toppventilmotor med liggende sylinder og støtstenger som driver ventilene. Sylinderen heller 10 grader oppover

Boring: 40 mm

Slaglengde: 39 mm

Sylindervolum: 49 ccm

Kompresjon: 8,5:1

Max effekt: 4,5 HK ved 9000 o/min

Max dreiemoment: 0,34 kgm ved 8000 o/min

Tenningssystem: Magnettenning med tenningslås

Transmisjon/Kraftoverføring: Motor-girkasse med konstant tannhjulsdreift. Flerskivet våt lamell-clutch.

Automatisk utkobling ved trykk på girpedalen. Tre trinns girkasse

Ramme: Presset stålramme

Forgaffel: Presset stål med bottenlenksfjæring

Bakhjulsfjæring: Svingarm med hydrauliske støtdempere

Hjul: 2,25x17" framme og bak

Styrevinkel: 50 grader

Total lengde: 180 cm

Total bredde: 57 cm

Total høyde: 94 cm

Akselavstand: 118,2 cm

Fri høyde (under motor): 14 cm

Fulltanket vekt: 70 kg

Max hastighet: 70 km/t

Bensinforbruk: 90 km pr. liter ved 25 km/t på høyeste gir (oppgitt av Honda)

Bremsestrekning: 5 meter, ved 25 km/t på tørr asfaltvei, med bruk av begge bremsene

Litteratur: Thorpe: *The book of the Honda 50*

Roy Bacon: *Honda: the early classic motorcycles* har en fin teknisk omtale av Super Cub

Dessuten er det utgitt bøker på japansk.

