

Honda CBX 1000. En Sixpack, litt utenom det vanlige.

Av: Hallgeir Muren



I 1968 viste HONDA frem CB 750, den største modellen så langt i fabrikkens historie. HONDA holdt på denne modellen helt frem til 1977, selv om konkurrentene utviklet større og sterkere sykler, da særlig Kawasaki med sin Z-900. I 1975 kom HONDA med sin sagnomsuste Gold Wing, en sykkel som nærmest er blitt et begrep og synonymt med "touring". Sykkelen hadde vannavkjølt boxer-motor på 1000 ccm og kardangdrift. Men, sykkelen var så definitivt ikke tiltenkt sportsmarkedet.

Et publikum som ventet på HONDAs svar på tiltale (Les: utfordret av Kawasaki Z 900) måtte fortsatt vente noen år før de fikk stilt sin nysgjerrighet.

I 1976 ble det så bestemt at HONDA skulle gå løs på oppgaven med å lage den raskeste motorsykkelen i serieproduksjon. Med gode erfaringer fra fabrikkens racingavdeling, ble ideer og erfaring satt i system. Utviklingsteamet arbeidet parallelt med to konsept, en rekkefirer og en rekkesekser. Begge maskinene skulle ha 4-ventilsteknikk og effekten skulle ikke ligge under 100 hk. Etter ca et halvt års arbeide ble det tatt beslutning om at modellen skulle ha seks sylindret motor. Det var flere grunner til at valget falt på en sekser. Den var sterkere, hadde et bredere effektregister, bedre dreiemomentskurve og sist men ikke minst, den hadde seks sylindre. Det visuelle skulle fremheves.

Modellen fikk betegnelsen CBX. Maskinen hadde 6 sylindre, 24 ventiler, et sylindervolum på 1047 ccm, overkvadratisk boring og motoren var plassert på

rammen. Seks forgassere leverer fuel og ventilene styres av to kjeder, ett for kamakselen som driver innsugsventilene og ett for kamakselen som driver eksosventilene.

Med et kompresjonsforhold på 9,3:1, yter maskinen 105 hk ved 9000 omdr. Rødmerkingen starter på 9500 omdr.



CBX mest markante trekk er den brede motoren. For at motoren ikke skulle bli allfor bred ble dynamoen fjernet fra veivakselen og plassert bak sylindrene der den blir drevet med et lite kjede. Selve motorblokken er ikke mye bredere enn en 4-sylindret motor. Det er særlig sylindrene som utgjør det massive inntrykket. Sykkelen kan umiddelbart virke noe "naken" sett forfra og fra siden, og dette skyldes at fabrikkens valgte en åpen løsning, dvs. at motoren er en del av rammen, og at det dermed mangler nedadgående rammerør fra styrehoder. Når det gjelder gaffel og

fjæring er sykkelen konvensjonell, med svingarm og to dempere bak, og ordinær teleskopgaffel foran.

Tar en sykkelen i nærmere øyesyn, virker sykkelen stor. Dette inntrykket blir forsterket når en setter seg i salen. Bensintanken er bred, motoren likeså. Et lite trykk på startknappen og maskinen sviver stille og vibrasjonsfritt. Motoren har en utrolig jevn gange og den formelig "summer" seg gjennom turtallsregisteret. Det er ingen overdrivelse når det blir sagt at CBX skiller seg vesentlig fra andre sykler når det gjelder motorlyd. Under utviklingsarbeidet med sykkelen ble det bestemt at lyden fra eksosanlegget skulle minne om lyden fra et jagerfly. For HONDAs teknikere betød dette at de måtte samle inn lydbåndavspillinger fra flyplasser der jagerflyaktivitet pågikk. Dette materialet ble så bearbeidet og lagt til grunn for utviklingen av sykkelens eksosanlegg og lydbilde. CBX er en langtursmaskin, stødig og stabil i høye hastigheter. Kvartmila gjøres greit unna på knappe 11 sekunder. Pga sykkelens størrelse og effektregister er den skummel i bytrafikk. Du blir fort fartsblind og kun små vridninger på gasshandtaket medfører store utslag i hastighet. Sykkelen er god for hastigheter opp mot 225 km/t.

Bensinforbruket ligger rundt literen på mila, så økonomisk kan den neppe sies å være. Tas sykkelens størrelse og vekt i betraktning er den påfallende lett å manøvrere. Ved tøffere kjøring viser rammekonstruksjonen god stabilitet. Forgaffel og dempere er imidlertid noe underdimensjonert, noe som merkes ved tøffere kjøring. Doble skiver foran og enkel bak gir god bremseeffekt.

CBX sjokkerte en hel motorsykelverden da den ble lansert i 1978. Konseptet var i form og ytelse spektakulært og den kan kort og godt oppsummeres slik: EN "SIXPACK", litt utenom det vanlige. Kun 50 sykler ble tatt inn til Norge. Noen salgssuksess ble den ikke, ei heller noen volumselger på verdenbasis. De som opplevde lanseringen sier kort og godt at "verden var ikke klar for en sykkel av et slik format". Forut for sin tid? At sykkelen har oppnådd høy samlerstatus viser prisene i bruktmarkedet. Originale sykler av 78/79-årgangene har vært solgt for opp mot 80.000,- kroner 1997.