



Die Legende, „Mike the Bike“ auf der Six“

Die Honda CBX 1000 – ein Meilenstein in der Motorradgeschichte | Teil 1

Text | Fotos: Jürgen Kieblisch (2), Archiv (2), Günter Geyler (1)

Wer in den sechziger Jahren Ago am Sachsenring auf der MV erlebte, wie er nach den ersten Runden nach dem Start bereits mit Minutenvorsprung als einziger Fahrer vor dem Feld vom „Heiteren Blick“ heruntergeschossen kam, herunterschaltete, den „Queckenberg“ hinauf durch die Kurve düste und in

Richtung Start beschleunigte, jeden Schaltpunkt konnte man verfolgen, wird dieses akustische Solo nie vergessen. Beeindruckender war das Erlebnis Honda für die Besucher 1966 am Sachsenring – Mike Hailwood auf den 250ern (3RC 164 bis RC 167) und den Sechszylinder-350ern (RC 170 bis RC 174). Wer das erlebt hat, bekommt heute noch Gänsehaut beim Gedanken an diese einmalige akustische Erinnerung. Traummelodie eines Infernos, 60 PS bei 18.000 Umdrehungen, vier Ventile pro Zylinder, das macht 24 Stück an einem per Viertaktmotor mit 250 ccm angetriebenen Uhrwerk. Noch heute unvorstellbar und nicht vergessen sind die RC164 bis RC174 der Herren Mike Hailwood, Stuart Graham, Ralph Bryans, Bruce Beale und anderer Klassefahrer. Jim Redman testete die 3RC 164 als erster Fahrer bereits 1964.

Spätestens da entstand bei vielen Motorradliebhabern der Wunsch, einmal selbst Besitzer einer „Six“ für den Hobbybedarf zu werden. Für den DDR Bürger sollte das, bis auf wenige Ausnahmefälle, noch sehr lange dauern. Bereits 1957 experimentierte man bei MV Agusta an einer Sechszylinder-GP-Maschine für die 500er-Klasse. Über Tests kam man nicht hinaus. Einen zweiten Anlauf aus Gallarate gab es 1969 mit einer Entwicklung für die Klasse bis 350 ccm. Das Aus dafür kam aber mit den neuen technischen Regularien der FIM. 1978 erregte Laverda anlässlich des Starts beim Bol d'Or mit einer gewaltigen 1000er-V6 viel Aufsehen, aber das blieb der einzige Versuch. Gelegentlich kann man die Maschine bei hochdotierten Classic-Events erleben. Dieser kleine Streifzug durch die Sechszylinder-Renngeschichte sollte genügen. Nun widmen wir uns kurz den Exponaten auf dem Markt für Normalverbraucher.

Benelli eröffnete 1975 mit der Sei 750 den Reigen als erster Serienanbieter. Mit einem optisch sehr sportlichem Design, insbesondere mit der 6-in-6-Auspuffanlage als Blickfang, hatte sie sofort Freunde gefunden. Die Firma in Pesaro schob 1979 als Antwort auf die Honda „Six“ von 1978 die größere Schwester der Sei mit 900 ccm Hubraum nach.

Im gleichen Erscheinungsjahr, wie die CBX 1000 1978, brachte Kawasaki die kompakt wirkende Z 1300 mit wassergekühltem Sechszylinder-Reihenmotor auf den Markt. Über die Kawasaki hat der Leser bereits Erfahrung im Heft 06/10 am Motorrad von Harald Götz aus Welsleben gesammelt. Die CBX soll in Folgendem näher beschrieben werden, zuvor

jedoch noch eine kleine Rückblende über die weiteren Kolosse mit 6-Zylindern nach der Honda. Honda selbst brachte ab 1987 die gewaltig wirkenden Boxermodelle mit sechs Zylindern bis 1800 ccm Hubraum 2001 an den Kunden. Dicke Schlachtschiffe, vollgepumpt mit High Tech für viel Geld.

Suzuki stellte 2006 als Studie das Modell „Stratosphere“ vor, optisch lang und schlank gehalten, trotzdem kompakt, ohne die Ähnlichkeit als Enkelin der Katana verleugnen zu können. Auch BMW will in der oberen Klasse mitmischen und stellt 2010 zur Intermod einen „Bomber“ mit stark nach vorn geneigten, querliegenden, wassergekühlten Sechszylinder-Reihenmotor vor. Und last not but least brachte die neuentstandene Firma „Horex“ 2010 einen Boliden mit einem hochgerüsteten 1200-ccm-V6-Motor an



Zu jener Zeit gab es nur einen harten Einheitsreifen!!!



Legende mit Legende auf Legende

den Kunden. Dieser Kraftprotz wird über einen Radialkompressor auf 200 PS gebracht und kostet runde 22.000 Euro.

Und damit sind wir beim Thema – Schöpfer der legendären Honda 3RC 164 war 1964 der Japaner Shoichiro Irimajiri. Dieser wagte sich 1977 an ein weiteres spektakuläres Sechszylinder-Projekt. Ihm zur Seite standen Chefkonstrukteur Hiroshi Kameyama und Masaharu Tsubai. Er sollte das „Monster“ mit möglichst viel High-tech bepflanzen.

Die hier vorgestellten Modelle, die „Racer“ sowieso ausgenommen, sind alle keine Spielzeuge für den Einkauf um die Ecke oder für den Trip zum Job. So ein Gerät kaufen sich Liebhaber, Sammler oder Individualisten. Die Letztgenannten könnte man noch in die Gruppen der Originalitätsverfechter oder der Edelschrauber unterteilen, die Edelschrauber verfeinern ihre Ma-

schine nach eigenem Geschmack und machen daraus zum Teil echte Kultobjekte (siehe „Top-Speed“-Hefte 06/10; 12/10 und 04/11), wozu sich die CBX 1000 mit ih-



Die CBX CB1 von Peter Busch

rem so toll frei liegenden, durch kein die Blicke störendes, technischen Beiwerk verdeckenden Motor in seiner ganzen, beinahe gra-

zyl wirkenden Schönheit besonders gut eignet. Der Motor wirkt gewaltig breit, die Breite der Zylinderbank beträgt gerade einmal 610 mm. Die schöne Optik des Antriebsaggregates wird durch die 30°-Neigung der Zylinder nach vorn noch wesentlich unterstrichen. Motorradfreund Ferry aus Ungarn sagte mal: „Weißt du, wie toll das ist, wenn du in eine Kurve fährst und rechts und links von deinen Knien noch einmal ein Zylinder herauswächst?“.

1978 präsentierte Honda die gewaltige CBX, ein Straßenmotorrad mit 1.046 ccm Hubraum aus sechs Zylindern. Damit sollte der Konkurrenz auf sportlichem Gebiet wieder Paroli geboten werden. DOHC, zwei obenliegende Nockenwellen betätigen 24 Ventile über Tassenstößel. Sechs Keihin-Gleichdruckvergaser mit 28 mm Durchlass versorgen den Motor zur „Beatmung“, das macht Freude beim Synchronisieren. 106 PS produziert der Kraftprotz



Die Nachfolgerin von 1981 ProLink SC06

bei 9.300 Umdrehungen der Kurbelwelle. Das soll genügen, um die fahrbereiten 278 kg der Maschine plus Fahrer auf 219 km/h zu treiben. Den Tank zierte zusätzlich die Bezeichnung „Super Sport“, wie bereits die kleine Schwester CB 400 F von 1974. Im Leerlauf hört man die Ketten hondatypisch rasseln; ab 1000 Umdrehungen stellt sich bei warmen Motor sonore Laufruhe ein. Freude macht das Fahren. Der Motor gibt in allen Bereichen die gewünschte Kraft ab, von sanft bis brachial auf Wunsch ihres Beherrschers. Mit dieser Maschine, ihre korrekte Bezeichnung lautet CB 1 Z, wurde in Deutschland die 100-PS-Grenze für Motorräder gesprengt, aber auch die Gesamtmasse war zu jener Zeit rekordverdächtig. **Teil 2 folgt.**

NEU im Shop

Buch

85 Jahre Sachsenring
Die Historie der erfolgreichsten
Motorradmarken



28,- Euro

Format: 297 x 210 mm

Bildband

50 Jahre Motorrad-
Weltmeisterschaft auf
dem Sachsenring

25 Motorrad Grand Prix 1961 – 1972 &
1998 – 2010: Die Sieger aller Klassen



24,- Euro

Buch

Dieter Braun

Weltmeister und Publikumsstiebling



19,- Euro

Buch

Heinz Rosner
... startet für MZ



24,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info