

# Belle de Nuit



Sous la voie lactée, une étoile filante... Un flash de chromes. 31 chevaux ailés, moteur "V Twin", pneu 16 pouces. La CX 400 C fend le silence, emportant le spleen mécanique du motard de fond.

**HONDA® CX 400 C**





CX 500 A - 1978

In het kader van 60 jaar Honda willen we u graag met wat historische modellen laten kennis maken via Cylinders. Als eerste beginnen we met de CX 500 / 650.

30 jaar Honda CX 500 en CX 650

Kleine historiek: het patent van de Honda CX is volledig in handen van Ing. Shoichiro Irimajiri, het toenmalige diensthoofd van de R&D afdeling bij Honda. Het is dezelfde ingenieur die de legendarische GP motor 125cc 5 cilinder ontwierp en aan de tekentafel stond van de inmiddels even legendarische GL1000, de voorvader van de moderne Gold Wing. Ook de 250 en 400 Hawk, de meer dan de oogverblindende CBX1000 zescilinder en de motor van de eerste Honda GP wagens waren van zijn hand. Een ferme staat van verdienste niet-waar!

Voor de Honda CX werden Ing. Shoichiro Irimajiri en zijn ploeg ingeschakeld met als opdracht een middenklasse motor

te bouwen die voor die periode originaliteit moest uitstralen. Ze vertrokken met een wit blad en kregen alle vrijheid om een motor te bouwen zoals er bij Honda nog nooit voorheen één gebouwd werd. Het werd een V-twin maar dan met de cilinders naar buiten gedraaid en onder 80°, vloeiendstafgekoelde en met cardan als finale overbrenging. Maar de verbeelding van Ing. Shoichiro Irimajiri en zijn ploeg waren groter dan de Honda bonzen konden vermoeden en ze bouwden een compacte, moderne, performante en revolutionaire motor voor de tijdsgeest van toen. Oordeel gerust zelf maar:

- Viertakt motor, 2 cilinder in V van 80°, boring en slag 78 x 52 mm, compressie verhouding 10:1. De bouw van de motor was zo opgevat, dat er een minimum van vibratie optrad en dat was in die tijd niet vanzelfsprekend voor een V-twin. Om de motor zo compact mogelijk te houden werd gebruik gemaakt van een monobloc krukas, de beide drijf-stangen werden langs elkaar geplaatst en de vier kleppen per

Dans le cadre des 60 ans de Honda nous souhaitons vous présenter via Cylinders quelques-uns des modèles historiques. Nous commencerons par les CX 500/650.

30 ans Honda CX 500 et CX 650

Petit historique : la paternité des Honda CX appartient à l'ingénieur Shoichiro Irimajiri, chef du département recherches Honda de l'époque. C'est lui aussi qui développa la moto GP 125cc 5 cylindres !, la GL 1000 première de la lignée ininterrompue des GoldWing, les 250 et 400 Hawk, la fameuse 6 cylindres CBX 1000 et pour faire bonne mesure, le moteur de la première voiture Honda de GP. Beau bilan !

Pour la Honda CX, Shoichiro Irimajiri et son équipe avaient reçu pour mission de développer une moto moyenne originale. Ils sont donc partis d'une page blanche pour créer une moto comme jamais encore Honda n'en avait construite : un V-Twin face à la route, à refroidissement liquide et transmission finale par

arbre. Mais la créativité de l'équipe de Shoichiro Irimajiri ne s'arrêtera pas en si bon chemin et elle aboutit à un moteur moderne, compact, performant, en un mot, révolutionnaire pour l'époque. Jugez-en :

-Moteur 4Temps 2 cylindres en V à 80°, super carré 78 x 52 mm (alésage x course), taux de compression 10 : 1. L'architecture en V du moteur permet d'éliminer le plus gros des vibrations si typiques des moteurs twin. Pour offrir un moteur compact, le vilebrequin est monobloc, les deux bielles sont montées côte à côte sur le même maneton et les 4 soupapes en tête par cylindre restent actionnées par poussoirs. Le choix des poussoirs au lieu de solutions plus modernes a été retenu aussi pour ne pas compliquer techniquement un moteur de grande diffusion qui pouvait malgré tout tolérer 10.000 tr/min.

-Boîte 5 vitesses : elle est située sous le moteur et non dans son prolongement. La compacité y gagne mais cette architecture offre un autre avantage déterminant : l'arbre sur lequel est fixé



cilinder werden aangeduwd met drukveren. De keus van drukveren in plaats van meer modernere oplossingen werd gemaakt om de motor technisch zo eenvoudig mogelijk te houden en toch een goed rendement te geven. Al bij al moest de techniek van het blok toch de 10.000 rpm halen.

- Vijf versnellingen: de schakelbox zat onderin de motor en niet zoals gebruikelijk in het verlengde van het blok. Zo kon men veel winst maken om het blok zo compact mogelijk te houden in het frame, maar deze keuze had ook nog een ander groot voordeel: de as waarop de enorme koppeling was bevestigd draaide in de tegenovergestelde richting van de krukas wat als pluspunt had dat de karakteristieke schokken bij op en af schakelen zoals BMW en Guzzi hadden vermeden konden worden.

Ik zou nog veel dieper kunnen ingaan op de technische vernieuwingen van deze toen revolutionaire motor maar de lijst zou enorm lang en vervelend worden. Ik hou het als technisch slot maar op een klein maar belangrijk detail: de CX werd als eerste

motor ter wereld standaard uitgerust met tubless banden en dat in 1978!

De Honda CX familie

Het minste wat er kan gezegd worden is dat Honda met het uitbrengen in 1978 van de CX een

le volumineux embrayage tourne en sens inverse du vilebrequin ce qui élimine l'effet désagréable du renversement de couple trop caractéristique des BMW et Guzzi..

Je pourrais encore m'étendre sur les autres solutions originales et

modernes apportées sur cette moto mais la liste en est si longue qu'elle deviendrait fastidieuse. Je finirai donc par un détail typique de sa modernité : elle fut la première de toutes les motos à être équipée de pneus tubeless lors de sa commercialisation en 1978.



CX 500 A

**[www.vandendriessche.be](http://www.vandendriessche.be)**

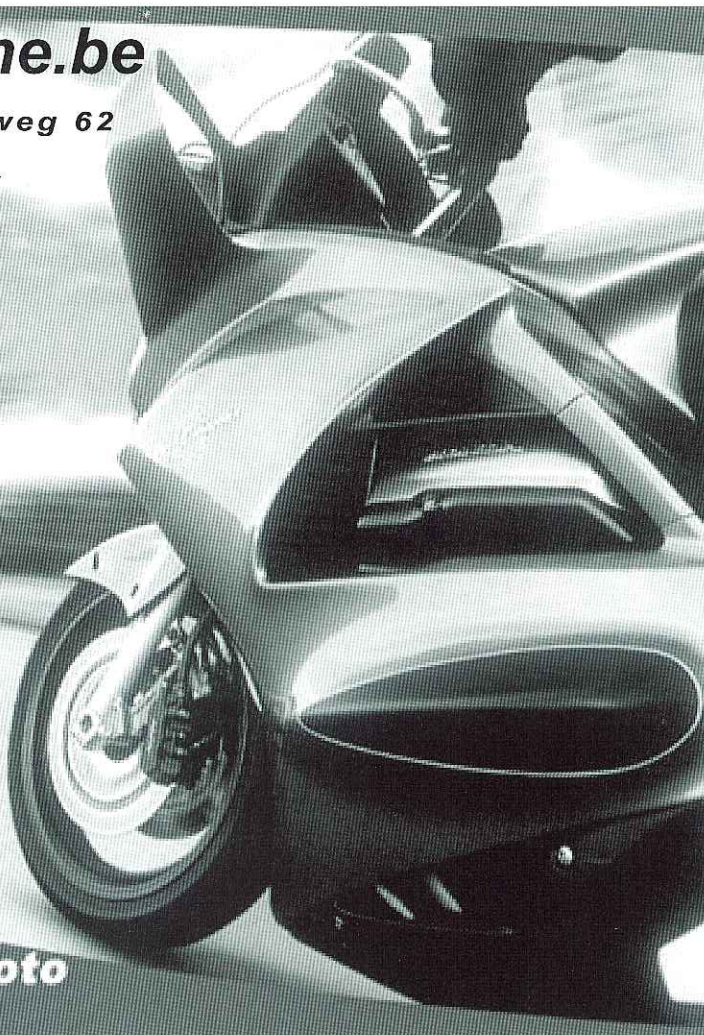
**Merchtemsesteenweg 62  
1780 Wemmel  
Fax : 02-460 03 67**

**Agent exclusif**

**HONDA**  
**verdelers**



**De speciaalzaak voor uw moto  
Conseil et service soigné**







CX 500 T (Turbo)

de droom motor op de markt had gezet voor alle marketing managers. Gelijktijdig werden er in Japan en Frankrijk een 400 cc versie op de motormarkt gegooid. Voor Frankrijk werd deze overweging gemaakt door de toenmalige beperking van het motorrijbewijs. In 1979 werden er slecht enkele kleine wijzigingen aangebracht aan de opvallende

(maar eigenaardige) verschijning van de CX. Begin 1980 kwam dan een custom versie onder de naam CX500 C. Na een kleine pauze van twee jaar komt er in 1982 een nieuw model: de CX500 E (eurosport) met achteraan een Pro-Link mono vering. Ook de GL500 Silverwing (zeg maar een kleine-



CX 500 E (Eurosport) - Michaël De Baerdemaeker (HRA 4086)

La famille Honda CX : le moins que l'on puisse dire c'est que Honda a trouvé avec le potentiel de la CX une moto de rêve pour Marketing Manager. La CX 500 est introduite sur le marché début 1978. Parallèlement une variante 400cc est offerte dans certains pays dont le Japon et la France (déjà) pour répondre à l'arbitraire de l'Administration locale. La version CX 500 A de '79 ne présente que des modifications cosmétiques et en '80 arrive la ver-

**NU EINDELIJK ...  
BETAALBARE OMNIUM  
VOOR UW MOTOR**  
(zonder bijkomende verplichtingen)

Laat u verzekeren bij een  
collega motorrijder

Lage tarieven voor auto &  
motorverzekeringen

Krediet op maat

VRIJBLIJVENDE doorlichting  
van uw verzekeringen

Zakenkantoor **BENOOT**  
Meenseweg 1  
8900 Ieper  
057-206707  
benoot.patrick@pandora.be

