



1981 kam die ProLink SC 06

Die Honda CBX 1000 – ein Meilenstein in der Motorradgeschichte | Teil 2

Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Auf der Negativseite bremsen Fahrwerksprobleme das Image des Boliden erheblich ein, darüber waren sich wohl alle Tester einig, der mittragende Motor mit 106 kg Masse besitzt zwar ausreichend Verwindungssteifigkeit, aber der Rahmen war in seiner Gesamtheit zu labil gestaltet. Dazu noch die unterdimensionierten Standrohre der Telegabel und die Schwingenlagerung mit ihren primitiven Kunststoffbuchsen.

Über den Durst der „schweren Lady“ muss man sich nicht wundern, je nach Fahrweise fließen zwischen neun und zwölf Liter durch die Vergaser. Bei extremem Heizen muss nach 100 km auf Reserve umgeschaltet werden. 25.000 Einheiten produzierte Honda, nur 725 Stück davon gingen für 11.262 Mark pro Stück (1978) an Kunden in Deutschland. Bevor Honda 1979 Teile der Produktion in die USA verlegte, kamen noch 4.434 überarbeitete Maschinen unter der Bezeichnung CB 1 A an die deutschen Käufer zur Auslieferung. Im Rahmen der Modellpflege gab es bereits ab 1979 verschiedene Veränderungen. So wurde die Motorleistung auf 100 PS reduziert. Ab 1980 wurden schwarze ComStars verwendet. Mit der SC 06, allgemein eher be-

kannt als CBX Pro Link, kam 1981 ein überarbeitetes Modell, es sollte ein verbessertes sein, auf den Markt. Neben der neuen Hinterradführung mit Al-Schwinge erhielt das Modell eine Verkleidung, die Doppelkolbenbremsanlage vorn bekam innenbelüftete Scheiben, am Motor gab es Detailveränderungen, und die Gabel erhielt außer den 39 mm dicken Standardrohren Luftunterstützung. Pro Link wegen der Abstützung des gleichnamigen Federbeins zwischen Schwinge und dem Rahmen. Das Design wurde an Tank, Kotflügel, Seitendeckeln und Sitzbank geändert. Der Preis von 14.165 DM war in Deutschland ein schlechtes Patengeschenk für das Motorrad und verhinderte bedeutende Verkaufszahlen. Noch im gleichen Jahr folgte die SC 06 B,

um bereits im Jahr 1982 von der SC 06 C abgelöst zu werden. Aber all das diente nicht der Steigerung der Verkaufszahlen, im Gegenteil, es wurden nur noch etwa 400 Stück in Deutschland verkauft. Das Motorrad war mit 300 kg Masse schwerer, langsamer und war auch noch im Verbrauch gestiegen. Insgesamt sollen zwischen 35.456 und 41.229 Maschinen ausgeliefert worden sein. Allein in Deutschland wurden rund 5.300 Einheiten verkauft. Rechnet man noch ein paar „graue“ dazu, wird evtl. die Zahl 6.000 erreicht. Trotzdem wurden relativ viel Exemplare bis heute erhalten, wohl, weil es eben kein Alltagsfahrzeug war. Sehr gute Stücke haben einen gu-

ten Preis, bei etwa 7.000 Euro, aber bereits mit 3.000 Euro kann man schon dabei sein. Nun noch ein paar Gedanken über die Zeit danach und die Edelschrauber. Zu den Letztgenannten zählten in der DDR Joachim Schuhmann aus Weinböhla, Bernd Peck aus Berlin sowie Bernd Hübschmann als Besitzer von CBX 1000. Sie gehörten zu dem gehobenen Kreis derer, die mit auserlesener Technik repräsentieren durften. Heute ist das Motorrad noch immer ein auffälliger „Hingucker“ und wird es bleiben. Einige Besitzer haben ihre Schätze umgebaut. Der größte Teil unter ihnen bevorzugte als erstes eine echte 6-in-6-Anlage als Investition – nicht nur für die Optik.



Peter Busch mit Schmuckstück CBX CB1



Edelschrauber Götz und Bock



Die Mühlberg-Umbauten

Man wollte ja das einmalige Orgelkonzert auch der Umwelt mit Genuss anbieten. Beim alljährlichen Honda-Klassik-Treffen zu Himmelfahrt am „Riedel“ in Zittau kann man auch die Exoten in Ruhe betrachten. Dabei ist der Schraub-

benbäcke Alfred Mühlberg aus Plauen mit Sohn Alexander auf sehenswerten Umbauten. Peter Busch aus Neubrandenburg zeigt seine wunderschöne CB1 Z, in Candel Red lackiert, mit sechs Rohren, am 03.08.1978 zugelassen. Aus Welsleben führten die Sammler von Motorrädern mit sechs Zylindern Harald Götz und Detlef Bock ihre „modernisierten“ Six vor. Selbst die eher rare SC 06 aus Annaberg-Buchholz war vertreten.

Beim Klassik-Rennsport wimmelt es unterdessen an Replikas aller Art und Typen – von der Qualität der Spitzenklasse über gute Stücke und viele Phantasieobjekte in unterschiedlicher Qualität. Es ist verständlich, dass dabei keine seltenen Originale verheizt werden sollen, aber unter den Nachbauten blüht die Phantasie. Es kann passieren, dass man vor einer MV Agusta im Zustand wundervoll steht und sucht die Herren Ago oder Magni in der Nähe. Dann geht der Blick des Fachmannes zufällig hinter die Verkleidung und entdeckt – einen Honda Four Mo-

tor (wahre Begebenheit). Dass es auch mit etwas Aufwand möglich ist, eine Rennmaschine seiner Träume in Top-Qualität auf die Räder zu stellen, hat Bernd Hübschmann aus Oberstaufen bewiesen. Er hat das Fahrwerk der RC 166

detailgetreu nachgefertigt, aber anstelle eines 250-ccm-Sechszylinder-Hondamotors den der CBX 1000 überarbeitet und das Fahrgestell dafür passend gemacht – für solch einen „Stilbruch“ sollte selbst der härteste



So steht sie im eigenen Stall

„Originalitätsfetischist“ Verständnis haben. Ein Edelschrauberkollege aus Thonon-les-Bains in Frankreich, Philippe Surmont, schuf sich eine Reihe Honda „Dreams“ in fünf verschiedenen Hubraumklassen nach seinen Vorstellungen. Die Krönung ist die

1000er auf der Basis der großen CBX. Um das „Sahnehäubchen“ aufzusetzen und den Kreis der Berichterstattung zu schließen, kehren wir noch einmal an den Anfang zurück. Die Gänsehaut vom Klang der legendären RC 174 und ihrer Vorläuferinnen kehrt bei der bloßen Erinnerung an diese Geschosse zurück.

Nun gibt es zum Glück in Großbritannien einen Mann namens George Beale, der uns diese Träume als meisterhafte Repliken vorstellt. George Beale ist eigentlich ein pensionierter Apotheker und findet für seine eigene Infektion selbst keine Medizin, außer der Tatsache, den unheilbaren Virus der „Benzinininfektion“ lebenslang zu pflegen. Für herausragende Restaurierungen seltener Renner und exzellente Nachbauten hat er Weltruf erlangt. Zu seinem letzten großen

Projekt wurde 1969 die Vierzylinder-GP-Benelli von Grund auf nachgefertigt. Warum sollte das nicht auch mit der letzten 297-cm³-

RC174 funktionieren? Die Chefetage in Hamamutsu willigte nach zähen Verhandlungen ein

und gewährte als einmalige Entscheidung den Nachbau von sechs Exemplaren. Der logistische Aufwand war unvorstellbar. Nach Originalzeichnungen, -Teilen und Vermessen an einer originalen Maschine konnten letztlich alle Einzelteile in hochwertigster Ausführung gefertigt werden. Der Stückpreis wurde auf 450.000 Euro fixiert. Noch vor der Fertigstellung waren fast alle Exemplare verkauft. Nach der Präsentation war der Bestand erschöpft. Die Hondaleute gewährten nochmals vier Stück als letztes Wort. Die Wartezeit nach der Bestellung betrug zwei bis drei Jahre. Einschätzung: Unfassbar, einmalig, phänomenal.



Zwölf-Zylinder

x

Shop

Buch

85 Jahre Sachsenring

Die Historie der erfolgreichsten Motorradmarken

28,- Euro

Größe: 297 x 210 mm

x

Bildband

50 Jahre Motorrad-Weltmeisterschaft auf dem Sachsenring

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

x

24,- Euro

x

Buch

Dieter Braun

Weltmeister und Publikumsliebbling

x

19,- Euro

x

Buch

Heinz Rosner

... startet für MZ

x

24,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info