

Arvtageren



1978: Honda twin cam : en nye motorgenerasjon

Vi tar for oss:

CB 750 K (1978-1984)
CB 750 F/F2 (1980-1984)
CB 900 F (1978-1984)
CB 900 F2 (1981-1984)
CB 1100 F (1982-1985)
CB 1100 R (1980-1985)

Av Tormod Vold

Vi skriver 1976. Etter at Hondas enkelt-kam motorer (kalt SOHC) hadde blitt produsert siden 1969 med kun små forandringer, hadde konkurrentene tatt igjen Hondas forsprang og hadde til dels gått forbi. Utvikling måtte til, les: høyere effekt og bedre kjøreegenskaper, ramme og gafler måtte forbedres. Selv ikke en CB750 F2, lansert 1977, med høyere effekt (73 istedenfor 67 HK) kunne holde tritt med konkurrentene pga. et eldre chassis. For chassis-geometrien på den var fastlagt allerede 1967. Og konkurrentene hadde ikke sovet...

Prosjekt 438 skulle bli løsningen. 20 mann var med i teamet som skulle fullføre prosjektet. Det sto nemlig for en ny generasjon 4-sylindrede maskiner med doble overliggende kamaksler (kalt DOHC) og med fire ventiler pr. sylinder. Man hentet

inspirasjon blant annet fra Hondas suksesser med langdistanse-racing. – To år senere, i 1978, sto syklene klare til lansering i form av modellene CB 750 K og CB 900 F.

Motorene var utviklet av samme team, under ledelse av Hiroshi Kameyama. De ble produsert på samme samlebånd. Byggemåten var identisk og det var motorblokkene også.

CB 750 K, også kalt KZ



Den som setter seg på en CB 750 K (1978) for første gang, blir forbauset over sitte-stillingen. Styret med sine slanke, gunstige grep er godt tilpasset førerens anatomi. Men ben- og for-stilling virker temmelig uvanlig. For fothvilerne er plassert langt bakover, noe som fører til sterkt bøyd knestilling. Den sportslige vinkling av låret venner man seg fort til, men på lengre turer fører denne sittestilling til krampe i bena.

CB750K FEATURES AT A GLANCE

Newly designed mirror gives clear rear view

Soft handle grip

Passing light switch

One-touch resettable trip meter

Double function turn signal/lane change switch

Safety-first tank cap

20-liter fuel tank

60-watt halogen headlight (Europe only)

Tapered roller bearings in the steering stem

Fully transistorized ignition

New high-performance battery

New VB 4-in-line carburetors with accelerator pump

Telescopic forks with double-acting hydraulic shock absorbers

All-aluminum MT ComStar rim (Europe and Australia only)

Powerful double disc brake (Europe and Australia only)

Racing-bred 16-valve DOHC 748cc engine

New 4-into-2-into-4 exhaust system

FVQ damper

Tubeless tire with new tread for optimum grip (Europe and Australia only)

Long-life chain

180mm diameter drum brake

Large two-bulb taillight

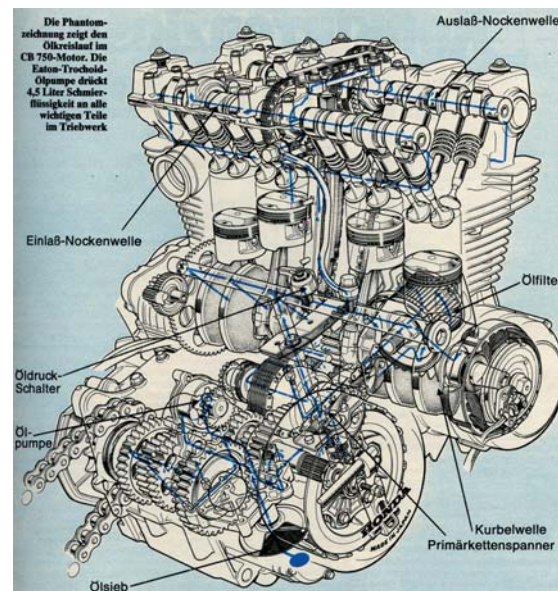
21-watt turn signal

Detailed description: This is a black and white technical line drawing of a Honda CB750K motorcycle. The view is from the left side, showing the entire bike from the front wheel to the rear. Numerous callout lines point to specific features across the motorcycle. At the top, near the handlebars, are labels for the mirror, grips, passing light switch, trip meter, turn signal, tank cap, and fuel tank. Moving towards the front, labels identify the headlight, steering stem bearings, and fork/shock assembly. The central part of the bike features labels for the ignition, battery, carburetors, and the large V-twin engine. Below the engine, the exhaust system and damper are labeled. On the right side, labels point to the alloy rim, disc brake, and the 16-valve engine specification. The lower half of the image includes labels for the rear wheel's drum brake, the drive chain, the rear tire tread pattern, and the tail light/turn signal assembly.

DK, DM, SA types feature wire spoke wheels, tube tires and single front disc brake

Den hadde en kvadratisk motor (62mm slaglengde x 62 mm boring) og ydet 77 HK ved 9000 o/min. Til sammenligning hadde den sportsligste versjon av forløperen (CB 750 F2) en ytelse på 73 HK, med

Forgasserene er nå på 30 mm diameter og har akselerasjonspumpe.



Motoren gikk fløyelsmykt og går jevnt allerede ved 1000 o/min. Fra 3000 til 10 000 trekker motoren hele veien jevnt og trutt. Den er i det hele tatt mer sivilisert eller kultivert enn sin forgjenger. Til tross for en ytelse som er øket med ti hestekrefter, har den nye motoren mer kraft i alle turtallsområder. Vi må ikke glemme at vi har med en sportsmotor å gjøre, med en literytelse på over 100 HK. Det gir en uhyre kraftig akselerasjon. Det er noe som føreren ikke merker umiddelbart. Først et blikk på turtelleren viser tydelig hvor voldsomme kraftressurser som er til stede. Det maksimale dreiemoment er på 6,7 kgm ved 7000 o/min, mens toppeffekten (77 HK) innfinnes først ved 9000 o/min. Dette viser en viss grad av elastisitet. Girkassen raster eksakt inn, om nødvendig også uten å kløtsje. Med en så sportslig motor, holdt Honda konsekvent på kjededrift til bakhjulet. Selvfølgelig et O-ring kjede, noe som gjorde at det ikke trengte justering under lang tid. Bremsene foran er to skiver. De er lett å dosere og virkningsfulle. Trommelbremsen bak understøtter bremsevirkningen tilstrekkelig. Vibrasjoner var stort sett fraværende og uro fra ramme/gafler var ikke noe tema, i motsetning til de første CB 900. Blikkfanger fra forgjengeren, 4 til 4 eksosanlegg, var beholdt.

I det hele tatt er CB750 preget av høy japansk utstyrsstandard. Derunder hører blant annet godt halogenlys og en tank som rommer hele 20 liter. For forbruket på denne supermotor var forbausende lavt.

Hjul: ComStar-felger med slangeløse dekk viser at dette er/var en moderne 750.

Syklen veide 255 kg og hadde en toppfart på 200 km/t, en økning på ca 10 km/t i forhold til foregående 750-serie.

Alt i alt markerte den nye 750-modellen et stort fremskritt i forhold til CB 750 K7, også når det gjaldt kjøreegenskaper. Bedre ramme/gaffel, en roligere motor gir en i alle henseende mer harmonisk motorsykel. Den kommer til rette med eiere med sportslige ambisjoner likesåvel som eiere med tur-lyst.

Testerens Robert Poensgen i das Motorrad (nr 21/1979) sa at CB 750 K er, til tross for komplisert teknikk og høy ytelse, blitt en motorsykel som både er pålitelig og gir god valuta for pengene.

CB 750 F/F2

Trenden i Europa gikk mot sportsligere motorsykler, i USA i retning av tursykler med mye "bånndrag". Derfor utviklet man denne sportsmodellen med tanke på det europeiske marked i tråd med CB 900 F. CB 750 F fikk også Euro-styling. Man beholdt gaffel, styre og instrumenter fra K-modellen. Det nye 4-2 eksosanlegget senket vekten til 251 kilo, og

motorytelsen ble øket til 79 HK. Den var på mange måter mer harmonisk enn storebroren CB 900 F. Denne modellen kom også i en mer turorientert variant. Den fikk halvkåpe med rom for småting på høyre og venstre side. Men testere klaget over at kåpen laget turbulens rundt hodet. Instrumentene ble komplettert med voltmeter og ur. Tur-utgaven veide 262 kg.



Modellhistorie:

1980: Baksvingen lagret i nålelagre. Ny utveksling for kjedet: 18/46 tenner, tidligere 15/38. Man fikk ComStar-hjul i ny utførelse, i svart farge.

1981: Bremsesystemet endret, bensinkranen fikk sperreventil.

1983: Større bremseskiver og en bredere bakhjulsfelg.

CB 900 F



Forfader for denne nye syklen var RCB 1000, en langløps-racer fra 1976. Den hadde fire-ventilers teknikk og to overliggende kamakslers. Det var i denne retning utviklingen gikk. Det viste også CBX-motoren som ble konstruert parallellt med denne motor-generasjonen.

Fire-ventilers teknikk betyr flere, men mindre ventiler. Noe som igjen betyr mindre vekt å aksellerere og bremse for hver motoromdreining. Det gjør at motoren går lettere på høye turtall og klarer høyere turtall enn en motor med to ventilers teknikk kan klare.



Boring var 64,5 mm og slag: 69 mm, med andre ord underkvadratisk. Ytelsen var 95 HK ved 9000, topp dreiemoment 7,9 mkp kom ved høye 8000.

Motoren gav kraft ved alle turtall og aksellererte fra 0 til 100 på 4 sekunder. Toppfart 220 km/t.

For å sikre seg mot eventuelle varmgangsproblemer som kunne oppstå, spanderte man en oljekjoler på denne motoren. (750-motoren måtte greie seg uten.) Vi må vel kunne si at dette var en vellykket motorkonstruksjon. At det ikke var nødvendig med noen vesentlige modifiseringer under produksjonsårene vitner jo også om det.

Verre var det med rammen på motorsyken. Den var konstruert som en klassisk dobbelt rørramme med avtagbart nedre høyre rammerør. Konstruktør var Isao Yamanaka og han uttalte senere: "Vi gjorde til å begynne med den feil å konstruere den for lett, for vektreduksjon var første bud. Følgen av det var foruten vibrasjonssprekker enorme problemer med kjøreegenskapene." Det er ingen overdrivelse. For det var ingen Honda fra denne tiden, bortsett fra Gold Wing som ble så ofte kritisert for sine kjøreegenskaper som CB 900 F.

Kjøreegenskapene kunne best betegnes som eventyrlige, særlig når du kom over 170. Den hadde tendens til å pendle i høy fart og danse i svingene. Årsaken var svingarmslagring av plast og gaffelben med for spinkle dimensjoner.

Modellpleie:

1980: Koniske rullelagre i styrehodet og nålelagre i svingarmen, endrede ComStar-hjul

1981: en ny gaffel med trykkluftreservoar som kunne etterfylles, og 37 mm diameter (tidligere: 35 mm) og sterkere gaffelbro, dertil nye dobbeltstemplede bremsekalipere.

1982: Ny gaffel med 39 mm diameter og nye felger som kunne ta 90 profil dekk, foran 100/90 V18 og bak 130/90 V18.

Den som i tillegg spenderte Koni-dempere på sin Honda CB 900 hadde en riktig god motorsykel, med understell som var på høyde med motorytelsen.

Det må også nevnes at mange var lite fornøyd med dekkene som ble levert fra fabrikk, japanske Dunlop eller Bridgestone.

CB 900 F2

I 1981 lanserte Honda en tur-versjon av 900'en, kalt F2. Den kan kjennes igjen på kåpen og den eksklusive tofarge lakkeringen. Ellers var modellene identiske.

For mange var dette den peneste sport-tureren på begynnelsen av 80-tallet.

Fra CB 900 F hadde denne modellen fått med seg gode gener med tanke på tur og reiser: en bred og meget bekvem sal i CBX-format, en stor 20 liters tank og det meget holdbare O-ring kjede, dertil kom bremseanlegget (med dobbelt bremsestempel) overtatt fra CB 1100 R. Det gav syklen vesentlig bedre bremses.

Fothvilerne var nå lagret i gummi, året etter ble utbalanseringen av veiven endret og motoren lagret i gummi. Dermed greide man å få bukt med de sterke vibrasjonene som hadde fått skjermene til å løsne.

Men bensinforbruket greide man ikke å gjøre noe med og den enorme dekkslitasjen som ofte førte til at et nytt dekk måtte til etter kun 3000 km kjørelengde.

CB 1100 R



Når det gjelder omtalen av denne modellen, henviser vi også til en separat artikkel om CB 1100 R, som vi publiserte i nummer ?? for 200? Siden midten av 70-årene hadde Honda hatt hegemoniet på langdistanse-racingen, også kalt endurance-racing, det vil si løp som varte mellom 8 og 24 timer. Første VM-tittel tok Honda i 1980. Kjente førere var franskmennene Dominique Sarron og Jean-Claude Jaubert. De kjørte Honda RS 1000. Fra disse seirene på banen kom også tilnavnet på denne serien : "Bol d'Or", som er navnet på seierstrofeet.

Den utgaven som er nærmest beslektet med langdistanse-racerne, er CB 1100 R, – og den ble regnet som den beste gatesykel i sin tid. Den luftkjølte motoren hadde en ytelse på 115 HK. Slag/boring var 70x69, det vil si nesten kvadratisk, til sammenligning hadde RS 1000 samme slaglengde, men en boring på 67,9 mm, noe som gav en ytelse på 130 HK.

Rammen var av doble rør, dimensjonene var naturligvis mindre racing preget. For eksempel: akselavstand 1490 mm, mot 1445 mm på RS 1000. Styrehodevinkel på 62,5 grad mot 64 på raceren og etterløp på 121 mm mot 93 mm . Tidsskriftet Motorrad skrev at det var den beste ramme/gaffel som Honda hadde produsert.

Dermed var CB 1100 R like godt egnet for svingkjøring som for hurtig kjøring på motorvei. Men en tendens til å pendle kunne merkes, den tiltok ettersom bakdekket ble slitt. For øvring var det viktig å holde kontroll med dekk, styrehodelager, gafler og støtdempere.

I 1982 kom en oppdatering av modellen. Motoren fikk et fyldigere dreiemoment i middels turtallsområde, istedenfor halvkåpe med rund hovedlykt, fikk man helkåpe med rektangulær hovedlykt montert med lyddempende silent-lagre. RCB-hurtigkoblinger var å finne på over- og underdel av kåpen. Styregeometri ble også forandret. Etterløpet ble minsket, forhjulet ble minsket til 18 tomm og det var nye ComStar-felger, bredere felg bak og bredere baksving, Forgaffel ble forsterket, til 39 mm diameter (før 37) og anti-dive-system.

Dessuten kunne CB 1100 R nå bære to personer og hadde et avtagbart deksel for passasjerplassen.

Nettside:

<http://www.cb1100r.com/> CB 1100 R Owner's Club Website

CB 1100 F

CB 1100 F ble lansert i 1982 og skulle møte konkurransen fra Kawasaki og Suzuki. Den fikk motoren fra CB 1100 R, var meget pålitelig. Den nye 1100 ble kalt "Super Bol d'Or".



Motoren var litt nedtrimmet i forhold til R – utgaven.. Med litt mindre forgassere oppnådde man likevel en ytelse på 100 HK ved 9000 o/min. Veiven var seks-lagret. Når det gjelder ramme var det mye likehet med CB 900 F. Det betød at rammen var godt dimensjonert for den motoreffekt som denne modellen kunne varte opp med. Den var forholdsvis tung, med en vekt på 265 kg. Dertil var akselavstand 1520 mm, setehøyde 810 mm og etterløp på 120 mm. Girkassen hadde endrede giringsforhold. Men gaffel, instrumenter og det elektriske anlegg var lik med CB 900 F. Felger og dekk var lik med CBX Pro Link og bremsesystemet stammet igjen fra CB 900. Samlet sett kan vi si at denne modellen var like godt egnet til å svinge i fine kurver som å legge bak seg lange strekninger på motorveiene. Også her var syklen følsom for slitte bakdekk.

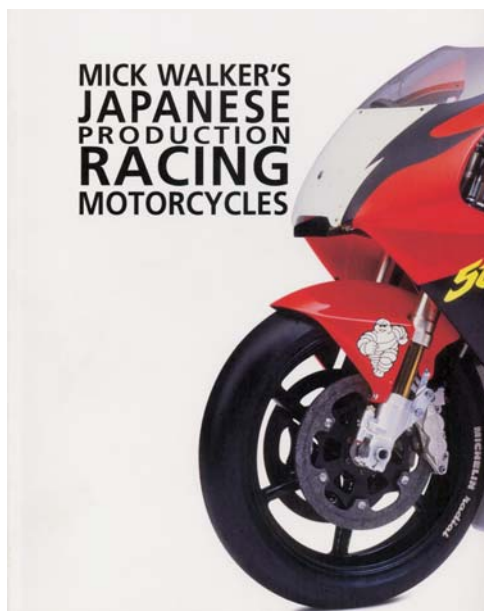
Nettside: <http://cb1100f.net/> Særlig den delen som heter FAQ (Frequently Asked Questions) er fin, den kan dessuten nås uten å registrere deg.



	CB750 K (Z)	CB750 F	CB900 F	CB1100R	CB1100F
Motortype	4 sylindre, 4 takt, doble overliggende kamaksler	4 sylindre, 4 takt, doble overliggende kamaksler	4 sylindre, 4 takt, doble overliggende kamaksler	4 sylindre, 4 takt, doble overliggende kamaksler	4 sylindre, 4 takt, doble overliggende kamaksler
Volum	749	749	895	1062	1062
Boring x Slag (mm)	62 x 62	62 x 62	64,5 x 69	70 x 69	70 x 69
Ytelse (HK/omdreining pr. minutt)	77/9000	79/9000	95/9000	115/9000	104/8500
Maks dreiemoment (Nm/minutt)	65,7/7000	64/8000	77/8000	98/7500	88/7500
Kompresjon	9,0:1	9,0:1	8,8:1	10,0:1	9,7:1
Girkasse	5 trinns	5 trinns	5 trinns	5 trinns	5 trinns
Starter	Elektrisk	Elektrisk	Elektrisk	Elektrisk	Elektrisk
Ramme	Dobbelt rør-ramme	Dobbelt rør-ramme	Dobbelt rør-ramme	Dobbelt rør-ramme	Dobbelt rør-ramme
Hjuloppheng foran	Teleskopgaffel	Teleskopgaffel	Teleskopgaffel	Teleskopgaffel	Teleskopgaffel
Hjuloppheng bak	Svinggaffel med to fjærbein	Svinggaffel med to fjærbein	Svinggaffel med to fjærbein	Svinggaffel med to fjærbein	Svinggaffel med to fjærbein
Dekkdimensjon foran/bak	3.25-19/4.00-18	3.25-19/4.00-18	3.25-19/4.00-18	3.50V19/ 130/90 V 18	100/90-18/130/90-17
Fjæringsvei foran/bak	160/95 mm	160/95 mm	160/95 mm	140/95 mm	150/110 mm
Bremser foran/bak	2 x skiver □ 275 mm/ S □ 280mm	2 x skiver □ 275 mm/ S □ 272mm	2 x skiver □ 276 mm/ S □ 296mm	2 x skiver □ 265 mm/ S □ 265mm	2 x skiver □ 276 mm/ S □ 276mm
Vekt					
LengdexBreddex Høyde	2280 x 785 x 1130	2195 x 785 x 1135	2240 x 795 x 1125	2215 x 720 x 1340	2230 x 805 x 1125
Akselavstand	1520	1515	1515	1490	1520
Toppfart	195	190	200	225	210
Akselerasjon 0-100 km/t	4,5 s	4,5 s	4,4 s	3,8 s	4,2 s

Bokomtale: "Japanese production racing motorcycles"

av Tormod Vold



Japanese production racing motorcycles av Mick Walker
ISBN 0 9544357 0 2

Publisert av Redline Books, England 2003.

336 sider inkludert indeks, ill. i farger gjennomgående, A4 format. Pris ca 440 kroner, fåes hos Automobilia Bokhandel, blant annet.

I 1991 publiserte Mick Walker en bok som het *Classic japanese racing motorcycles*.

Den har lenge vært umulig å få tak i. Men behovet for den har hele tiden vært til stede.

Nå har forfatteren delt boka i to og samtidig utvidet stoffet og oppdatert det.

Søsterboka til den jeg har nevnt ovenfor med alle bibliografiske opplysninger er *Japanese grand prix racing motorcycles*, som kom i 2002. –Den boka tar kun for seg fabrikkkracere fra de store japanske fabrikkene, og i denne utgaven er racing-historien ajourført frem gjennom 90-tallet.

Foruten de fire store merkene, Honda, Kawasaki, Suzuki og Yamaha, er det en fin omtale av Bridgestone og Tohatsu, merker som utmerket seg som verdige konkurrenter i sin tid.

Hovedinteressen vår er jo omtalen av Honda. Hele 80 sider av boka er satt av til Honda. Og det som slår meg først, er mengden av gode bilder, de fleste i farger. Og du leter ikke forgjeves etter omtale av en modell du søker.

Her finner du omtale og oftest bilde av:

CR71, CB92, CR110 Racing Cub, CR93, Team Hansen med sin CR450, CR 72, CR77, CYB350RSC, CB750, CB500, MT125R, RCB1000, CB1100R, RS500, RS850R, RVF750, RS125 og RS125RW, RS250, NSR500V, VFR750R også kalt RC30, RVF750 også kalt RC45, VTR SP-1 også kalt RC51, CBR600F, CBR900RR FireBlade.

Trykken og fargebildene er enestående fine. Mange av dem er i stort format med mange detaljer.

Hondas fremgang kunne ikke tenkes uten alle seirene på racer-banen. Det visste allerede Soichiro Honda. Han visste at en seier på søndag selger en hel bråte vei-sykler uken igjennom.

Derfor gjenspeiler en bok som denne en viktig del av Honda-historien, nemlig den som handler om racing, og da i første rekke road-racing (asfaltbane-løp).

Anbefales, særlig for unge og eldre racing-entusiaster.