

6-appeal Honda CBX (SC 03) og CBX ProLink (SC 06) 1978-83

Av Tormod Vold



Motor med to transporthjul, kalte testføreren Roland Eckert den da den ble lansert. Den var Hondas flaggskip, med hele seks – 6 – sylindre. Imponerende. Men ikke helt enestående, for allerede i 1975 hadde Benelli kommet med sin seks-sylindrede 750 Sei. Og i 1978 kom Kawasaki med sin Z1300 sekser og Benelli forstørret sin sekser til 900 kubikk. Det var tiden for konkurranse uten hemninger og grenser. Tiden for de mest ekstreme motorsykler verden noensinne har sett.

CBX-modellen ble presentert vinteren 1977/78. Da sto motorsykelverdenen på hode. Honda nøyde seg nemlig ikke med å produsere en god motorsykel, nei, her dreide det seg om en maktdemonstrasjon. Og en demonstrasjon av konsernets tekniske know-how.

Og det handlet om tall, store tall: seks sylindre, to overliggende kamakslar og fire ventiler per sylinder, til sammen 24 små tallerkener som sørget for gassvekslingen. Seks liketrykk-forgassere som var så "finurlig" sammensatt at alle seks innsugskanalerne

hadde omtrent samme lengde frem til ventilen. Resultatet var en toppytelse på 105 HK ved 9000 o/min – rundt 280 kg gummi, krom og stål, hvorav hele 108 kg falt på motoren alene, det vil si ca 20 kg mer enn vekten på CB 750 motoren.



Allerede i 1979 ble den i noen land nedtrimmet til 100 HK. Det kan nok ha vært fordelaktig for denne modellen, for her var motoren raskere enn chassiset. – Ja, vi må være glade for at Honda ikke hentet ut mer enn 105 HK i produksjons-versjonen. For med skarpere kammer, større ventiler og en optimert lyddemper ville Honda-ingeniørene hente ut 130 HK av motoren.

Motoren var konstruert som en kortslags-motor (boring x slag: 64,5mm x 53,4 mm) med kompresjon på 9,3 :1 og det maksimale dreiemoment var på 84,3 Nm ved 8000 o/min. Til tross for disse imponerende verdiene var motoren veldig smal, den var ikke mer enn 50 mm bredere enn CB 750 og holdt seg under 600 mm. Det kom av bruken av en mellomaksel, en teknikk Honda hadde lært i racermotorer: Dynamo ble drevet av en slags sekundæraksel bak sylindrerrekken og befant seg dermed praktisk talt over girkassen. Dynamo ble lagret i vanlige kulelagre, noe som av og til førte til at den brøt sammen. Det ytre lageret er lukket og går tørt mens det indre smøres av motoroljen. For øvrig var motoren fri for grunnleggende problemer. Chassiet på det nye Honda-flaggskipet ble ikke fullt så sportslig. Det handlet om en ramme med doble rør, en såkalt "diamond frame" (vekt 14,3 kg) som var åpen i nedkant, med motoren som med-bærende element, - dessuten en teleskopgaffel som var hentet fra sport-four CB 750 F2 med tynne, 35mm gaffelrør kalt "fyrstikker", den underdimensjonerte

svinggaffel og de smale 18 toms (19 toms foran) Comstar-hjulene. Comstar-hjulene muliggjorde å bruke slangeløse dekk. Alt dette holdt dessverre ikke mål når motoren gav alle sine 105 HK. Chassiet var underdimensjonert når farten var 220 km/t.

I 1980 fikk vi en modell-pleie/oppgradering, som besto i luft-forsterkning av fjæringen på forgafelen og nålelagre på baksvingen, men heller ikke denne årsmodellen overbeviste fullt og helt. Fra begynnelsen av 1978 var modellen på markedet og ble nedtrimmet til 100 HK (i følge en overenskomst mellom alle japanske merker som solgte motorsykler på det tyske marked). Denne nedtrimmingen skulle redusere det høye forbruket, tyske kilder nevner 1,25 l/mil som normalt. Nedtrimmingen skjedde ved hjelp av andre kamakslar med lavere løftehøyde og mindre overlapp, en magrere forgasserinnstilling og tilsvarende endringer i lyddemperne. Også chassiset ble forbedret: Forgafelen (som fremdeles hadde 35 mm diameter) fikk luft forsterkning, man fikk nye Showa-fjærben og baksvingen som hadde vært lagret i nylon, fikk nå nålelagre på drevsiden og doble kulelagre på den andre. Rammen ble forsterket på kritiske punkter, bakhjulet fikk en bredere felg (2,5 tommer). Oljekjøleren ble 20 % større og kjedet ble oppgradert til O-ring type, noe som inntil da hadde blitt regnet som et dyrt tilbehør. Eneste utseendemessig endring i 1980 var svarte Comstar-hjul, der eikene var snudd i forhold til tidligere for å oppnå bedre stabilitet. Dertil et rom under setestussen bak.

Konstruktøren

Konstruktøren av dette mesterverk av en motor het Soichiro Irimajiri. Han hadde 12 år tidligere konstruert RC166, en racersykkel med seks sylindere og 250 ccm volum, sin tids mest kompliserte racer.

Da CBX ble lansert, sa han: " Da vi drev med racing, måtte vi konkurrere med fire-sylindrede to-taktere produsert av Yamaha og Suzuki. Å øke antallet sylindere var den eneste måten vi kunne være konkurransedyktige på. Det er grunnen til at vi bygde den fem-sylindrede 125 og de to seks-sylindrede maskinene. CBX'en er en direkte etterfølger etter disse racer-motorene. Det er en av grunnene til at det tok bare 1 ½ år å utvikle denne modellen. Vi hadde allerede motor-teknologien fra vår Grand Prix racing erfaring.

Det har alltid vært et nært forhold mellom racermotorsykler og gatesykler hos Honda. Teknologien som ble utviklet for racerbanen kunne ofte finnes igjen i neste års gatesykler. Men få trodde at noe slikt som en RC166 noensinne ville finne sin like på gata. For CBX hadde den samme grunnleggende motorkonstruksjonen som Irimajiri tidligere hadde

benyttet seg av: seks sylindre i rekke, seks individuelle CV-forgassere (CV=constant velocity) og 24 ventiler operert av to overliggende kamaksler. CBX-motoren er ingeniørkunst på høyeste plan: Hver kam er i virkeligheten to-delt, sammenføyd med Oldham-koplinger og er dessuten hul for å spare vekt. Begge kammene drives av separate Hy-Vo kamkjeder for å minske slag i kjedet forårsaket av dreiemoment rykk.

De 24 ventilene er eksepsjonelt lange (89,7 mm) for å optimalisere innsugsportens vinkel og form, ventilvinkelen er litt under 63 grader. – Stifteløstenning er benyttet for å forbedre påliteligheten med tanke på at dette er en motor med høy ytelse og de seks forgasserne er utstyrt med akselerasjonspumpe og en sinnrik air cutoff ventil. Det er slik Grand Prix teknologi ser ut når den anvendes til gatebruk.

Den første (1979-80) var formgitt i stil med den klassiske Universal Japansk MotorSykkel (UJMC), med en vakker, lang tank, middels høyt styre, og en moteriktig, trendy haleseksjon. – Utseendet ble selvfølgelig dominert av motoren, som ble anvendt som en selvbærende del av rammen, for å unngå rammerør foran motoren, noe som ville forstyrre synet av de seks eksosrørene som endte opp i to eksospotter.

Til tross for sine klassiske linjer, ble CBX redesignet i 1981 som følge av trekt salg, den ble fornyet som en supersonisk sports-tourer. En slank $\frac{3}{4}$ kåpe og avtagbare harde bagasjebokser ble standard utstyr, sammen med en større tank, for å øke rekkevidden. Selv om motoren forble så å si uendret, ble chassiset grundig revidert, den viktigste forandring var å utstyre den med Hondas Pro-Link luft assistert bakhjulsoppheng med én støtdemper.



Ytelser:

Den var helt vanvittig kjapp. Det amerikanske magasinet *Cycle* angav i 1979 en tid på kvartmila (0-400 m) på 11,55 sek og en fart på 189 km/t etter de 400 meterne. Og dette til tross for at den ikke var noen lettvekt, men veide ca. 280 kg fulltanket og 247 tørr. – Dette var den raskeste syklen som *Cycle* noensinne hadde testet

Både når det gjaldt tekniske finesser og rå ytelser viste CBX'en seg som en verdig etterfølger til CB750 på toppen av Honda sportssykkel-hierarki.

Modellhistorie:

CBX skiller seg fra andre modeller ved at den ble levert i to klart adskilte versjoner i løpet av sin fire års produksjonstid.

CBX Pro-Link (1981-1983)

Honda måtte innse at CBX ikke (lenger) dugde som sportssykkel.

I desember 1980 presenterte Honda CBX Pro-Link – en ny motorsykkel, som Honda uttrykte det i sin pressemelding. Det var blitt en GT-modell i betydningen Grand Turismo, en modell plassert mellom rene turmodeller som Gold Wing og sportsmaskiner som CB 900 F eller CB 1100 R. Fra mai 1981 var den i salg, uten å bli en vesentlig modell på salgsstatistikken. Pro-Link-modellen hadde en omfangsrik helkåpe, med en kåpeoverdel som var trukket langt forover på syklen og en nederdel som var plassert *bak* motoren. Dette var helt i stil med Bol d'Or-modellene. Kåpen som var

festet i rammen på syklen var imidlertid ikke den eneste nyheten.

"Pro-Link" var navnet på det nye systemet for bakre hjuloppheng som besto av aluminium svingarm (en stor nyhet!) med ett sentralt fjærben som virket via stagoverføring og hadde justerbar demping.

Dette systemet ble senere å finne i CX 500 Euro og CBX 550 F og deretter i tallrike andre modeller.

Fordelen med det var at man kunne få til en mer progressiv fjæring av bakhjulet. Og det varte ikke lenge før konkurrentene hadde liknende konstruksjoner på sine modeller.

Forgaflen fikk luft-demping og tykkere gaffelrør med 39 mm diameter og nye foringer. Når det gjaldt hjulene dreide det seg om en nykonstruksjon (hullagrene lå nå lengre fra hverandre); nye var også bremsene foran med dobbelte bremsestempler og bremsekiver med innvendig lufting. Alt dette ble gjort for å høyne stabiliteten under kjøring.

Forsterkningen øket vekten betraktelig, hele 293 kg veide den kjøreklar. Da var det godt å oppleve den fløyelsmyke gangen på sekser'en i sin tredje utførelse, med nye kamtider og lengre ventilslag og derigjennom bedre dreiemoment. Nye stempelringer skulle øke levetiden på motoren. Flere småting, så som bredere ventilseter og den nye rykkdempingen på clutch-kurven forfinet motoren, uten dog å øke ytelsen.

CBX Pro-Link var tydelig langsommere enn sine to forgjengere, og selv om kåpen forbedret stabiliteten under kjøring, så holdt den ikke mål som beskyttelse mot været. Og høyt bensinforbruk ble igjen et samtale-emne siden syklen hadde så stor frontflate/profil. Det tyske fagbladet *Motorrad* sa det slik: Eksklusivitet og mye kjøre glede står i kontrast til enorme driftskostnader, som får oss til å regne den sterke sekseren til luksusklassen blant motorsykler.

Vurdering/Epilog:

Til tross for disse endringene som gjorde CBX'en til en bedre, mer allsidig allround sykkel, så var ikke endringene nok til å gjøre CBX'en til en salgssuksess. CBX'en var kostbar for sin tid og til tross for et fast hjuloppheng og et stabilt chassis var det noen kjøpere som ble frastøtt av modellens bredde og vekt. Dessuten var vedlikehold på den kompliserte motoren problematisk – enkle forgasserarbeider krevde at eksosanlegget ble demontert og motoren skrudd løs og tiltet forover; og justering av de 24 ventilene fordret ennå mer forarbeid, dvs at øvre motorfester måtte demonteres.

Til tross for disse kompliserende faktorene, har CBX 1000 blitt en av de høyest verdsatte og med høyest samleverdi av maskiner fra Hondas nyere, moderne tid – et direkte resultat av den sjelfulle brøl som strømmer ut av de to eksospottene. Og selv om det tekniske nivå som CBX representerer nå er forbigått, så står CBX for seg selv som en teknisk kraftdemonstrasjon.

Tekniske data:

Motor: 6 sylindre, 4-takt, Doble overliggende kamaksler

Volum: 1047 cm³

Boring x Slag: 64,5 x 53,4 mm

Ytelse: 105 HK ved 9000 o/min, Pro-Link: 100 HK ved samme turtall.

Max. Dreiemoment: 84,4 Nm ved 8000 o/min. Pro-Link: 83,4 Nm ved 7500 o/min

Kompresjon: 9,3 : 1

Forgassere: 6 stk med 28 mm gjennomløp

Girkasse: 5-trinns

Starter: elektrisk

Tenning: CDI

Ramme : dobbeltrør-type

Hjuloppheng foran: Teleskopgaffel

Hjuloppheng bak: Svingarm med to fjærbein, Pro Link modellen har en Pro-Link-svingarm

Dekkdimensjon

Foran: 3,50 – 19

Bak: 4.25-18, Pro Link har : 130/90-18

Fjærvei foran/bak : 160 mm/100 mm

Fjærvei på Pro Link : 175 mm/ 105 mm

Bremser:

Foran: 2 skiver med 280 mm Ø, ProLink 2 skiver med 265 mm Ø

Bak: en skive med 300 mm Ø

Vekt: 274 kg, ProLink: 300 kg

Lengde x bredde x høyde : 2240 x 740 x 1150 mm,

ProLink: 2325 x 780 x 1375 mm

Akselavstand: 1495mm ProLink: 1545 mm

Max hastighet : 220 km/t, ProLink: 208 km/t

0-100 km/t : 3,9 sek, ProLink: 4,4 sek

Hondas midtnummer-kode:

1979: 422 –Fra rammenummer: CB1-2000042

1980: 469 –Fra rammenummer : SC03-2100021

1981: MA2 –Fra V.I.N. JH2SC060*BC300004

1982: MA2 –Fra V.I.N. JH2SC060*CC400001



Åsmunds CBX

I Norge har vi en CBX som er annerledes enn de andre. Det er Åsmund Olason sin. Det er en førseriemodell (pre-production). De ble produsert i 50 eksemplarer, derav finnes det to i Norge. De kunne være belemret med feil, derfor ble de ikke solgt. De ble sammensatt for hånd, ganske enkelt fordi samlebåndet ennå ikke var klart for serieproduksjon og fordi pressen skulle få prøve den så fort som mulig. – Den er ganske lik seriemodellen, men noe er forskjellig. Det er litt annerledes ledningsnett. Brytere og deksler skiller seg også ut, blant annet var plasten som var brukt litt dårligere enn på serie-utgaven. Men motoren var mye nøyaktigere sammensatt og oppjustert. Det høres godt på motoren, for den har en annen kam enn serie. Profilen på kammen er spissere, så den høres ut som en diesel.

Åsmund har eid sin CBX siden den var ny. Den har nå gått 78 000 km og er meget stabil. Han justert ventilene sist ved 24 000 km og har synkronisert forgasserne én gang.

Vi intervjuer ham for Honda-avisen:

Hva er spesielt med din CBX?

Åsmund: Først og fremst at den har sandstøpt motorblokk med grovere støp.



Sandstøpt CBX blokk



Toppdekslet, kanskje ikke så vakkert, men....

Hvordan fikk du tak i den?

- Det var homologeringseksemplaret til Kellox fra april 1978. Hver importør fikk ett homologeringseksempel som ble brukt til typegodkjenning og til å testes og lånes ut til pressen. Jeg kjøpte det største og nyeste og kjørte løp. Jeg ville konkurrere med Kawasaki Z1. Alf Graarud hadde kjøpt Z1 og vi konkurrerte i road-racing i sportsmaskinklassen, det var datidens Superbike.



Stilte du opp i mange løp med din CBX?

Nei, jeg kjørte løp på Karlskoga, Anderstorp og Falkenberg. Der high-side'et jeg, brakk ryggen og gav meg med racing i to år. Skadene på syklen var små: De begrenset seg til to skeive hjul,

to små bulker i tanken og litt skeive gaffelbein.

Åsmund gir råd: CBX'en har litt problem med lading. Den er treg til å få opp spenningen. Årsaken er at børstene på generatoren har dårlig kontakt med sleperingene. – Gjør ren sleperingene og ta bort forkoksing på sleperingene på roteren, bruk aceton eller bremseserens og skift børster. Kontroller ytre lager. Slark der gir dårlig lading. Clutch-huset på ProLink-modellen er bedre, det vil si gir mindre lyd. Godt råd: Synkroniser forgasserne! De er veldig følsomme. Dette er ingen enkel jobb. Kamkjede må strammes. Hør etter om det rasler. For øvrig: Skru ikke på din CBX hvis det ikke er helt nødvendig. Skru så lite som mulig.

Å velge riktig dekk-dimensjon er viktig. 130/90 eller 130/80 gjør den vond å kjøre, men 120/90 er OK. Hvis man vil modifisere felg-størrelsen, er CB 1100 R – hjul fine å bruke. Da får man foran: felg med dimensjon 2,50 x 18 med 110/80 dekk - og bak: 3,50 x 18 felg med dekk 160/70.

Med introduksjonen av ProLink ble CBX'en til en tursykel. Det var feil å gjøre CBX'en til en turmodell. Bedre ville vært å gi den grovere forgaffel med bedre bremses og kraftigere baksving og bredere felger som gir bedre stabilitet. Kjøreegenskaper: Med rette dekk og dersom du ikke river i styret, er den slett ikke så verst. Den er mye bedre enn sitt rykte, men du må kjenne den, avslutter Åsmund Olason.