

Het Motorrijwiel®

Jaargang 12, juli/aug 2004

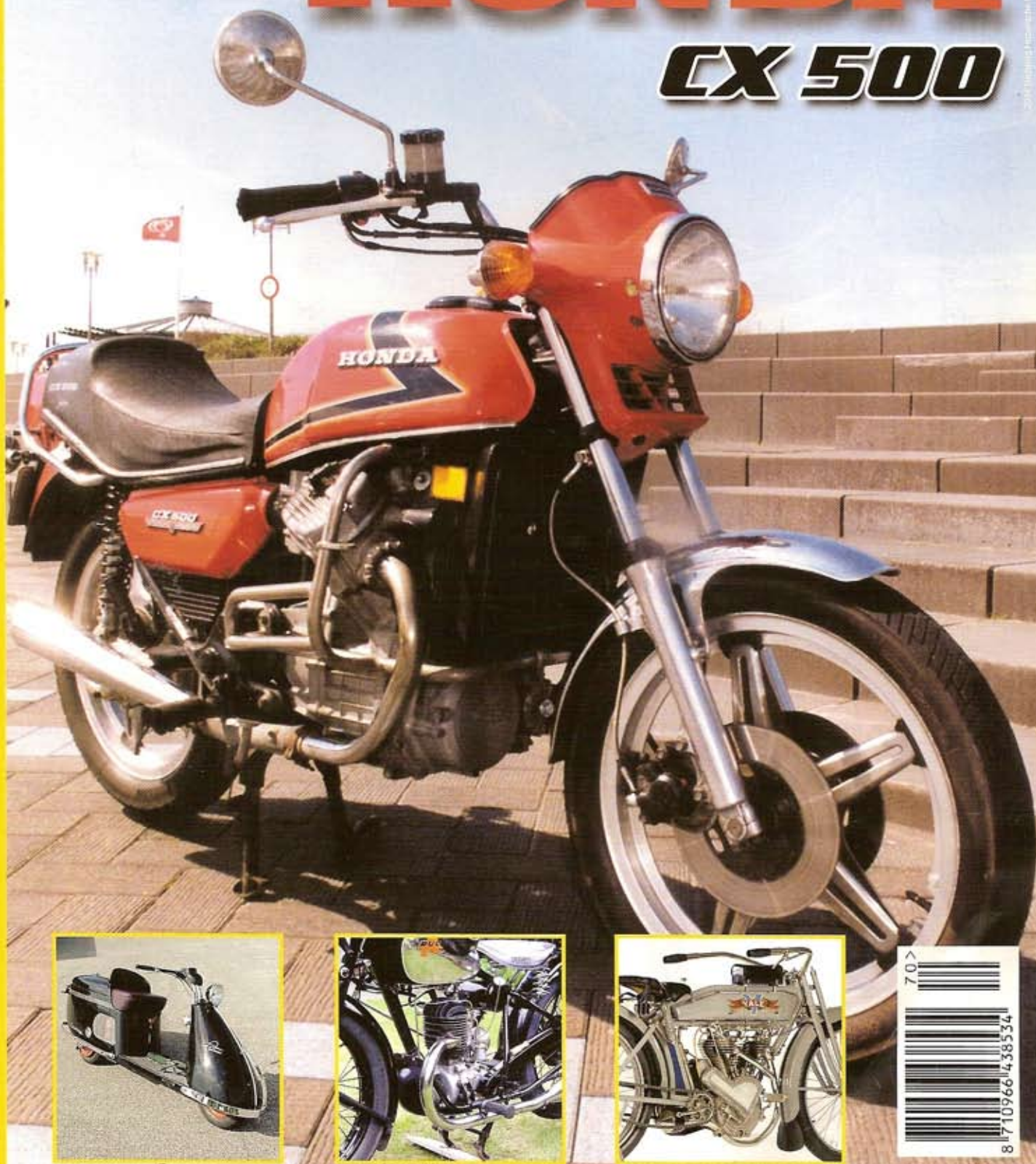
Ned € 4,55 - Be € 5,05

70

ZOMERNUMMER NU 92 PAG. !



HONDA CX 500



Salsbury Scooters



Puch 1936



Yale historie



HONDA

1978 CX500

Uniek tot in de details

In de herfst van 1977 beleefde de CX500 zijn wereldpremière op het Zuid-Franse circuit van Nogaro. Pas een week later had het model zijn eerste openbare optreden in Japan zelf, op het Suzuka circuit, waar hij echter zijn debuut moest delen met dat van de CBX1000 zescylinder-inlijn. Net als bij de CBX stond het motorblok van de CX dwars in het frame, maar daar hield de gelijkenis wel op. Want bij de CX was de krachtbron een V-twin, de eerste die Honda gemaakt had. Hans van Dissel dook in de historie van een uniek en controversieel ontwerp.

Grappen

Met de dwarse plaatsing van het V-twin blok riep de nieuwe Honda sterke associaties op met het merk dat tot dan toe het patent op dit concept leek te hebben, Moto Guzzi. Geen wonder dan ook dat toen de CX500 in februari 1978 op de RAI te zien was, kort na de introductie op de Nederlandse markt van de Guzzi V50, de nieuweling vooral met zijn Italiaanse soortgenoot vergeleken werd. Toen de CX vanaf maart van dat jaar op de weg begon te verschijnen, riep hij dan ook controversiële gevoelens

op. Met name de Europees georiënteerde motorrijders hadden er heel wat kritische opmerkingen en grappen voor in petto. Dat de Honda nageaapt was van de Guzzi, stond natuurlijk vast en de ten opzichte van de middellijn van de krukas iets verdraaide cylinderkoppen leverden opmerkingen op als: "Zeker de bougie te hard aangedraaid, hè? Ja, dan krijg je dat met dat Japanse pilsbakkenijzer". De cylinderinhoud van 500 cc was goed voor een sardonisch "Heb je je Guzzi te heet





De 496 cc CX500 maakte zijn werelddebuut in november 1977 op het circuit van Nogaro in Zuid-Frankrijk.

In Engeland was het niet veel anders: Motor Cycle Mechanics roemde in een roadtest de techniek en beperkte het oordeel over de vormgeving tot een zuinig "In appearance the 500 is big and a bit bulky" (het 'bullige' van Motor dus), terwijl Motorcycle Sport het daarentegen had over "exceptionally good styling" en net als de andere bladen over de prestaties van de V-twin alleen maar goeds te melden had.

Speculaties

Zoals de vormgeving gemengde gevoelens opriep, zo kent ook het verhaal van het ontstaan van de CX verschillende visies. Al in februari 1977 toonde Moto 73 onder de kop "Speculaties uit Japan" onder andere een aan een Japans motortijdschrift ontleende tekening van een Honda met dwarsgeplaatst tweecilinder blok. Hier ging het echter om een 'halve' Goldwing, die als type-aanduiding GL 500T droeg. Behalve dat er dus maar twee in plaats van vier cilinders waren, was de opbouw gelijk aan die van de Goldwing viercilinder boxer: krukas in de lengterichting, waterkoeling, bovenliggende nokkenas, constant-vacuüm carburateurs en cardanaandrijving. Opvallend aan het rijwielgedeelte waren de "geprofileerd stalen spaakwielen die Honda in 1976 uitgebreid testte in haar 941 cc endurance-racemotoren" - de Comstar wielen dus, die Honda vanaf 1977 enkele jaren lang met veel verve op zijn wegmodellen zou toepassen. Zowel voor- als achterwiel was van een schijfrem voorzien. In november van dat jaar meldde Moto 73 naar aanleiding van de Tokyo Motor Show: "Een fiets, waarvan met minstens 90% vast staat dat we 'm volgende week eigenhandig over de Franse wegen zullen sturen, is de watergekoelde 500 cc V-twin." Een foto kon het blad niet laten zien, want op de Tokyo Show was de nieuweling niet aanwezig - de wereldprimeur



Zo zou volgens het Japanse blad Auto-By de nieuwe Honda V-twin er uit gaan zien.

was namelijk voorbehouden aan de hierboven al genoemde Franse locatie, het circuit van Nogaro. Niettemin kon Moto 73 wel weer een tekening laten zien, en weer dankzij het Japanse blad Auto-By. Inderdaad, geen boxer-twin meer zoals negen maanden eerder, maar een dwarse V-twin en met een inmiddels ook wat andere styling. Gebleven waren de aan de Goldwing ontleende technische details, al wist

Voorloper van de CX? In februari 1977 verscheen deze tekening van een 'halve Goldwing'.



het Japanse blad er nu aan toe te voegen dat ook de nokkenas-aandrijving, net als bij de Goldwing, door een getande riem verzorgd werd. De modelnaam was nu GL500, zonder 'T' dus. Dit dan was de aanloop tot de CX die de aandachtige Nederlandse motorliefhebber kon volgen. In Engeland las de motorliefhebber echter heel wat anders. Volgens Motor Cycle Mechanics in februari 1978 had de hele ontwikkeling van de CX500 drie jaar geduurd en was oorspronkelijk een 350 cc watergekoelde V-twin in de lengterichting gepland. Maar toen, aldus MCM, kwam Moto Morini met zijn 3 1/2 V-twin uit en in hoeverre dat precies van invloed was, wist het Engelse blad ook niet, maar wel dat Honda daarop zijn eigen ontwerp wijzigde. Het werd nu een 400 cc dwarse V-twin, die uiteindelijk groeide tot de 500 cc CX. Dat van die 400 cc klinkt overigens op zich overtuigend, omdat dat in Japan een inhoudsklasse is, vergelijkbaar met de 27-pk klasse in Duitsland. En de CX was in Japan dan ook als de 400 cc GL400 Wing te koop. Over Duitsland gesproken: daar publiceerde Das Motorrad al in september 1977 tekeningen van de opbouw van het motorblok van wat daar de "500 CL" genoemd werd. Weliswaar bleek daar nog niet de schuine stand van de cilinderkoppen uit, maar wel dat het blok stoterstangen had en de nokkenasketting niet door een tandriem, maar

essen?". Werd daarbij vergeten dat Guzzi een V-twin in die inhoudsklasse had, dan er nog het venijniger "Had je geen geld een echte Guzzi?". Gegeven dat de CX500 90,- moest kosten en de Guzzi V50 f6999,-, dat een argument dat wat lastiger te weer- en was door de nieuwbakken CX-rijder. En was er de vormgeving. Voor de critici was duidelijk: die CX oogde voor geen meter. Je je het vriendelijk houden bij je Japans motorvrienden, dan noemde je de CX van de CX 'apart', maar ook niet alle standers van de CX vonden hem per sé "Breed en bullig" noemde het (toen nog) blad Motor hem in een overigens lovende test. Moto 73 daarentegen zag niets leeds in de styling en was net als de turrent zeer te spreken over de prestaties.

ert Spahn testte de nieuwe CX op troort en kreeg de voetsteunen moeite- aan de grond. Hij baalde een top van km/h uit de 220 kilo zware motor. In advertenties had Honda het overigens een top van ruim 180.





De Honda CX500 bij zijn introductie in Nederland in 1978. De techniek kreeg allerwegen bijval, over de styling waren de meningen beboortelijk verdeeld.

door een morseketting werd aangedreven. Volgens Das Motorrad stonden de cylinders onder een hoek van 90° ten opzichte van elkaar, wat in werkelijkheid 80° zou blijken te zijn. Maar voor de rest zaten de Duitsers er al knap dichtbij.

Sportieve toerfiets

En toen kwam het grote moment in Zuid-Frankrijk, waar de verzamelde motorpers onthaald werd op de nieuweling. Dat van die dwarse V-twin bleek dus te kloppen, al stonden de cilinderkoppen niet recht maar een tikje scheef, en ook de megafoonuitlaten van de eerder gepubliceerde tekeningen waren terug te vinden, evenals de Comstar wielen, al zaten er nu twee schijven in het voorwiel en een trommelrem in het achterwiel. De styling bleek toch weer anders te zijn dan op de plaatjes en riep, zoals al aangegeven, gemengde gevoelens op, met name ten aanzien van de koplampartij, maar over de techniek van de CX was iedereen het eens: die was verbluffend, ook al bleek

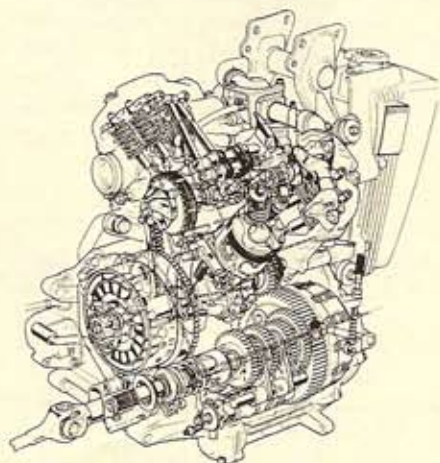
de verwachte bovenliggende nokkenas, wat Das Motorrad al had laten zien, een handjevol stoterstangen te zijn. Zoals Moto 73 kopte: "H-bom ontploft!" (geen kop die een tijdschrift vandaag de dag nog in positieve zin zou durven gebruiken...). De motorpers trok alle superlatieven uit de kast en ook de uitroptekens waren niet van de lucht bij de beschrijvingen van de rij-indrukken die de journalisten op Nogaro opdeden (ook al reed een Britse journalist binnen letterlijk vijf minuten een van de machines total-loss). Moto 73: "Onze indrukken: een zeer bijzondere, sportieve toerfiets! ... De CX500 scoort op vrijwel alle gebieden zeer hoge cijfers ... De wegligging van de machine is meer dan goed. Prima dus!". Ook de andere bladen reageerden op gelijke wijze. Motor concludeerde: "Honda heeft het aangedurfd om eens iets anders te maken, en in dat laatste is men bijzonder goed geslaagd". Motorcycle Sport noemde het "a terribly clever motorcycle", die reed als een raket, stopte als de beste en stuurde als een racer. Das Motorrad had het over "eine optimale Verbindung von Sport- und Tourencharakter".

Uniek tot in de details

Na al die lofuitingen wordt het hoog tijd eens te zien wat de CX dan zo bijzonder maakte. Het hart van de 496 cc CX werd dus gevormd door de dwarsgeplaatste 80° V-twin. Een V-twin heeft de beste balans als de cylinders tussen de 80 en 100° staan, reden waarom de meeste V-twins een hoek van 90° maken. Honda koos echter voor een iets scherper hoek om het blok zo smal mogelijk te houden. Daarom ook waren de cilinderkoppen 22° naar binnen gedraaid, zodat de twee 35 mm Keihin constant-vacuüm carburateurs onder de tank terecht kwamen en de berijder dus meer ruimte voor zijn knieën

had; de uitlaten staken navenant juist een stukje naar buiten, waardoor ze weer keurig langs de radiator konden lopen. Tevens kon daarmee de in- en outflow van de gasstroom in één lijn gehouden worden, wat de verbranding optimaal hielp houden. Die iets schuin staande cilinderkoppen hadden ook gevolgen voor de klepbediening, want ten gevolge van aandrijvingsproblemen waren bovenliggende nokkenassen, zoals inmiddels gebruikelijk bij de Japanse merken, niet mogelijk. De vier (!) kleppen per cilinder werden daarom vanaf een hoog in het carter gelegen en door een morseketting aangedreven nokkenas via korte, holle roestvaststalen stoterstangen bediend. Het gebruik van stoterstangen hield overigens ook het blok wat lager dan met een ohc-constructie mogelijk zou zijn geweest. Ondanks die stoterstangen kon het blok flink toeren maken: 9500 tpm was geen probleem en op de toerenteller begon het rode gebied zelfs pas bij 10.000 tpm. Dat de CX een compressieverhouding had van 1:10 en met een boring x slag van 78 x 52 mm zwaar overvierkant was, hielp natuurlijk ook wel. De nokkenasketting werd vanaf de achterkant van het blok aangedreven, waar zich ook het vlieg wiel met tandkrans voor de startmotor en de wisselstroomgenerator bevonden. Niet echter de koppeling, want die zat aan de voorzijde van het blok. Dat was niet bepaald een gebruikelijke lokatie, maar mogelijk doordat de koppeling niet op de kruktap zat, maar op de hoofdas van de vijfversnellingsbak. De versnellingsbak bevond zich schuin onder de kruk, uiteraard wel integraal in het motorcarter opgenomen, en aan de achterzijde van de hoofdas werd het vermogen afgenomen door de cardanas die, door de rechterpoot van de zweefarmachtering, naar het achterwiel liep. Op de uitgaande as van de versnellingsbak was, zoals ook al op de Goldwing, een transmissieschokdemper aangebracht. Door zijn plaatsing op de versnellingsbakas draaide de koppeling tegengesteld aan de kruk, wat een specifiek voordeel bood. Dwarse V-twins

Het inwendige van de watergekoelde V-twin. De meervoudige platenkoppeling draait tegengesteld aan de kruk, wat het kantelmoment vrijwel geheel neutraliseert. Achterop de kruk zit de 170-watt wisselstroomdynamo; achterop de boogliggende nokkenas is de waterpomp gemonteerd.



Jos Schurgers ontwierp deze stuurkuip voor de CX als after-market accessoire.





De CX500 van Floris Bongaerts is op het (Italiaanse) sportzadel en het ontbreken van het bitteschild op de uitlaat na origineel. De valbeugel is voor een duurse V-twin een zeer nuttig accessoire. Herkenningsdetails van de '78 CX zijn de blanke Comstar velgen, het ronde remoliepootje op het stuur en de zwarte kunststof kap van de radiator.

hebben, net als boxertwins, uit de aard van hun constructie altijd last van het zogenoemde 'kantelmoment': de neiging van het blok om bij het stijgen of dalen van het toerental te gaan schudden. Doordat de zware koppeling tegengesteld draaide, werd dat kantelmoment nu voor zo'n 70% geneutraliseerd. Het carter waarin die hele assen- en tandwielenwinkels was ondergebracht (evenals de olievoorraad van 3,7 liter) was niet, zoals inmiddels al standaard praktijk bij de Japanse merken, horizontaal deelbaar. Ook niet echter, op oud-Europese wijze, verticaal gedeeld: nee, de Honda ingenieurs waren te rade gegaan bij hun collega's van de auto-afdeling. Bij de CX vormden bijgevolg het carter en de cylinders één geheel, met ingegoten stalen cilinderbussen. Dat had wel als gevolg dat de drijfstangen en zuigers van bovenaf gemonteerd moesten worden en alle andere inwendige delen vanaf de voor- en achterzijde van het carter moesten worden ingebouwd. Alles bij elkaar had Motor dus groot gelijk toen het bij de bespreking van de krachtbron deze samenvatte met de woorden 'uniek tot in de details'.

CDI

Het toepassen van waterkoeling maakte het motorblok natuurlijk stiller en hield de bedrijfstemperatuur meer constant dan bij luchtkoeling het geval is, maar volgens Motor was de voornaamste reden de zucht van Honda om weer eens iets nieuws te brengen. Tja, dat kan natuurlijk zijn... De radiator bevond zich voor het blok en ontving zijn koeling behalve van de rijwind ook van een op de nokkenas gemonteerde ventilator. Een thermostaat en een expansievatje rondten het koelsysteem af. Voor de broodnodige vonkjes voor de twee centraal geplaatste 12 mm bougies zorgde een volledig elektronische CDI-ontsteking (capacitor-discharge ignition), die bij de wisselstroomdynamo was ingebouwd. Die ontoegankelijke plaatsing was mogelijk doordat het CDI-systeem geheel onderhoudsvrij was - er kon tenslotte niets slijten. Ging de electronica kapot, dan moest je toch wel naar de dealer, want er viel ook niets zelf aan te repareren. Een nadeel van de CDI-ontsteking dat zich in de praktijk openbaarde, was dat bij gebruik van het kortsluitcontact op het stuur om de motor uit te zetten, de condensator (capacitor) een hoge stroomstoot afgaf, die door de kortsluit-

schakelaar liep en de contactpuntjes daar deed inbranden. Gevolg was dat de schakelaar op 'uit' kon blijven staan en je de motor dus niet meer aan kreeg.

Rijwielgedeelte

Het rijwielgedeelte was van een constructie die Honda ook had toegepast bij de CB400 en bij de nieuwe CBX, en de naam Diamond-frame had meegekregen. Kern was een bovenframebuis van flinke diameter, waaraan het motorblok werd opgehangen en dat tevens een dragend deel van het frame vormde. Aan de voorzijde werd de CX afgeveerd door een telescoopvork en achter door twee schokdempers die zichzelf aan de belasting konden aanpassen (hoe groter de belasting, hoe sterker de demping). De wielen waren de door Honda eerder in 1977 geïntroduceerde Comstar wielen, waarbij vijf geperst plaatstalen spaken met bouten en klinknagels de as met de aluminium velg verbonden. Het echte nieuws was hier echter dat de CX500 de eerste productie-motorfiets was die met tubeless banden was uitgerust. Dat was zo nieuw op motorfietsen, dat Motor dat 'tubeless' nog even aan zijn lezers verklaarde als zijnde binnenbandloze



banden. Aan de voorkant werd de CX afgeremd door twee hydraulisch bediende 24 cm grote schijfremmen, achter zorgde een simplex 16,5 cm trommelrem voor de vertraging. De benzinetank had een inhoud van 17 liter, wat bij een gemiddeld benzineverbruik van 1:17,5 een bereik van circa 300 kilometer opleverde.

In de praktijk

Na al die lovende besprekingen en het genieten van alle technische nieuwigheden kwam natuurlijk de hamvraag: hoe zou de CX in de praktijk bevallen? Over de vormgeving bleven de meningen verdeeld (en ook nu nog onder de liefhebbers van het model), maar over de rijeigenschappen was iedereen zeer te spreken. Het technische vernuft sprak ook velen aan en de CX deed het prima bij de Honda-dealers. Maar dat had heel anders kunnen lopen, want al vrij snel na de introductie stak een aantal technische tekortkomingen de kop op. Zo begaf de CDI-ontsteking het nogal eens spontaan en bleken er hele series CX-en verkocht te zijn waarbij de nokkenassen en nokvolgers niet goed gehard waren, met extreme slijtage tot gevolg. Ook bleek de speling op de krukaslagers te krap, met als resultaat uitlopende lagers. Deze problemen werden door Honda zeer coulant behandeld; ook na de officiële garantietermijn werden de nodige reparaties nog gratis of tegen een klein tariefje verricht. Wat niet zo eenvoudig verholpen bleek te zijn, waren problemen met de spanner van de nokkenasketting. Die was te zwak geconstrueerd en brak bij bijna elke verkochte CX af. Al een paar maanden na de introductie van de CX moest Honda daarom een grote modificatie-actie organiseren om bij alle exemplaren een versterkte grondplaat van de kettingspanner te monteren. Helaas bleek ook deze nog niet sterk genoeg en pas bij een tweede modificatie, toen ook de mogelijkheid tot handmatig stellen van de kettingspanning vervangen werd door een

automatische inrichting, was het probleem definitief opgelost. Zo'n opeenvolging van malheur zou genoeg moeten zijn geweest om de reputatie van het model krachtig de nek om te draaien, maar opvallend genoeg gebeurde dat nu net niet. Integendeel, de CX bleef een razend populair model, ongetwijfeld vanwege zijn all-round karakter en het feit dat hij uitstekende rij-eigenschappen had. Het model werd in Engeland zo populair dat het tijdschrift *Which Bike?* de CX in 1978 uitriep tot "Bike of the Year". Hoeveel CX-en er in Nederland ooit verkocht zijn, blijft een geheim van de importeur, maar in Duitsland, waar de CX zich tot een ware cult-bike ontwikkelde, werden in de hele looptijd van het model zo'n 44.000 stuks verkocht. En ze gaan ook redelijk lang mee, want tegenwoordig rijden er daar nog altijd circa 14.000 rond.

Nu in Nederland

Om te weten te komen hoe de situatie rondom de CX nu in Nederland is, gingen we te rade bij Floris Bongaerts, enthousiast eigenaar en berijder van een CX van het eerste bouwjaar. Floris omschrijft zichzelf als een "heropstapper", die het motorrijden begin jaren '80 leerde op de BMW van zijn vader. In 1981 had hij ook al een CX500 gereden, maar daarna was het motorrijden jaren buiten beeld geweest. Toen hij besloot om de hobby weer op te pakken, had hij daarbij twee wensen: niet alleen rijden, maar ook sleutelen. Wat hij dus nodig had was een oudere motor die hij op kon knappen en die daarna ook rijplezier kon beloven. Bij het zoeken naar een geschikte motor merkte hij dat hij bij de gedachte aan de CX-van-toen de

De strakke tellerpartij van de CX. De snelheidsmeter gaat tot 200 km/h, de toerenteller tot 12.000 tpm; het rode gebied begint bij 10.000 tpm.

Goed zichtbaar hier is de schuine plaatsing van de cilinderkop, waardoor de Keihin carburateur mooi onder de tank valt. Rechts onder de valbeugel is de startmotor zichtbaar; een kickstarter is niet aanwezig. Het voetpookje bedient de uiterst soepel schakelende vijfversnellingsbak.

meeste nostalgische gevoelens kreeg: het aparte geluid, de vloeistofkoeling, de dwarse-twin constructie, de cardan... allemaal pluspunten, vond Floris. Via het internet maakte Floris ook kennis met de CX500 V-Club, waarbij hem bleek dat een CX 'project' een goed haalbare kaart moest zijn. In februari 2003 vond hij, in Limburg, wat hij zocht: een '78-er CX die al twee jaar stil stond en voor een paar honderd Euro van eigenaar kon verwisselen. Eenmaal met de aanwinst terug in Amsterdam ontdekte Floris dat de CX ruimschoots aan het gewenste sleutelplezier tegemoet kwam. Hij kenschetst de CX als een op zich sleutelvriendelijke motorfiets, en dat was eigenlijk maar goed ook want het kostte heel veel werk om de fiets weer rijklaar te krijgen. De oliecirculatie bleek niet in orde te zijn; er zat veel sludge onderin het blok. Een schoonmaakbeurt verhielp dat, maar toen ging het startrelais stuk en staken elektrische problemen de kop op. Dat laatste bleek een bekend probleem van de CX te zijn: de stator heeft een zwakke isolatielaag, waardoor niet alle wikkelingen meer optimaal mee doen en hetzij de accu niet meer bij laadt, hetzij er ontstekingsproblemen ontstaan. Bij Floris was het de accu, maar om de stator te kunnen vervangen moest nu wel het hele blok uit de motor. Dat was tevens een goede gelegenheid om de kettingspanner (jawel, dié...) en de afdichting van de waterpomp preventief te vervangen, ook een zwak punt van de CX. Voor de rest bleek een grondige inspectie- en reinigingsbeurt van het inwendige van het blok voldoende te zijn. Wel weer zo prettig, want bij de Honda-dealer is een aantal onderdelen nog wel gewoon te bestellen, maar mogen ze gerust duur genoemd worden.

Gebruiksmotor

Gelukkig is er voor de CX nog wel het één en ander tweedehands te vinden en is dankzij de populariteit van het type in Duitsland daar ook



veel nieuw te vinden. Maar met name plaatwerk, de radiator en het voorspatbord zijn moeilijk of niet meer verkrijgbare onderdelen. Floris heeft bijgehouden wat hij zoal in de loop van het afgelopen jaar aan zijn CX vervangen heeft. Naast de al genoemde delen komen we op zijn lijstje tegen: een distributieketting, klinkingen, luchtfilter, oliefilter, accu, zekering, vorkveren, balhoofdlager, klepstelboutjes, schoenen en schokdempveren. Verder heeft hij een ander (mooier) voorspatbord aangeschaft en een tweedehands, origineel model. Ook heeft hij de remleidingen naar de schijfremmen vervangen door staalflex leidingen. Niet origineel, maar wel beter dan wat er destijds zelf opzette. Het resultaat is als Floris het noemt, een "heerlijke gebruiksmotor en prima om er je motorervaring weer mee op te bouwen. Je merkt wel dat hij een vrij laag zwaartepunt heeft, maar daar wen je snel aan en je kan ook precies voelen wanneer de motorfiets tegen zijn limiet aan komt." En Floris weet inmiddels waarover hij het heeft, want in anderhalf jaar dat hij de CX heeft, heeft hij al 5.000 kilometer onder de wielen door laten vallen - een kilometrage waarbij menige motorrijder met een gloednieuwe machine nog niet in de buurt komt. Op dit moment is de CX nog helemaal in originele staat - de hiteschilden op de uitlaatbochten ontbreken nog, en het nog gemonteerde zadel is een Italiaans sportzadel (dat echter erg lekker zit) - maar daar kan Floris niet echt mee zitten. "Er zijn mooiere CX-en, maar ik hou nu eenmaal meer van rijden en sleutelen dan van poetsen".

CX-ontwikkelingen

het succes van de oorspronkelijke CX500 en het niet uitblijven dat er varianten op de markt kwamen. Die behandelen we hier in grote stappen, want daarmee komen we toch een beetje buiten het klassieke bestek van ons blad. De oorspronkelijke CX500 (CX-A) werd in 1979 gebouwd en toen opgevolgd door de CX-B, die ondermeer een verchromde in plaats van zwarte radiatorkap kreeg en een klein cockpitruitje op de (qua vormgeving) afdakten koplamppartij. Dit model werd tot 1986 gebouwd. In 1980 kwam er de CX500 Custom bij, die ook tot 1986 gebouwd werd en waarmee ingehaakt werd op de ongelukkige Custom-mode die begin jaren '80 begon te bederven. De wat meer 'Europese' styling die Honda doorvoerde bij de CB400N en de CB900 werd ook toegepast bij de CX500 Eurosport, ook wel Sport genoemd, die van 1982 tot en met 1985 in de catalogus stond. Deze had een heel nieuw frame met Pro-Link achterwielvering en ook een schijfrem achter. De ook in 1982 debuterende GL500 Silverwing was bedoeld als een kleinere toervariant van de GL600 en was uitgerust met zowel het nieuwe frame als een forse toerkuip. Technisch gezien interessant was de CX500 Turbo, die met een turboladertje van slechts vijf centime-

ter doorsnede het toch al niet misselijke vermogen van de standaard CX van 50 pk bij 9000 tpm opvoegde tot 82 pk bij 8000 tpm. Een commercieel succes werd de in 1982 geïntroduceerde CX500 Turbo echter niet; er werden maar 380 exemplaren van verkocht. In 1983 groeide het V-twin blok naar 674 cc (met een vermogen van 65 pk) en kwam als zodanig in de CX650 Custom terecht. Ook van het nieuwe model verschenen een Eurosport en een Silverwing versie, evenals een turbo-uitvoering die goed bleek voor 90 pk. Deze laatste deed het nog slechter in de winkel dan zijn kleinere broer, want vond maar 58 kopers. Ondanks de veelheid aan varianten begon de dwarse V-twin tegen het midden van de jaren '80 zijn aantrekkingskracht op het koperspubliek te verliezen en in 1985 was het laatste jaar voor de 500 cc modellen. De 650 Silverwing hield het het langste vol; de productie ervan werd in 1988 gestaakt, kort na die van de 650 E (Eurosport). V-twins bleef Honda wel bouwen, maar die stonden weer ouderwets in de lengterichting van het frame.

De club

Speciale vermelding verdient tot slot nog de CX500 V-Club, waar inmiddels zo'n 700 liefhebbers bij aangesloten zijn, met in totaal waarschijnlijk zo'n 1000 machines. 'Aanstichter' van de club is Coen Berends die enkele jaren geleden uit persoonlijke interesse een webpagina over de CX500 op internet zette. Drie jaar geleden ontmoette hij mede-enthousiast Frans Koenn die van beroep webdesigner was. Frans ontwikkelde een nieuwe website, die vervolgens meer belangstelling kreeg - het record staat op 400 bezoekers op één dag. De website wordt zeer regelmatig geactualiseerd en bevat een schat aan informatie over de CX-serie. Er is een forum en nieuwtjes en evenementen worden ook allemaal via de website bekend gemaakt. De officiële naam van de club luidt "Honda CX500 V-Club", waarbij de V staat voor zowel de V-twin als voor 'virtueel'. Want eerst was er het 'internet clubblad' en daarna pas is de club ontstaan. Een 'papieren' clubblad heeft de club derhalve niet en dat zal er ook niet komen; de moderne klassieker liefhebber heeft tenslotte internet... Aan feitelijke activiteiten worden er clubweekends, toerritten en onderdelenmarkten georganiseerd. Een hoogtepunt elk jaar in begin juni is het Vechta-treffen in Duitsland, waar CX-rijders uit heel Europa elkaar ontmoeten. Kenmerk van de club is dat de leden respecteren dat ieder op zijn eigen manier met zijn hobby omgaat en dat ze allen op een plezierige wijze met elkaar omgaan. Op dit moment heft de club nog geen contributie, maar storten de donateurs een vrijwillige bijdrage. Een formeel-juridische structuur heeft de club nog niet, maar vanwege de persoonlijke aansprakelijkheid van bestuursleden bij evenementen en dergelijke wordt dat binnenkort toch maar veranderd. Wie belang-

stelling heeft voor de CX500 V-Club moet maar even internet opstarten en intikken: www.hondaCX500.com

Foto's: Hans van Dissel, Jan Heese/Archief Stichting Historische Motor Documentatie



De CX500 Custom debuteerde in 1980 en sloeg aan bij de liefhebbers van deze mode. De door velen verfoeide koplampbehuizing was nu verduinen, dat wel.



Technisch buitengewoon interessant was de CX500 Turbo. Dit pre-productiemodel was te zien op de IFMA in Keulen in 1981.



De CX500 Eurosport die in 1982 verscheen deelde zijn styling met die van de CB400N en de CB900.



In 1983 kwam de 674 cc CX650 uit, in verschillende versies. De Silverwing (hier een beetje uit 1986) bleef het langst in productie, tot medio 1988.