

CB 450 Super Sport del II av Tormod Vold

Oversatt fra det tyske bladet Markt og Classic Bike.



CB 450 K1

Naturligvis sto ikke utviklingen stille hos konkurrentene heller: Suzuki lanserte T 500 Cobra, Kawasaki kom med H 1 (500 Mach III), BMW kjørte med R 75/5, Norton hadde sin Commando og Triumph hadde lansert sin Trident. –Honda selv lanserte med modellen CB750 en ny overklasse. Fra 1969 fulgte CB450 stilingen på CB750. Krommen forsvant fra tanksidene, men syklen fikk fra nå av de samme farger som CB750. Da 450'en nå ikke lenger var toppmodellen, stoppet videreutviklingen opp. Etter innføringen av K 2 ble modell-endringene utydelige fordi det var flere modeller samtidig på markedet.

I 1974 var det foruten en K 2 også en K 5 å få kjøpt, fordi de europeiske importørene fulgte forskjellige salgsstrategier. Siden K 3 kunne man valgfritt få trommelbrems eller skivebrems i forhjulet. Eksosrørene fikk en mer moderne form, noe som reduserte lyden. Skjermene ble smalere og lignet mer på 750'en. Modellen så ut som en mindre utgave av CB750. Kundenes interesse for 450'en gikk hurtig nedover. Siden lanseringen av de mindre 4-sylindrede modellene rullet 450'en stadig mer i bakgrunnen. Den siste CB450, K7, hadde bortsett fra skivebremse foran ingen nevneverdige forandringer. Til tross for dette var de sene CB450 pene maskiner med gode kjøreegenskaper, men glansen av den tidligere toppmodellen forsvant.

CB 500 T

Honda var av den oppfatning at en parallell-twin kunne være tiltalende for entusiaster. På denne tiden hadde Yamaha stor suksess med XS 650. Man vurderte å lansere en modell med mer "futt". Derfor lagde man utkast til en nostalgisk modell, på basis av CB450: CB 500 T. Volumet ble øket til den tradisjonelle størrelse 500 ccm. Men motorens gange svarte ikke til kjøpernes krav. Trekk-kraften økte, men det gjorde dessverre også vibrasjonene. Toppfarten ble også litt redusert. Den opprinnelig sportslige motor hadde nå fått et mer "engelsk" preg.

Chassiset med sin lengre og flattere teleskopgaffel (i forhold til 450'en) hadde det klassiske utseendet, men moderne bygget. Instrumentene, lysanlegg og bremses var modernisert. Tanken minnet om en modell fra 50-årene, det gjorde også det brune setet. 500 T var en svært nostalgisk maskin. I midten av 70-årene var vel denne

ideen ennå ikke moden, for CB 500 T ble ingen særlig suksess, ikke minst fordi den hadde noen mangler når det gjaldt hvordan den kjørte.

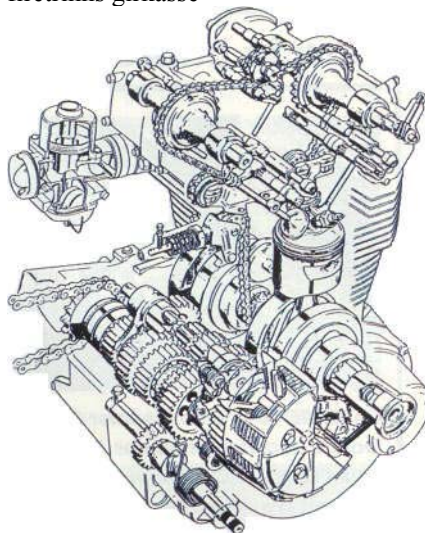
Epilog

Den som i dag vil anskaffe seg en CB450, bør være klar over at det er relativt vanskelig å finne en firegirs-modell eller den første femgirs modellen, K 1. Senere modeller blir oftere budt frem til salg. Med en godt vedlikeholdt 450 kan man kjøre regelmessig. Også etter dagens målestokk er modellen driftssikker, kjørekultur og ytelse passer fremdeles i moderne trafikk. I en tid da Honda med modeller som GB 500 Clubman vil oppfriske gamle tradisjoner, vil man føle seg meget vel på en Black Bomber. Black Bomber'en var en milepel i motorsykelhistorien..

Modell-historikk:

1965

CB450 lansert. Sofistikert lettmetallsmotor med doble overliggende kammer, og horisontalt splittet motorblokk. 180 graders veiv, ventilfjærer av torsjonstype, to forgassere type CV (constant velocity), selvstarter og firetrinns girkasse



1967

CB450 K 1 med new look. Fem trinns girkasse, øket kompresjon fra 8,5 til 9:1, som gav 2 HK ekstra. Ingen forandring i topphastighet. Akselavstand øket med 2,5 cm. Utstyrsforandringer blant annet sete med new look, mindre tank, forkrommet hovedlys, separat speedometer og turteller. En ny modell, CL 450, ble lansert. Det var en scrambler (motocross-sykel) i gateversjon med høye eksosrør



1969

CB450 K 2. Lik K 1 bortsett fra mindre sidepanel-
emblemer og endret utseende på setet.

1970

CB450 K 3. Nå stylet som en junior utgave av CB750.
Skivebrems foran ble introdusert, skjønt trommelbrems
kunne fremdeles velges i noen land. Friksjonsdempere falt
bort. Lyddempere type megafon ble innført. Ny type
oljepumpe. Bensintank uten krom-paneler, men med
sprett-opp lokk. Dødmannsknapp på styret fikk nå svart
farge, tidligere polert metall.

1971

CB450 K 4 kom uten hylser på de bakre støtdempene.
Annerledes ribber på setet. Nye sidepanel-emblemer.

1972

CB450 K 5 Ny forgaffel med stang istedenfor stempel
demping. Bakre støtdempere også endret. Turteller og
speedometer bytter plass – nå: turteller til høyre.
Fotbremspedal-stopper på ramma. Hjelm-holder
introdusert. Avrundede (halvkuleformede) bolter
benyttet på bakre kjedehjul.

1973

CB450 K 6 Forbedret likeretter. ”Klokkene” heller mer
mot føreren og alle kontroll-lys blir samlet i et nytt
panel. Skivebremsen får deksel mot vannsprut. Plate-
beskyttelse på bakre kjedehjul. Ny dødmannsknapp.
Fjærer montert på bensinledningene for å beskytte dem

1974

CB450 K 7 Siste versjon før modellen ble avløst av
CB500 T. Forandringer inkluderer forbedret montering
av svingarm spindelen, låsemuttere for bakre kjedehjul
og passasjer-håndgrep, skjønt det siste også fantes på
noen av fjorårets modeller.

Kjøperåd

Å betale noen få tusen kroner for et vrak å bygge opp
igjen er dårlig økonomi. Mange mekaniske og
kosmetiske deler er ikke lenger å få tak i fra offisielle
Honda-forhandlere og det blir stadig vanskeligere å finne
deler på delemarkeder. Alle som planlegger å restaurere
et vrak vil sannsynligvis måtte kjøpe to eller tre
”komplette” sykler og plukke deler herfra og derfra.

Det er vanlig praksis å omtale alle CB450’er som Black
Bomber’s.



Men i virkeligheten hører navnet kun til den første
modellen med fire gir og tank med en hump på, i svart
og krom. Disse er de mest ettertraktede, men en
fullstendig restaurering vil likevel koste mer enn den
ferdige sykkel er verdt.

Hvis du ønsker deg en utstillings modell, så kjøp en
utstillings modell. Det vil spare deg for tid, anstrengelser
og hjertesorg og du vil spare penger i det lange løp.

Prisene på de senere fem trinns modellen er stadig blitt
presset nedover på grunn av en stadig tilgang på
importsykler fra USA. Det fins mange av dem ”over
there” hvor de anses som intet annet enn billig transport.
Dette er sykler som skal nyttes kjørende snarere enn å
poleres og stå på stas.

Vær oppmerksom på ”små” motorproblemer som
selgeren hevder vil rettes ved å ta en service. Det kan
være mye verre enn som så og de kan være vanskelige
motorer å få til å gå riktig.

Forgasserproblemer som rammet noen tidlige Black
Bomber’e førte til modifiseringer den gang og er ikke noe
å bry seg om nå. Dave Barton anbefaler å montere
forgassere fra den senere CB500 T. Disse har
akselerasjonspumper, men John Wyatt sier at de
originale fungerer likeså godt hvis de er satt opp
skikkelig. Å sette flottørhøyden riktig er viktig.

Hvis den syklen du tenker på å kjøpe går stygt og ikke
går på tomgang, råder John deg til å gå vekk – det kan
være en advarsel om at torsjonsfjærene er i ferd med å
miste sin fjærspenning. De gir ikke mye trykk mot setet i
beste fall, men ventilene kan presse åpne med tomten når
fjærspenning begynner å gi seg. Reparasjon er mulig,
men John sier at den ene personen han vet om som kan
”herde” torsjonsstavene på ny har sluttet å tilby denne
tjenesten. Et nytt topplokk er eneste alternativ. Så gjelder
det bare å finne et, og helst ett som er i bedre forfatning
enn ditt eget.

En gåen topp-pakning kan også bli dyrere enn du hadde
trodd. Fordi det kan innebære at både topplokket og
sylindertoppen må planslipes.

Oljeskift hver 1600 km (1000 miles) eller hvert år er
absolutt nødvendig. For det er mange roterende deler i
motoren og oljevolumet er lite, så ren olje er av vital
interesse for motorens levetid. Spør eieren om han har
gjort hyppige oljeskift og spør så om han har det
spesielle verktøyet som er nødvendig for å demontere
sentrifugal-oljefilteret for å gjøre det rent. Uten dette
verktøyet –eller et hjemmelaget alternativ– har han
nemlig sendt ren olje gjennom den gamle møkka og det
kan hende at det er du som må betale prisen for det.

Ingen andre spesielle kontroller er nødvendig ettersom
motoren har et sterkt veivparti og god driftssikkerhet når
den blir vedlikeholdt med sakkunnskap. – Imidlertid,
straks du har kjøpt en, begynn å lete etter reservedeler
øyeblikkelig. Du kan vedde på at de vil ikke være å
oppdrive når du virkelig trenger dem.