

FLUITEND DE MOTO

Wanneer in het begin van de jaren 80 de vraag naar meer vermogen luidkeels uit de motorkelen klinkt, gooit Honda de knuppel in het hoenderhok met de komst van de Honda CX500 Turbo. Het gezapige imago van de standaard CX500 verandert ineens, want een heuse krachtpatser met een strak uiterlijk doet zijn entrede!

Een turbomotor, is dat nu waar de wereld op zit te wachten? Dat dachten destijds veel motorrijders. Honda leek de weg zelfs wat kwijt te zijn. De typenaam 'Turbo' sprak je immers met veel respect uit en wanneer het over een motorfiets met een uitlaatgasturbo ging, zelfs met dubbel respect. Turbo's? Dat waren toch vooral dingen voor dragracers. Voor motoren met een enorme bonk vermogen en een lage betrouwbaarheid. En dan zo'n 'powertool' monteren op een lieve CX500? Natuurlijk, je kon losse turbokits kopen voor verschillende modellen, maar dat was echt iets voor excentriekelingen die geld genoeg hadden. De turbo polariseerde ook enorm in 1982: het motorvolk bestond enkel uit voor- en uit tegenstanders. Voorstanders monteerden stoer een plaatje met de naam Turbo op hun eigen machine, tegenstanders lachten erom. Wat wilde Honda nu eigenlijk bewijzen?

Voor Fons Paauw was de Honda Turbo bij zijn introductie dan ook niet direct de motorfiets waar hij van droomde. "Mijn eerste motor was een Harley, maar ik reed eigenlijk op van alles en nog wat. En ook overall. Zoals bijvoorbeeld over het strand naar Den Helder. Toen kon dat nog; nu schieten ze je al bijna dood als je er alleen nog maar over praat." Maar als gediplomeerd elektrotechnicus intrigeerden de technische gegevens van Honda's prestige-object hem natuurlijk wel: "De inte-

resse kwam eigenlijk vooral toen ik hoorde dat er vooral in Duitsland veel problemen waren met deze eerste Honda turbo-modellen. De machines werden vaak met moeilijk vindbare storingen bij de motorzaken ter reparatie aangeboden of al snel weer ingeruild omdat de dealer het euvel niet kon vinden. Bedenk wel dat de CX500 Turbo voor die tijd ongekend moderne techniek herbergde, niet alleen met de turbo, maar vooral met de elektronica. Daar wilde ik eigenlijk best meer van weten, dus besloot ik er uiteindelijk gewoon eentje te kopen waar iets aan mankeerde." En waar veel dealers het destijds moesten opgeven vanwege de afwijkende techniek van onder meer de turbolader, de benzine-injectie en de dual-map-ontsteking, bleek het voor de geroutineerde elektrotechnicus uit Diemen helemaal niet zo'n probleem om de CX Turbo's weer subliem aan het draaien te krijgen.

Kortom, de hobby begon uit de hand te lopen en zowaar een zakelijk karakter te krijgen: "Na die eerste had ik de smaak te pakken en kocht ik steeds meer Turbo's op voor reparatie om ze vervolgens weer te verkopen. Maar was de liefde eerst vooral zakelijk, later kreeg ik toch steeds meer waardering voor de machine. Ik begon mij er meer en meer in te specialiseren en het gaf me veel voldoening om eraan te werken."

En zo kwam het dat Fons ook zelf op een CX Turbo ging rijden. En die heeft hij nu

nog steeds. "Steeds meer besepte ik dat Honda een technisch hoogstandje leverde met de CX Turbo, maar ondanks die voortvarende techniek vielen de verkoopcijfers tegen. Ja, wat wil je voor een motor die destijds al een nieuwprijs van 18.000 oude guldens had? Daar kocht je ook een echte 1000 voor en dan hield je nog geld over ook. In die concurrentiestrijd had de Honda het met de helft aan cilinderinhoud, ondanks zijn turbotechniek, natuurlijk zwaar. "Weet je," zegt Fons, "Turbo's moeten voor extra trekkracht zorgen, dat is vooral bij vrachtwagens belangrijk. Een motorfiets heeft dat eigenlijk niet nodig en zeker een 1.000 cc machine niet. Maar toch, door op een 500 een turbo te zetten, kun je die extra kracht wel krijgen. Honda beweerde ook met deze CX500 Turbo het vermogen van een 1000 met het gewicht van een 500 te combineren." Toch ging het Fons nimmer om die argumenten; als technicus raakte hij onder de indruk van de machine en als motorrijder raakte hij meer en meer gecharmeerd van de rijkwaliteiten. De liefde was groeiende.

Met de introductie van de CX500 heeft Honda in 1977 een regelrecht verkoopsucces gecreëerd. Het is een watergekoelde V-twin met cardanaandrijving die zuinig in het verbruik is. Hele legioenen gebruikten juist deze motorfiets als vervoermiddel en in de echt grote steden was de machine ook erg populair. Zoals in Londen bijvoorbeeld, >

OP
R

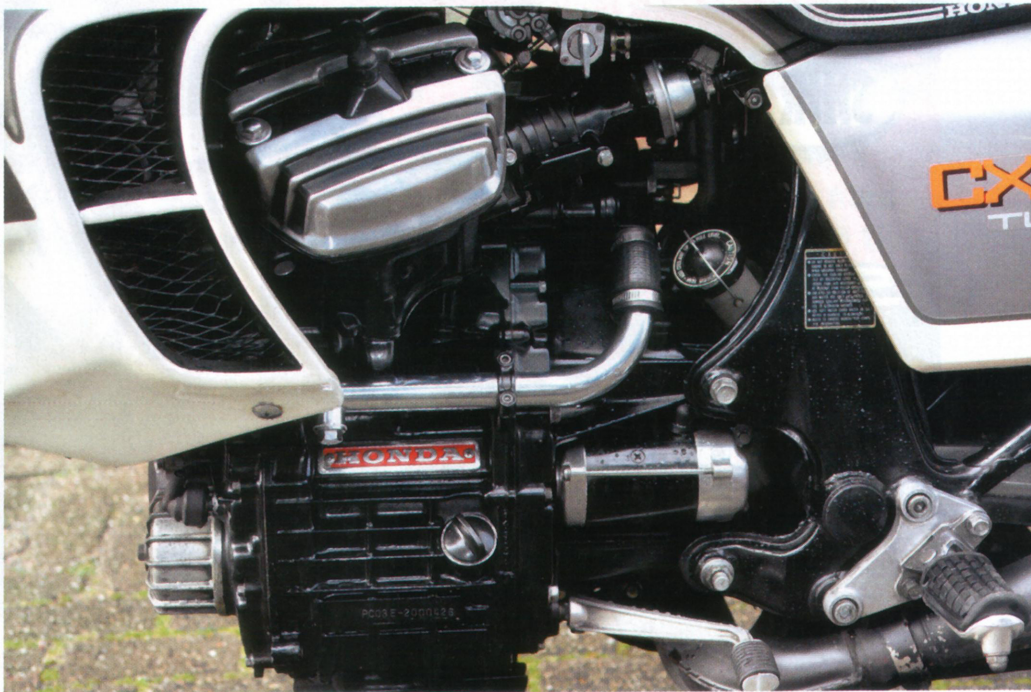


wisten ze geen van allen te benaderen. In 1984 komt Honda zelf met de CX650 Turbo, een bijna een identieke kopie van de 500, maar dankzij de grotere cilinderinhoud goed voor maar liefst 100 pk. Die motor heeft ook een ander karakter en is het brute van de eerste 500 kwijt. Dat maakt hem beter geschikt voor een breder publiek. Maar datzelfde publiek heeft de ogen inmiddels gericht op de nieuwe generatie snelle viercilinders van minimaal 900 cc. Die waren immers niet alleen goedkoper, maar vaak ook sneller en sterker. In totaal blaast Honda met de CX500 Turbo en later CX650 Turbo vier jaar zijn partijtje mee, om na 1986 toch buiten adem te raken...

De Turbo van Fons heeft de winter spinnend bij de kachel doorgebracht en het kost maar weinig moeite hem weer tot wat activiteit te verleiden. De zithouding is behoorlijk rechtop, maar voelt niet vreemd aan. De kuip, die een geheel vormt met de tank, geeft goede bescherming aan de rijder en het instrumentarium heeft alle belangrijke meters aan boord. Waarbij de turbodruk-meter natuurlijk de meest interessante is. De motor klinkt wat doffer als een normale CX, maar bij een draai aan de gashendel wordt het geluid al snel forser, met in de verte dat typische fluitende ondertoontje van de turbocompressor. Met zijn 'Comstarwielen', de volle kuip en de chique parelmoer kleurstelling, ziet de motor er ondanks zijn leeftijd er nog steeds behoorlijk fris uit. "Ik hou wel van een beetje doorrijden," zegt Fons "En ik vind het nog steeds een sport om de jongere garde op hun moderne motoren een beetje op te porren. Dit beestje blaast best nog een behoorlijk deuntje mee!" Het duurde dan ook tot de introductie van de Honda Blackbird, eer de Turbo op de weg verslagen werd, volgens Fons. "De ondergang van dit turbomodel heeft natuurlijk ook veel met de horrorverhalen te maken gehad. Het ging dan over een 'schop-in-de-rug-gevoel' in de bochten, waarbij men soms de controle over de motor geheel verloor. Een ernstig probleem natuurlijk. Heel vaak was de oorzaak van die ellende echter een vastzittende 'wastegate' (zeg maar de regelaar van de maximum turbodruk). Jammer genoeg ging de motorwereld denken - ook na berichten in de pers - dat het hier om een ontwerpfout ging en dat een uitlaatgasturbo inderdaad ongeschikt was voor gebruik op een motorfiets, terwijl het in feite gewoon een klein mechanisch probleem was. Maar dat ene kleine probleempje gaf de machine wel een bizar en bruut imago, waar-



De Turbo was al in '82 uitgerust met computergestuurde benzine-injectie.



De lay-out van het dwarsgeplaatste V-twin-blok werd overgenomen van de standaard CX500, maar verder is eigenlijk elk onderdeel anders.

door de meesten het niet meer aandurfd om turbo te gaan rijden. Eigenlijk was en is het een oerbetrouwbare motor, met als enige zwakke punt misschien de dynamo, die wil nog wel eens stuk gaan."

Bij exclusieve motoren zoals de Turbo zit je ook al snel met de vraag hoe het nu zit met onderdelen. Volgens Fons zijn er nog genoeg onderdelen leverbaar, al wordt het wel steeds moeilijker. Vooral de turbo zelf wordt een probleem worden. Daarbij dienen potentiële kopers trouwens niet te denken dat ze ook wel spullen van een gewone CX500 kunnen gebruiken, want niets van die ongeblazen CX500 past op deze Turbo! Maar het langzamerhand schaarser worden van de onderdelen staat Fons' liefde voor de CX500 Turbo absoluut niet in de weg: "Dat weegt niet op tegen het plezier wat ik nog steeds met deze motor heb. En ik niet alleen hoor, want er blijkt een flinke groep motorrijders te zien die nog steeds verliefd zijn op deze bijzondere Honda. Ik rij er zelf ook altijd nog 'fluitend' op!" <

Tekst en foto's: Rob en Delfne de Jong

OUDE LIEFDE

Bijna elke motorrijder heeft wel één bepaalde motor in zijn hart gesloten. Omdat dat ooit je eerste motor was. Omdat je vader ooit zo'n machine had. Of de bakker, die er vroeger het brood mee rondbracht. Omdat de veearts ermee door het dorp tufte. Of omdat je achterop die motor ooit voor de allereerste keer naar de TT in Assen bent geweest... Kortom, zo'n motor waar je eigenlijk nog steeds met weemoed aan terug denkt. En misschien zelfs wel hebt (terug-)gekocht, nadat je hem bij toeval weer bij een motorzaak of op Marktplaats zag staan. Over die motoren gaat de MotoPlus-rubriek "Oude liefde". Heb jij dus nog zo'n "Oude Liefde" in de schuur staan en wil je daar het verhaal bij vertellen, meld je dan aan bij redactie@motoplus.nl.

Honda First Turbo Club

Wie meer wil weten over deze bijzondere Honda of in het bezit is van een Turbo en mede-eigenaars wil ontmoeten, kan terecht bij de Honda First Turbo Club. Opgericht in 1986 door Fons Paauw, heeft de club op dit moment zo'n 70 leden. Er is goed contact met buitenlandse Turboclubs, ze geven twee keer per jaar het blad "Wastegate" uit en organiseren meetings en rondritten. De site van de club is overzichtelijk en geeft een redelijk overzicht van de activiteiten: www.hftc.nl

