



Honda CX650 Turbo

Fluitend naar je werk

Te duur, te dorstig en door z'n plots inkomende turbo behoorlijk tricky om te rijden. Zo maar een paar kwalificaties die ervoor zorgden dat de Honda CX500 Turbo en zijn opvolger CX650 Turbo maar mondjesmaat verkochten. Het kwam de exclusiviteit wel ten goede. Een Turbo was en is zeldzamer dan een shoppende tyrannosaurus rex op de Kalverstraat.

TEKST: REIN DE RUITER • FOTOGRAFIE: RONALD VAN DEN HURK



oe lang is het al weer geleden dat je voor het laatst een Honda CX500 of 650 Turbo in het wild hebt gespot? Voor mij kan dat zo maar eens begin jaren tachtig zijn geweest. Toen stond ik me op de Honda-stand op de MotorRAI te verlekken aan een krijgshaftig gespoten motorfiets die geen twijfel liet bestaan waarop zijn faam was gebaseerd: de turbo. Het stond overal op: de uitlaat, het zadel en overal verspreid op de kuipdelen. Dat Japanners bekend staan goede ideeën te 'lenen' van andere fabrikanten, kwam ook op deze machine weer tot uitdrukking. De letters TURBO stonden in spiegelschrift onder de brede koplamp. Geleend van BMW, zie hetzelfde stylistische grapje een aantal jaren eerder had uitgehaald op de voorspoiler van hun 2002 Turbo. Ik vond de motor schitterend;

de brochure ligt vast nog ergens in een kastje.

Honda stelde de CX500 Turbo in 1980 voor op de Duitse IFMA motorshow. Het was de eerste machine met drukvulling ooit die een fabrikant in serie bouwde. De reacties van pers en publiek waren positief. Dat lag meer aan zijn looks dan aan z'n rij-eigenschappen, aangezien nog niemand er een meter op had gereden. Pas eind 1981 kreeg de vakpers de gelegenheid om er een blokje mee te sturen. Inmiddels waren ook Yamaha, Suzuki en Kawasaki in het turbogat gestapt en waren er Duitse turners die een sukkelige BMW R100S dankzij turbotechniek omtoverden in een helse machine waarmee je bijna alleen op het achterwiel kon rijden. De turbo leek ook in de tweewielerwereld volledig te zijn doorgebroken.

Geen sexy uitstraling

Honda maakte bij z'n Turbo gebruik van het watergekoelde V-twin blok met cardanaandrijving van de populaire CX500 die in 1978 op de markt was gekomen. De cilinders waren dwarsgeplaatst, een bouwwijze die de Italiaanse collegae van Moto Guzzi ook hanteerden. Ze stonden onder een hoek van 80° maar om de benen van de berijder extra plek te geven had Honda de cilinderkoppen 22° naar binnen gedraaid. Het resultaat was dat zelfs langere Europeanen prima op de machine konden zitten. Omdat de standaard CX500 bepaald geen sexy uitstraling had en Honda meende dat het merk wel een spraakmakende motor kon gebruiken, kwam de fabrikant met een revolutionair plan op de proppen:





LEVENSGEVAARLIJK

De turbotechniek is dit jaar vijftig jaar oud. Chevrolet introduceerde in 1962 de Corvair Monza Spyder, de eerste seriegeproduceerde auto met turbo. Vooral Porsche heeft ertoe bijgedragen de turbo te vervolmaken. Door deze techniek intensief op het circuit te gebruiken, kon Porsche uiteindelijk een turbo voor straatauto's ontwikkelen die als voorbeeld diende voor vele autofabrikanten.



In 1974 zette Porsche de 911 3.0 Turbo op de Salon van Parijs die – nog zonder intercooler – 260 pk leverde. Het model was ontaard snel en was voor mensen die niet konden sturen levensgevaarlijk door z'n plotseling inkomende turbo-power.



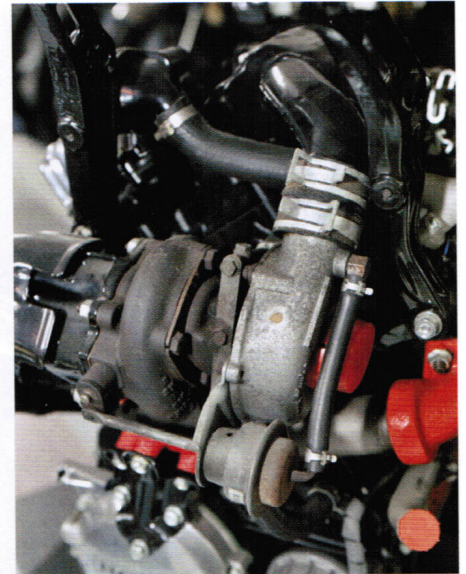
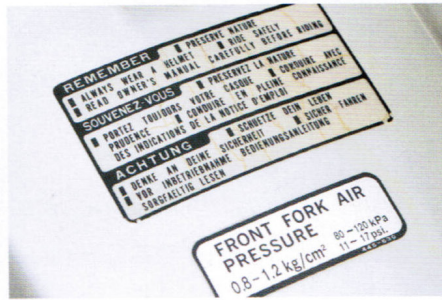
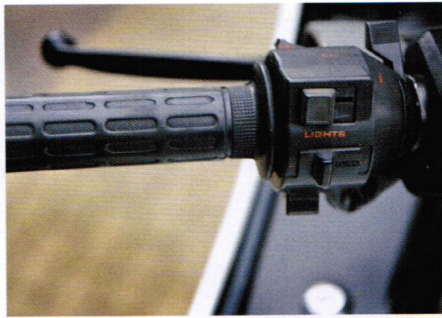
een motorfiets met een turbo en elektronische geregelde brandstofinspuiting. Door het concept van de dwarsgeplaatste V-twin was het eenvoudig om beide uitlaten aan de voorzijde samen te laten komen en zo gezamenlijk de turbo aan te drijven. Dat daar natuurlijk wat meer vermogen en dus ook warmte geproduceerd zou worden, werd door de waterkoeling probleemloos getackeld. Samen met een aantal andere aanpassingen aan het blok leverde het uiteindelijk een maximum vermogen van 82 pk bij 8000 t/min op, liefst 32 pk meer dan de standaard CX500. En omdat het oog ook wat wil, ontwierpen de Japanners in een – overigens Duitse – windtunnel een nieuwe kuip. In parelmoer gespoten en met fluoriserend rood en grijs afgewerkt straalde de machine klasse en kracht uit. Het naar boven oplopend ruitje zag er niet alleen lekker uit, maar was ook nog functioneel. Het hield je tot hoge snelheid comfortabel uit de wind. De klokken in de kuip waren heel compleet met snelheidsmeter links en toerenteller rechts en daartussen ledjes voor de turbodruk.

Turbo-effect

Het was bij de nieuwe Turbo niet allemaal goud wat blonk. De motor zoop brandstof

als een ketter, tot wel 1:10 aan toe! Daarnaast was er het turbo-effect. Het schoepenrad kwam nogal plotseling in en kon je onaangenaam verrassen. Onder de 3500 toeren was de machine vergelijkbaar met de normale CX, maar vanaf 4500 ging het razendsnel naar de 9000 t/min. Kwam het vermogen in een bocht ineens los, dan was bidden vaak te laat. De machine had dan de sterke wens rechtdoor te gaan. Ook het rijwielgedeelte stond niet echt bekend als stabiel, ondanks het pro-link veersysteem achter en een anti-duikinrichting voor. Met name op hoge snelheden werd de motorfiets licht en zoekerig en vertoonde hij pendelneigingen.

Honda zette in 1983 de CX650 Turbo in de markt met 100 pk vermogen, een zwaardere voorvork en regelbare achtervering. De nieuweling was vier kilo lichter dan zijn voorganger, onder meer door de kuip nu niet meer uit plastic maar uit polyester te fabriceren. Ook de fluitende turbo werd gemodificeerd en de compressie ging wat omlaag waardoor deze motorfiets betrouwbaarder werd dan de CX500 Turbo. Nadeel van die aanpassingen was dat de prijs nog verder steeg, terwijl z'n voorganger ook al niet als weggever te boek stond. Honda hield de CX650 Turbo nog vier jaar



Een kleine turbo zorgt bij de Honda voor een enorm effect maar kan tricky zijn.

Het schoepenrad kwam nogal plotseling in en kon je onaangenaam verrassen. Kwam het vermogen in een bocht ineens los, dan was bidden vaak te laat.

in productie, maar dat leverde bepaald geen rendement op. Het model bleef wel nog vier jaar op de prijslijst staan maar een verkoopsucces is het nooit geworden. Van de CX500 Turbo verkocht Honda wereldwijd met moeite 5.343 exemplaren; van de CX650 slechts 1.777. Honda Nederland in Ridderkerk nam daar zo'n tweehonderd

500's en dertig 650's van voor zijn rekening.
De motorfiets met turbo stierf een zachte
dood. Exclusiviteit gewaarborgd, dus.

Gerhard Hankel heeft iets met bijzondere tweewielers. Zoals de Honda CX500 Turbo en z'n opvolger, de CX650 Turbo. Waar de meeste motorliefhebbers al blij zouden





“Er is bijna geen onderdeel meer van te krijgen. Dus als er wat kapot gaat, dan ben je gelijk goed de Sjaak.”

zijn met een enkel rijdend exemplaar, heeft Hankel er liefst vijf. Met een CX650 Turbo gaat hij dagelijks letterlijk en figuurlijk fluitend naar zijn werk.

Hankel reed in de jaren tachtig al met een gewone CX500. “Maar die was me te tam. Dus kocht ik een CX650 Sport. Maar

het kon nog beter, vond ik. Via een kennis kocht ik in Amerika een CX650 Turbo met maar 800 miles op de teller. De machine was door Honda aan een Highschool geschonken voor studiedoeleinden. Toen het studieobject overbodig werd, is het frame in stukken gezaagd – een complete machine verkopen mocht niet – en heb ik de losse delen gekocht. Via de club heb ik een frame gevonden en de Turbo weer in elkaar geschroefd. Het resultaat is een splinternieuwe motorfiets. Hij staat bij mij op zolder; ik beschouw ‘m als de aanzet tot mijn pensioenvoorziening.”

Op de zolder van zijn dijkwoning in Lopik staan overigens meer tweewielers. Hankel heeft zo’n honderd verschillende Zündapps verzameld; het Duitse merk is zijn tweede



passie. De liefhebber vervolgt zijn Turbo-verhaal. “Van een rijsschoolhouder uit IJsselstein kocht ik m’n tweede CX650 Turbo met een tonnetje op de klok. Die heb ik zelf gerestaureerd. Daarna kwam er een derde exemplaar uit Italië, ook een studieobject. De leerlingen op die school hadden er per ongeluk 24 Volt op een 12 Volt accu gezet zodat alle elektronica was overleden. En dat was nummer drie.”

Boom

Een maat van Gerhard Hankel zorgde onbedoeld dat de verzameling van de Lopiker met een extra exemplaar werd uitgebreid. “Hij reed met zijn CX650 Turbo met hoge snelheid tegen een boom waarna de motor in brokken in een sloot terecht kwam. Ik heb de machine weer helemaal in elkaar gezet, wat een hele klus was. De motor lag finaal in tweeën, en omdat hij in het water was gelazerd waren de elektronica en de turbo kapot. Het resultaat mag er wezen. Met deze motor rij ik dagelijks. De laatste Turbo die ik heb gekocht is een 500. Van een particulier overgenomen; een beetje verweerd maar een poetsbeurtje en hij was weer in mooie staat.”

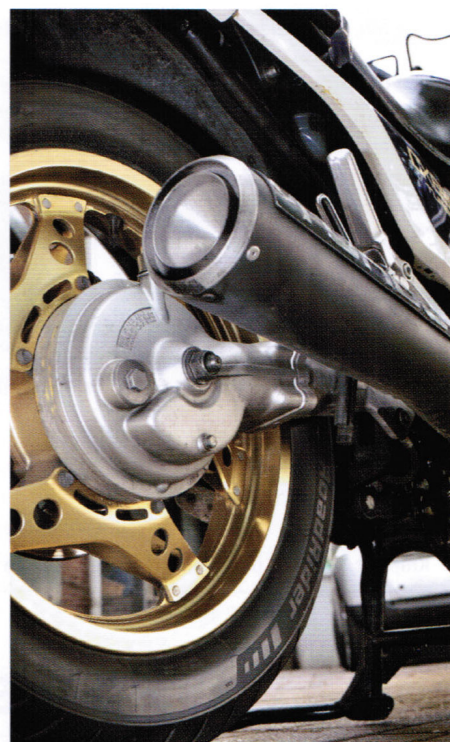
Daar staan ze dan mooi te zijn. Behalve op de herrezen motor voor dagelijks gebruik staan de Turbo’s binnen. “Dat heeft natuurlijk wel een reden. Er is bijna geen onderdeel meer van te krijgen. Dus als er wat kapot gaat, dan ben je gelijk goed de Sjaak. Dat beperkt het gebruiksplezier wel, geef ik toe. Maar ernaar kijken terwijl ze stil staan is ook een deel van het plezier.”

Niet heel veel mensen herkennen de Turbo’s van Gerhard Hankel. Ze staan in ieder geval garant voor een praatje met geïnteresseerden. “Dan krijg je van die vragen als ‘is dit origineel of heb je ‘m zelf gebouwd’. Het toppunt van onkunde had ik laatst met een politieman. Die zette me aan de kant, wees op al die turbo-stickers en vroeg me vervolgens: ‘ben je niet wat te oud geworden om zulke stickers op je motor te plakken?’. Ik heb het maar zo gelaten.” ◀





Het goede nieuws: een bougie is voor een CX650 Turbo vooralsnog wel te krijgen.



DE DESKUNDIGE

AXEL VON MEYENFELDT
van Axels Bike Shop in
Heerhugowaard

"Je hebt van die motoren waar je een herinnering aan hebt. In het geval van de CX500 Turbo is het een herinnering waarbij ik me de haren nog uit het hoofd trek. Zo'n vijftien jaar geleden kocht ik in de States voor duizend dollar een Turbo met maar 2000 miles op de teller. In nieuwstaat was ie. Ik heb 'm voor een schijntje in Nederland verkocht. Had ik die motor nu nog maar. Dan verdween hij in een halletje met motorfietsen die ik nooit meer weg doe. Toen werd ie verguisd; nu is ie gezocht en onvindbaar. Ik heb sinds die Amerikaanse machine geen Turbo meer in de zaak gehad. Mijn advies aan bezitters luidt dan ook: hou wat je hebt en vertroetel 'm. Want een Turbo in mooie staat kom je maar zelden tegen."

