

HONDA CB 450 Super Sport del I av Tormod Vold

I 1959 kom den første serien av C71 Dream til Europa. Da ante ingen at dermed innledet Honda et tidsskille i motorsykelhistorien.

Inntil året 1965 solgte Honda (og Yamaha) utelukkende små motorsykler opptil 305 ccm. De store volumklassene overlot japanerne til tyskerne, amerikanerne og engelskmennene. Men så bestemte Nippons sønner seg for å bryte europeernes hegemoni i de store klassene. Allerede før de første 450-ene begynte å rulle på europeiske veier, hadde ville rykter om maskinens ytelser nådd Europa. Mot slutten av 1965 lanserte Honda CB450. Da ble det stort oppstyr i England. –Kunne disse japanerne noe mer enn å kopiere små motorsykler ?

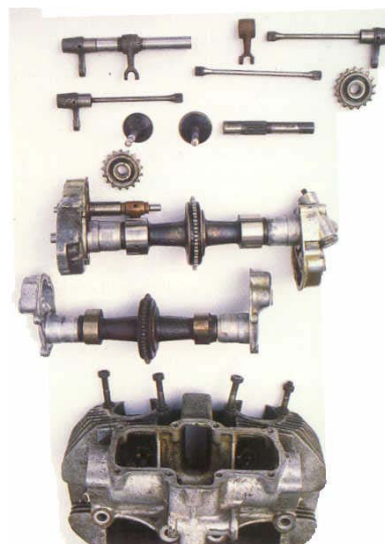


Med CB450 var den engelske motorsykelindustriens verste mareritt blitt til virkelighet. Sjefene i engelske fabrikker innbilte seg at Hondas suksess i de små volumklassene kunne aldri gjentas i de store klassene. Sjefene for BSA-Triumph hadde til og med sagt at Honda og andre japanske fabrikker gjorde dem en tjeneste ved å produsere nybegynnersykler (med liten fortjeneste) som var nødvendig for å rekruttere og trene nye generasjoner av britiske mc kjøpere. Etter deres syn hadde ikke japanerne vett til å lage store motorsykler som ville appellere til erfarne motorsyklister. Slike holdninger fikk engelske motorutviklere til å spytte blod i sinne og frustrasjon, men fikk ikke styrerommesmenn til å gjøre noe med det. – Den skulle ha vært en vekker for den britiske motorsykeindustrien, men ringte isteden inn dens begravelse og klemte dens dødklokker.

Den britiske motorsykeljournalisten Roy Bacon anser lanseringen av CB450 som ”the point of no return” for den britiske motorsykelindustri.

CB450'en var sin tids mest avanserte masseproduserte vei-sykel og ble til å begynne med utelukket fra production racing på grunn av at dens twin cam motor hørte hjemme i en fullblods racer. –En maskin som inneholder så mye racing-teknikk kan det ikke være et serieprodukt... het det der borte. – Nettopp denne motoren belyste svakhetene ved design og produksjonskvalitet på Storbritannias egen store twin motorsykler.

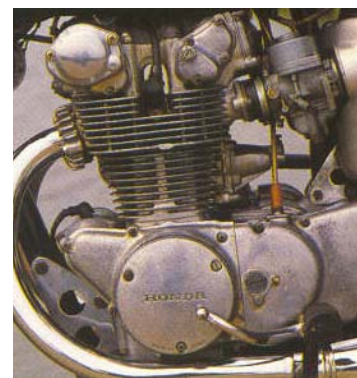
Med Honda CB450 beviste japanerne at de var i stand til å produsere sine egne modeller og (ikke minst:) å perfeksjonere dem. 450'en ble neste bare solgt i svart, noe som gav den tilnavnet ”Black Bomber”. En hard og kraftig eksoslyd understreket det nye navnet. En rød utgave av samme modell fikk liten utbredelse. Den var utrustet med moderne teknikk og skulle tilfredsstille de



høyeste krav: to overliggende kamaksler og ventilfjærer av torsjonsstav-typen gjorde det mulig å bruke usedvanlig høye turtall (opptil 9500 o/min) uten at motoren tok skade. Konkurrentene som benyttet motorer med vanlige støtstenger for ventildriften kunne bare greie 6000 o/min før pusten gikk ut av dem.

Man fant ut at torsjonsfjærene kunne miste sin stivhet hvis maskinen ble satt fra seg med ventilene åpne – det er en av grunnene til at spiralfjærer fremdeles er normen i dag.

Den ydet 43 HK ved 8500 o/min og rødmerket fra 9500 o/min. Det gav overskrifter i motorpressen. Undertrykkforgassere sørget for at maskinen aksellererte uten rykk og napp selv fra de laveste



turtall. Gasswiren virket på denne konstruksjon bare på gassspjeldet. Den undertrykkstyrte forgassernål garanterte hele tiden et korrekt blandingsforhold. Denne forgasserteknikk fikk i de følgende år anvendelse på tallrike modeller. Riktignok hadde CB450 200 ccm mindre volum enn konkurrentenes toppmodeller, men med hensyn til ytelser var Honda'en ikke underlegen. For 175 km/t nådde den lekende lett.

CB450 var etter datidens forhold veldig velutstyrt. I

hovedlyskasteren fant man for eksempel et ovalt instrument med turteller og speedometer, på bestilling kunne man tilog med få blinklys. Fothvilerne var hengslede og flottørkammeret på forgasseren var festet med klips. Enkle men svært forseggjorte detaljer. Den



lille Honda'en var utstyrt med en stor dobbeltkam-bremse, en motorblokk som var delt horisontalt og dessuten et pålitelig elektrisk anlegg. En elektrisk starter manglet heller ikke. Dette var ekstrautstyr, i 1965 hørte de slett ikke til standard-utrustning og delvis var de ikke engang å få på store luksusmodeller. Dessuten fikk kjøperen av en Honda CB450 en oljetett, hurtig driftssikker maskin.

Likevel var det noen som hadde sine ønsker: En fem-trinns gearkasse hadde passet bedre til motorens karakter, men Honda hadde begrenset seg til fire trinn. De konkurrerende tung-vektene hadde riktignok ingen fem-trinns girkasse, men Yamaha YDS 3 (som kom 1964) hadde det, og Suzuki T20 fra året 1963 kunne skryte av hele seks gir !

Av en moderne motorsykkelfabrikk ble det forventet mer enn en "vanlig" fire-trinns girkasse. På CB450 hadde første gir ganske høy utveksling, så spranget fra første til andre ble temmelig stort. Resten av gir-intervallene var fremragende avstemt til hverandre.

Støtdemperne på "Black Bomber" virket ikke helt problemfritt. Snart kom det klager, særlig over de bakre støtdemperne. De slo ofte igjennom selv med liten belastning og dårlig demping førte til at mange Bomber-piloter byttet over til andre dempere. Det skulle vare helt til slutten av 70-årene før man fikk de første tilfredsstillende støtdemperne made in Japan.



Linjeføringen eller designet på CB450 var tilpasset europeisk smak: Ramme av ett rør, dype, gråe skjermene og formen på tanken (som ikke kan skjule at Norton Manx har vært forbilde) sørget ikke for så mye oppstuss som teknikken på Bomber'en.

For å starte motoren var det nok med kort trykk på start-knappen eller et skikkelig tråkk på kick-starteren. Vi må vel kunne si at kick-starteren var til bruk i nødsfall. En choke-hendel på venstre side av forgasserne trengtes bare en kort stund mens motoren varmet seg opp. Føreren kunne i ro og mak sette på seg hjelmen, for maskinen trengte nemlig et minutt for å pumpe olje opp i toppen. Dette ritualet var absolutt nødvendig for å forlenge levetiden på kamakslene. Giringen arbeidet ekstremt lett og stille. Det var unødvendig å dra den ut på girene: Motoren hadde kraftig trekk-kraft allerede fra 2500 o/min. Hvis man sørget for å kjøre den omhyggelig

varm tålte den robuste to-sylinderen turtall helt opp til 10 000 uten problemer.

Til tross for den dårlige fjæringen overbeviste Honda med sitt gode veigrep, noe som gjorde det mulig å holde en sportslig kjørestil. Teleskopgaffelen som sto relativt steilt og den korte hjulavstanden forårsaket i lange svinger en lett flagring.

I dag ville vi ansett lysanlegget som utilstrekkelig, men etter datidens forhold var det gjennomsnittlig.

CB450 var sirligere og mindre enn sine konkurrenter fra BMW eller BSA. Ikke minst av denne grunn ble ikke Black Bomber til den verdenssuksess som Soichiro Honda hadde håpet. Med CB750 ble det riktignok annerledes. Men lettere enn sine konkurrenter var CB450 slett ikke. Rammen laget av tykkvegget rør og en svært robust motorblokk bidro til det: Godt og vel 180 kilo veide 450'en. Det vil si ca 15 kg mer enn Triumph 500 Daytona. Med CB450 gjorde japanerne det klart at de ville ha et ord med i laget i motorsykel-verdenen.

Den engelske testeren for Motorcycle News, Robin Miller, testet en slik i 12 runder på Isle of Man TT banen i 1966 og sa deretter "Never have I ridden a machine with such fantastic acceleration. I am quite convinced that no British machine, 500 or 650, will touch it." Han kritiserte vibrasjonene under 6000 o/min, men hadde lovord for bremsene og styringen og sa at det eneste gale ved kjøreegenskapene skyldtes at de bakre støtdemperne hadde for dårlig demping.

Modellutvikling

I årenes løp gjennomgikk 450-modellen noen forandringer. På den ene side ville Honda komme kundenes ønsker i møte, på den andre: forenkle produksjonen. I mars 1968 ble kundenes største ønske oppfylt: Black Bomber fikk femtrinns girkasse ! Designet på CB450 K1 ble forandret : Tanken fikk igjen en typisk britisk form, men beholdt sine forkrommede sidedeksler. Akselavstanden ble forlenget, isteden for blikkhyller fikk man gummibelger, skjermene ble forkrommet. Kombi-instrumentet ble erstattet av to adskilte, frittstående "klokker". Isteden for den tunge oljepumpen av støpegods (stål) ble det nå brukt en lettere pumpe laget av aluminium, med 19 mm stempel mot tidligere 16 mm. På firegirs motorblokk var veivlagrene frest direkte i godset i blokk, så var veivakselen på fem trinns utgaven lagret i rullelagre. Ytelsen på den nye motoren med høyere stempler og større ventiler vokste med to hestekrefter, til 45 HK, noe som knapt var merkbart under kjøring. Nå kunne CB450 sågar holde følge med Kawasaki 500 Mach III (en tresylindret totakter) i løp for standard-maskiner. Selv om den hadde ett gir mindre, egnet den første versjonen av CB450 seg bedre for løp. Motorblokkas byggemåte og lagringen av veivakselen tålte vesentlig større belastninger enn den mer moderne K1-motoren. Men oljepumpen på femtrinns-motoren ydet mer enn sin forgjenger.

Forts. neste nr.