

“R” for Racing

Oversatt og bearbeidet av Tormod Vold
Kilde: Oldtimer Praxis

Historien om CB 1100R

*En sjelden superbike til røverkjøpspris
Engang var den drømmesykkelen for mange
motorsyklister – rundt 20 år senere er det blitt
stille rundt Honda CB 1100R. Bare en svoren
tilhengerskare gir dem mye TLC dvs: Tender
Loving Care.*

Det var i året 1981 at Honda dro til for fullt og lanserte en virkelig drømme-sykkel: CB 1100R kom, ifølge reklamen, direkte fra racerbanen. Den minnet i alle fall mye om de store løpsseirene i foregående år, særlig innenfor lange løp. Allerede de tekniske data'ene var noe å vise frem: 115 HK på 1100 kubikk volum, det var noe ! Dertil kom et kompromissløst sportslig utseende med singelsete. ”Plassmangelen” tok Honda ganske bevisst med på kjøpet. Til å begynne med, i alle fall... Produksjonen var begrenset, I 1981 ble det bygget 1050 eksemplarer, i 1982 strakte man seg til 1500 sykler og i 1983 talte produksjonen også 1500 stykker.

I noen land, blant annet Tyskland, ble motoren litt nedtrimmet, til kun 100 HK.

Men innsnevringssinnsatsene i enderørene kunne fjernes uten store problemer. ”Sannsynligvis hadde nesten alle full ytelse” mener Gerhard Mossner, som har slått seg sammen med noen venner i Zirndorf ved Nürnberg og dannet en skrue-gjeng. De tar særlig for seg modell ”elve-R” som innsiderne kaller dem, kort og konsist. Imidlertid, som en riktig racer-replika lyktes den ikke, til det var den ganske enkelt for tung, med sine 256 kg fulltanket.

Dessuten stammet motor og drivverk altfor tydelig fra Bol-d'Or serien med sine 750 og 900 modeller. Selv halvkåpen til ”elve-R'en” kunne ikke skjule en viss likhet med 900 F2, bare underdelen foran skinnebena manglet. Rammen også minnet sterkt om Bol-d'Or serien. Der kunne høyre nedre rammerør skrues av, på 1100R var den sveiset. Det gav godt resultat, for i motsetning til mange 750 og 900 klagde ingen over at 1100 hadde vinglete/ustabil ramme. Bakhjulssvingen støttet seg med to fjærben med utligningsbeholder mot hekken på rammen.

Foran arbeidet en 37 mm Ø gaffel med luftstøtte relativt greit. Bremsene var heller ikke å kimse av, tre skiver med 265 mm diameter. Foran og bak sørget kalipere med doble stempler for god bremseevne; fading var, i hvert fall til gatebruk, et ukjent begrep. Riktignok gjorde forhjulet på 19 tommer at sykkelen ikke ble særlig hendig og krevde en kraftinnsats i krappe kurver.



Fintrimming: Blant de få iøynefallende forandringer på 1982-modellen var stålomspunnede bremseledninger.

Særs vellykket hadde utviklingsingeniørene vært med motoren som var utstyrt med to overliggende kamakslar. I prinsippet var det en oppboret versjon av 900-motoren, som igjen var en oppboret 750! For Honda var det øyensynlig intet problem. Med samme slaglengde (69 mm) vokste boringen fra 64,5 mm til hele 70 mm. Kompresjonen steg fra 8,8:1 til 10:1. Fire Keihin 33mm liketrykkforgassere sørget for at de 16 ventilene fikk noe å jobbe med.



Uten pustebesvær: fire Keihin 33 mm liketrykk-forgassere

Motorens maks ytelse på 115 HK kom ved 9000 o/min. Og det maksimale dreiemomentet på 91 Newtonmeter var å finne ved 7500 o/min.

Det var virkelig slik at fra 6000 gikk motoren så raskt opp i turtall at turtellernåla ofte endte på femsifrede tall! Til tross for det var femte gir tilstrekkelig hvis man i vanlig trafikk skulle kjøre forbi. Denne motorkarakteristikken, i forbindelse med et godt chassis og gode bremses, er jo det som gjør en motorsykkel virkelig kvikk.



Et mesterstykke for seg: Fothvilerne er ikke akkurat dusin-vare.

1981-modellen av CB 1100R hadde betegnelsen SC 05-RB og ble solgt i 1050 eksemplarer, verden over. Den som eide en slik, måtte legge til side en liten slump penger, for "R'en" var ikke direkte sparsom med dekker, kjede og bensin. For øvrig: Snart fantes det en ettermonteringssett som gjorde om syklen til en to-seter. Det var forbi med det ensomme racerfører-livet, nå kunne kvinnen få være med.

1982, ett år senere, hadde Honda arbeidet iherdig og videreutviklet maskinen. Den hadde nå betegnelsen SC 08-RC. Den mest synlige forskjellen var helkåpen som nå innkapslet motoren og virkelig så ut som om den kom fra racerbanen.. Et glassfiberdeksel dekket nå passasjeret, som var der fra fabrikken, dersom det ikke var i bruk. Slik så CB 1100R fortsatt ut som en én-seter. Motorytelsen ble nå oppgitt til 120 HK. Nå var endelig forhjulet redusert til 18 tomm, som gjorde maskinen betraktelig hendigere. Designet av de sammensatte felgene var endret, men man holdt fast på Com-Star-prinsippet. Forgaffel-rørene vokste med to mm til 39 mm, noe som bidro sterkt til en ennå bedre stabilitet. Foran spanderte de ansvarlige skivebremses med innvendig lufting. Turtelleren i den nye cockpit'en arbeidet nå elektronisk og et oljetermometer signaliserte for føreren hvor varmt det var i den kåpeklede motoren. Og det var varmt! Den som kjørte litt friskt, fikk temperaturen fort opp i 140 grader. I kø på en varm dag kunne man egentlig bare holde utkikk etter en skyggefull plass og håpe at køen løste seg opp veldig snart. CB 1100 R skulle og måtte bevege seg, den var ikke bygget for kjøring.



Komplett, men uten noe spesielt særpreget: instrumentene ligger på vanlig Honda-nivå. Fra 1982 fantes det et oljetermometer. Tallene det viste gav ikke ubetinget tillit til maskinen.

Elve-R'en fra 1982 var virkelig blitt en flott sykkel, som ikke med det første hadde noen konkurrenter å frykte. Med hel-kåpe og åpen eksos var 240 km/t så lett som fot i hose. Honda tok seg naturligvis betalt for det, ca. 100 000 kroner kostet det dette året å ha en R på setet.

Ett år senere kom SC 08-RD. I det store og hele lik 1982-modellen, men maskinen var nå lakkert i perlemors-effektfarver. Ikke ubetinget noe som tiltalte alle! Baksvingen hadde nå fått en moteriktig kasseprofil; eksosanlegget var nå ikke lenger lakkert, men svart forkrommet.



Serieproduksjon over et visst press: Moderne kassebaksving, men simpel kjedestrammer.

Men 1983-modellen solgte ikke så godt som forgjengeren. Skyldes det lakken? Kanskje heller prisen.

I dag må vi nesten regne CB 1100 R som en oldtimer, selv om man ikke kan se det på den. Og selv i dag regnes den blant de meget raske superbikene. Til tross for den store "R"en i navnet er den ingen superfølsom racersykkel, som begynner å hoste dersom barometeret faller.

For Gerhard Mossner og gutta i verkstedfelleskapet er CB 1100 R deres motorsykkel-valg når man drar på tur.

Semre restaureringsobjekter finnes det utenlands for en billig penge. Gode eksemplarer ligger mellom 50 000 og 100 000 kroner, alt etter kjørelengde og tilstand for øvrig.

Gerhard advarer: den som må fornye eksosanlegget hos Honda-forhandleren må legge hele kr 15 000 på disken. Hvis det i tillegg mangler en del av kåpa, lønner det seg mange ganger ikke. Det er altså bedre å kjøpe en god, men dyr maskin, enn å tro at man gjør et kupp ved å få en billig maskin, men må betale mye mer senere.

Motorene til CB 1100 R holder som regel 60 000 til 70 000 km og trenger da minst nye stempler. Selv om det lenge ble sagt at det fantes kun en overdimensjon i stempler, så er dette ikke riktig. Det finnes fire overdimensjoner i sprang på 0,25 med mer, selv om det feilaktig på Hondas mikrofilm bare er listet stemplet for 71 mm boring, altså siste overdimensjon.

Slitedeler som bremseklosser (Lucas) eller clutchlameller burde man kjøpe hos en Honda-forhandler for etterligningene fra postordreforetakene duger ikke. Også når det gjelder drivkjede er bare beste kvalitet god nok.

Forts. neste side....

Når det gjelder alle andre deler, kan det bli veldig dyrt. Honda har et eksklusivitets-påslag på R-deler. Fremfor alt kåpedeler, hvis de overhode kan leveres, er forferdelig dyre. Da lønner det seg å kontakte bruktdelhandleren eller søke gjennom deleannonsene i MC-tidsskrifter. Derfor burde man bare kjøpe komplette maskiner. For eksempel hvis kåpa mangler på 82-modellen, kan en ny koste 20000 kroner eller mer!. Ulakkert naturligvis ! Kåpa til 1981-modellen kan med litt håndlag bygges opp med utgangspunkt i CB 900 F2.



Meget ettersøkt: Håndboken for CB 1100 R informerer sogar om innstillinger ved løps-kjøring.