

CB 100 av Tormod Vold



CB 100 i Candy Ruby red

Det var ikke lett å være etterfølgeren til Benly-modellen, Hondas første store salgssuksess i Norge. Men CB 100 ble like godt likt og velsett blant en ny generasjon førere av lettvektene. Myndighetenes regulering hadde satt en ny grense for lettvektene ved 100 cm³. Og Honda hadde straks en modell klar: CB 100.

En hel generasjon motorsyklister fikk sine første motorsykel-inntrykk i salen på en CB 100.

Fra fabrikk hadde den en motor på 11,5 HK ved 11 000 o/min. Det holdt til en toppfart på 110 km/t. – For norske forhold ble den nedtrimmet til 6,5 HK som var grensen for lett motorsykel på den tiden.

Motoren hadde et helt nytt utseende. Tidligere var vi vant med at Hondas en-sylindrede motorer hadde nesten liggende sylindere (kun 10° helling oppover). Slik husker vi det fra Super Cub og C200 og S90 modellene. Men nå kom Honda med en motor med nesten loddrett-stående sylindere. Kanskje det var hensynet til at rammen måtte ha et fremre rør som førte til denne endringen.

I noen andre land ble den lansert som CB125 med 125 cm³, ja, sogar som CB90 med 90 cm³.

Denne motorfamilien har likt veivhus, men sylindere, topplokk og forgasser er forskjellig dimensjonert.

Honda hadde sågar spandert betegnelsen "Super Sport" på den nye modellen, og den gjorde ikke skam på navnet. *Sportslig* var rette ordet, for den gjorde null til 60 på knapt 8 sekunder, nådde 90 på 16 sek og 100 på rundt 22 sek. Det var tall som Honda kunne være stolt av. Og: Fra 60 til 90 tok det bare 9 sekunder i 5. gir, det var gode verdier. "Dette er ikke noe halvt, men en riktig hurtig motorsykel" sa den tyske testeren Hans-J. Mai. (Disse tallene refererer seg til modellen med full effekt).



Det så ut til at Honda hadde greid å få til en vellykket blanding av toppytelse og hverdags-egenskaper, noe som gjorde denne modellen til et behagelig reisefølge. Den hadde en vekt på 87 kilo. Motoren gikk fint, allerede fra middels turtall dro den fint og uten å rykke. Kraftoverføringen gikk via en femtrinns klosjaltet girkasse og klutsjen gikk i oljebad.

CB 100 var oversiktlig og komplett utstyrt: Et speedometer som gikk til 120, blinklys, bremselysbryter både for hånd- og fotbrems: mer motorsykkel trengte man egentlig ikke.

Hvis vi skal klage på noe, må det være bremsene. Fullnavsbremsen på 110 mm diameter var lite, bremsene var rett og slett underdimensjonerte for en så rask maskin. Dessuten var fothvilerne for passasjerene rett og slett lite pene. De var festet på svingarmene og ikke på separate utliggere.

CB 100 ble lansert på den internasjonale motorsykelutstillingen IFMA i 1970 og ble solgt helt til 1976 på noen markeder

Modellhistorie for CB100:

K0 : (1970) farger: candy blue/white eller candy ruby red/white eller candy gold/white. Tankstripe og dekal på sidedeksel er i hvitt. Frontgaffel og lyktehus er lakkert i hovedfargen, det samme med støtdemperhylsene. Skjermene er forkrommet på K0-K2. Rammenummer CB100-100001 ~ Motornummer CB100E-100001 ~

K1: (1971) fikk tofarget tank, nederst hvit, øverst blå, rød eller gull, et CB 100 logo på sidedekslene og en kromlist på salen. Nye farger: crystal blue metallic /white. Rød og gull ble beholdt fra forrige år. Emblemet på sidedekslet er i støpt plastikk. Salen fikk forkrommet pynt på K1 og K2. Rammenummer CB100-200001 ~ Motornummer CB100E-200001 ~



K2 (USA utgaven): (1972) fikk helt ny lakk-design. Farger: white/light scarlet red eller white/aquarius blue. Tanken var rød eller blå øverst og svart nederst. Emblemet på sidedekslene er rødt eller blått og trekantet. De bakre støtdemperne ble halvveis dekket av en forkrommet hylse. Rammenummer CB100-1200001 ~ Motornummer CB100E-1200001 ~



Tekniske data:

En sylinder, 4-takt, toppventilt, luftkjølt,
Volum : 99 cm³
Boring x Slag: 50,5 x 49,5 mm
Ytelse: 11,5 HK v/11 000 o/min
i Norge 6,5 HK (som lettveker)
Dreiemoment: 8,5 Nm v/8 000 o/min
Kompresjon : 9,5 : 1
Ventilstyring: overliggende kam
Ventiler : 2
1 forgasser med 24 mm diameter
Tenning: med tennstifter
Start : Kick
Klutsj-betjening med wire
Girkasse : 5 trinns
Bakhjulsdrift: med kjede
Ramme : ettrørs
Forgaffel: teleskop-type med 27 mm diameter
Bak: svinggaffel med to armer og fjærbein
Fjæringsvei foran/bak : 114/75 mm
Eikehjul
Dekk, foran : 2.50 x 18
Dekk, bak : 2.75 x 18
Bremsen, foran : 1 trommel, 110 mm diameter
Bremsen, bak : 1 trommel, 110 mm diameter
Lengde/Bredde/Høyde : 1900/750/1015 mm
Akselavstand : 1205 mm
Tørrvekt: 94 kg
Tankinnhold : 7,5 liter
Toppfart : 100/110 km/t (med full effekt)
Akselerasjon : 0-100 km/t : 21 sek
Produkt kode (Honda midtnummer) : 107

Forst. neste side.....

Det fantes også en del modeller med off-road-stil med varierende grad av terrenggående evne:

CL 100 Scrambler (1970-72)

CL 100 S Scrambler (1971-73)

SL 100 Motosport (1970-73)

XL 100 (1974-85)

CB 100 N (1980 – 1985)

Dette var en ny modell for 80-årene. Den hadde en helt annerledes formgivning. CB 100 N kom i fargene: Sølv metallic (Special silver metallic) og blå (Candy riviera blue special)

Linker:

<http://home.germany.net/100-508329/cb100.htm>

<http://home.online.no/~kjeth4/cb100.htm>



NYHET

CB 100 N
euro-style

En ny generasjon lett motorsykkel fra verdens største motorsykkelfabrikk, selvfølgelig 4-taktmotor som gir stor-sykkelfølelse, som er driftssikker og pålitelig. Nå kombinert med moderne, tidmessig design, utstyr som speedometer og turteller, speil og blinklys, samt mekanisk skivebrems foran.

HONDA CB 100 - fortsatt en solid ener.

