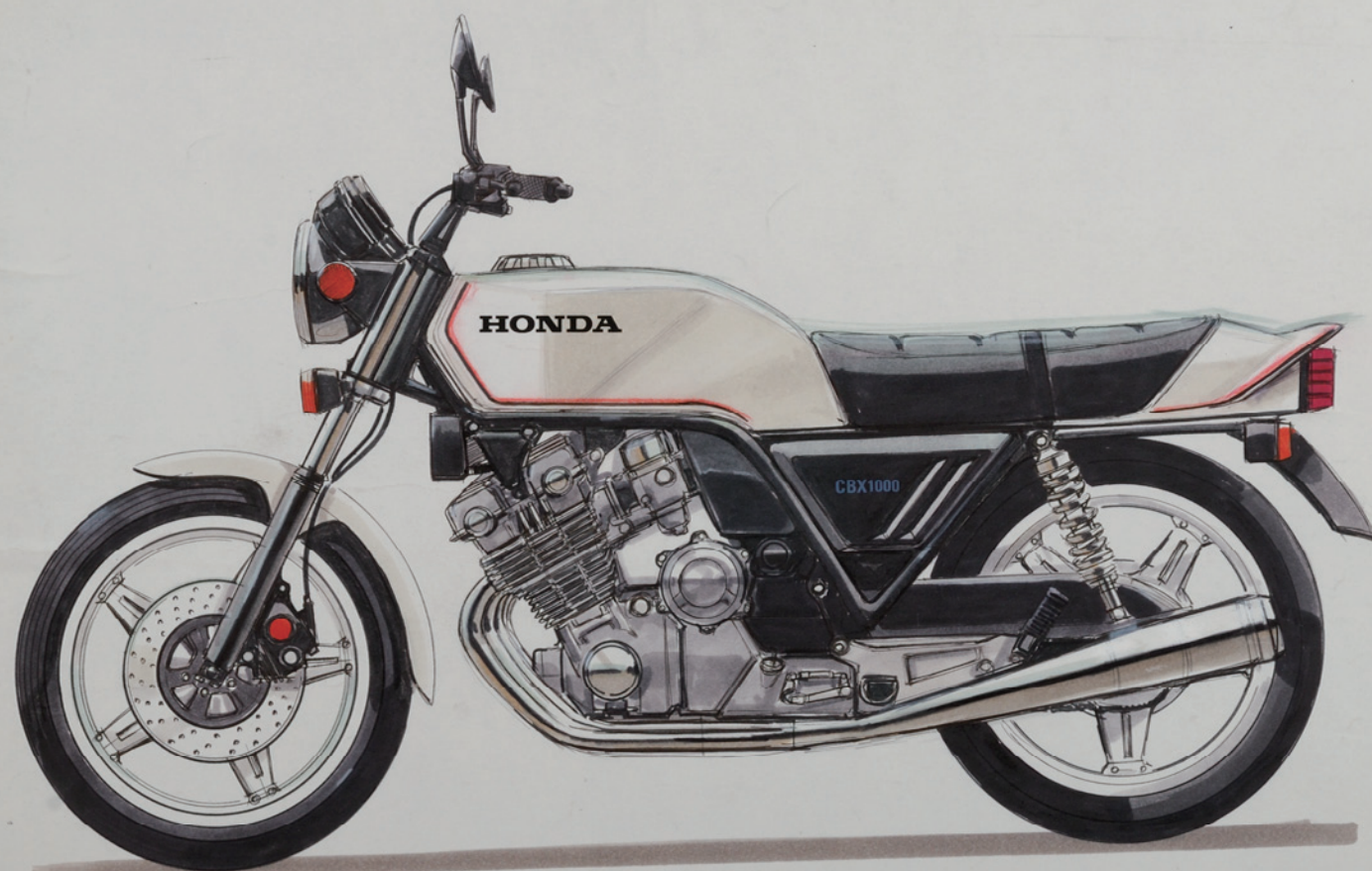


FINAL SKETCH

73



1978 Honda CBX

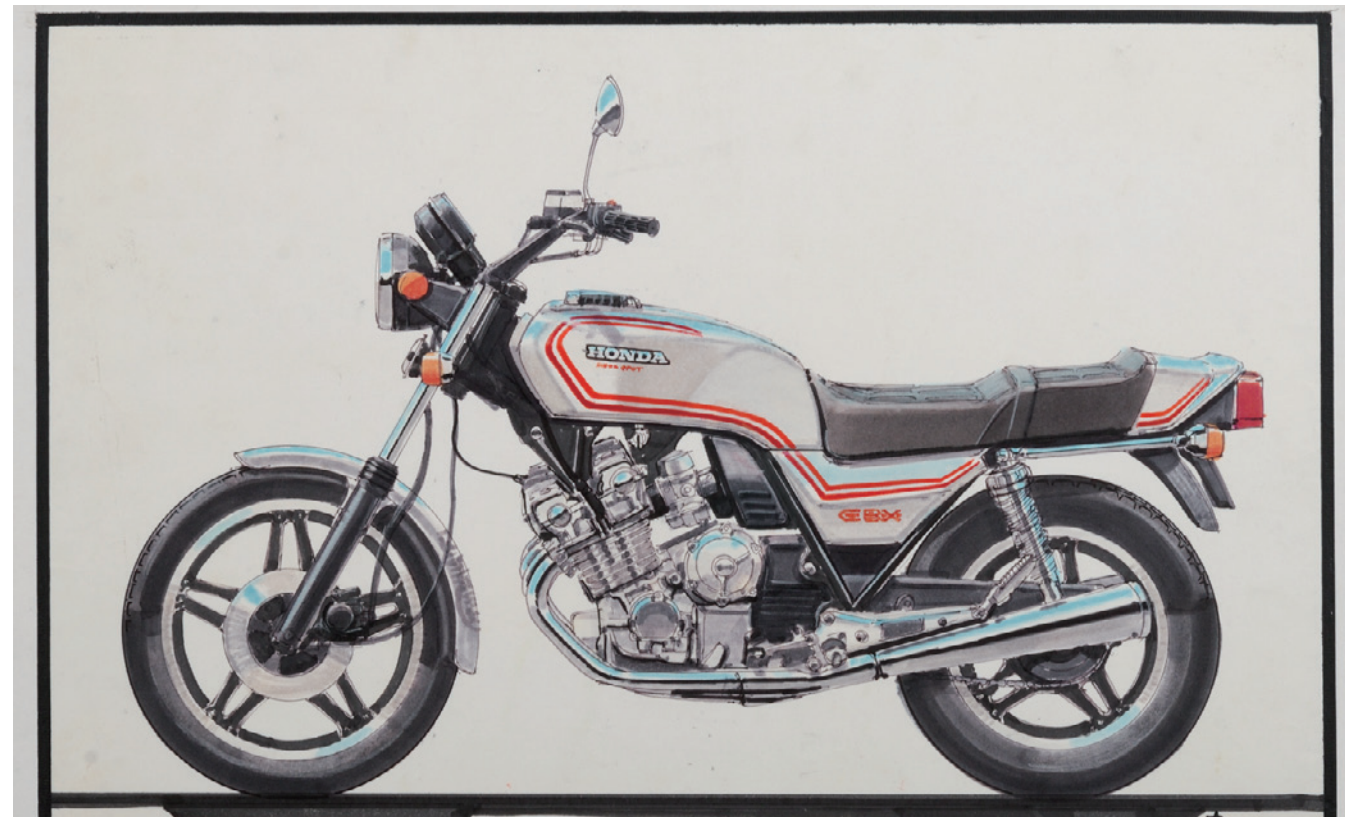
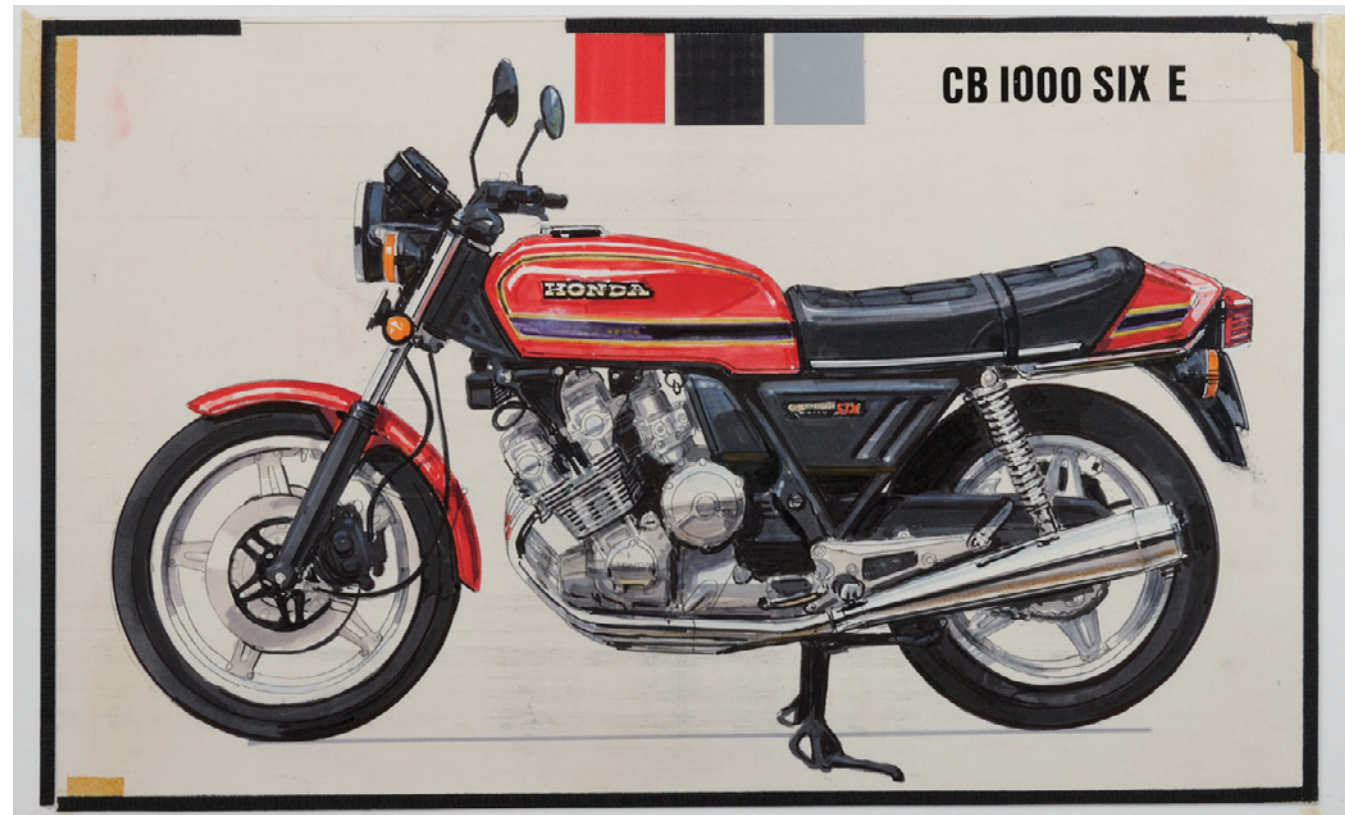
075

'70年代の国産バイク技術の粋を結集して開発した究極CB。

The ultimate CB developed by combining all the Japanese motorcycle technologies of the '70s into one.

世界の市場を席卷しつつあった日本製バイク。しかし真に世界に冠たるバイク王国になるには“金字塔”が必要だった。ツアラーの世界では一足早くGL1000によりその目的は達成していたが、スポーツモデルにおいて世界を震撼させるモデル、その登場が待ち望まれていた。

Japanese-made motorcycles were on the verge of storming the world's markets. But to become a motorcycle superpower that truly dominated the world, there needed to be a milestone. The GL1000 had already assumed this mantle in the world of touring bikes, but as far as sports models were concerned, the advent of the model that could shake the world was still awaited.



Modeler

大森義孝 Yoshitaka Omori

『一番最初のクレイモデルを立ち上げるためのクレイベースは、フレームがダブルクレードルでした』

74年。Hondaは馬力や加速力という単純なスペック比較ではなく、オートバイ造りへの哲学でライバルを打ち負かそうとした。ゴールドウイングである。水冷SOHC2バルブ水平対向4気筒エンジン。それはコグドベルトでシリンダー直上にあるカムシャフトを駆動する新しい手法が用いられていた。ドライブチェーンに代わりドライブシャフトが後輪を駆動し、徹底した低重心化を狙ってシート下に移動した燃料タンクというユニークなレイアウト。さらにタンクが移動したことでダミーとなったそれは「シェルター」と呼ばれ、カバーが3方開きとなる空間には、エアクリーナーボックス、冷却水のサブタンク、そして万が一バッテリーでのエンジン始動が困難になったときのために、取り外し式のキックペダルが装備されていた。四輪車のボンネットのような発想だったのである。

威風堂々としたスタイル、グランドツアラーとしての素地が今に続くゴールドウイングの出発点だったわけだ。しかし、カワサキZ1の登場以来、ドル箱のアメリカはもちろん各地で苦戦を強いられたホンダブランドにとって、その哲学は救世主とはならなかった。Z1を好むユーザーと、ゴールドウイングを好むユーザーが見事に共存したからである。スペックシートで戦えるバイクが欲しい。そんな現場からの声がCBX（1000）を開発する原点でもあり、同時にアメリカ偏重だったHondaのラインナップを、成長著しいヨーロッパ市場にもマッチする事も大きな課題だったのである。

その課題が明確化していった様子は開発中のクレイモデルの変遷を見ても感じとることができる。特にCBX-IIというモデルのキャラクターは、CB750FOURを正常進化させインライン6を載せたように見える。トラッ

“The first clay model base had a double-cradle frame.”

In 1974, Honda wasn't battling its rivals in such basic areas of contention as horsepower or acceleration; it instead wanted to deal them a crushing blow through its philosophy of motorcycle manufacturing. The centerpiece of that philosophy was the upcoming Gold Wing. This revolutionary new motorcycle featured a liquid-cooled, single overhead cam eight-valve horizontally opposed (or 'flat') four-cylinder engine. It also introduced a single cogged belt as a new method of driving its two widely separated overhead camshafts. Instead of powering the rear wheel with the usual chain, it featured a driveshaft, and the fuel tank was repositioned under the seat to effectively lower the center of gravity, giving the bike a unique layout. In place of the normal fuel tank, a 'shelter' was created, containing the aircleaner, a sub-tank for cooling fluid and a detachable backup kickstart pedal that could be used if a drained battery ever prevented the engine from being started. These devices were made easily accessible by opening their corresponding hinged covers. It was almost as if you were looking under the hood of a car.

This was how the Gold Wing began, and its majestic standing as the world's premier grand touring machine continues through to this day. However, for the Honda brand—which had been struggling around the world, including in its 'cash cow' American market, since the appearance of the Kawasaki Z1—this philosophy did not prove to be a savior. Users split between those who liked the Z1 and those who liked the Gold Wing. What

Text by Tsutomu Matsui
Photography by Yoshio Kumagai



大森義孝
昭和18年生まれ / 昭和44年入社 CBX、CB900F、TACT
など担当。
Yoshitaka Omori
(1943-) Joined Honda in 1969. Was in charge of CBX,
CB900F, TACT etc.

ドな外観と DOHC24バルブエンジンの組み合わせで、羊の皮を被った狼を狙ったに違いない。しかも左側にシビエ製のアディショナルランプをさりげなく取り付けあたりに、当時のハイスピードバイクを使うユーザー達のトレンドを採り入れた様子も見て取れるのだ。

なにより、'76年に登場したBMW R100RSとの比較検討をしたと思われる写真など、性能だけではなくヨーロッパに切り込むための存在感を封入しようという意図が伝わってくるのだ。

こうした製作段階において、CBXの開発に関わり、モデラーを勤めた大森義孝は当時を振り返りこう話す。彼は、CBXのデザイナーである森岡 實^{みのら}をして、「私と大森さんは二人で一人前ですから」と言わしめたほどの優れたモデラーであった。「一番最初のクレイモデルを立ち上げるためのクレイベースは、フレームがダブルクレードルでした。でも、このダウンチューブがあるフレームだとエキパイの下側がフレームを避けて横に出てくることになる。それにエンジンから出たエキパイがダウンチューブを交わす隙間がないくらいシリンダーピッチが狭い。そこを曲げるとなるともう見られない感じでした。外観の粘土を着ける前に、このフレームじゃだめだとなった。それでダイヤモンドフレームに変更になったんです。最初だからよかったんですね」

was needed was a motorcycle that could fight back on its specs alone.

This call from the grass roots signaled the start of development of the 1,000cc CBX. At the same time, the preponderance of models directed solely at the United States began slowly to shift more toward the distinct needs of the European market and its remarkable growth. Examining the transition seen in the clay model of the new machine provides a clear example of how that issue was dealt with. In particular, the character of the CBX-II gives the appearance of a fairly orthodox evolution from the CB750 Four to an inline-six configuration. By combining its rather traditional external design with a dynamic new dual overhead camshaft 24-valve engine, it was an obvious attempt to create a wolf in sheep's clothing. With such steps as the addition of a brilliant Cibie headlight on the left side, it also became apparent that Honda was attempting to adapt to recent trends among users of high-speed motorcycles of the time.

More than anything, however—judging by a photo taken in an apparent comparison with the BMW R100RS that appeared in 1976—was Honda's intention of creating a presence that slashed its way into the European market with more than performance alone.

Yoshitaka Omori, a modeler who was involved in the CBX program from its start, recalls these production stages.

"The very first clay model base we made used a conventional double-cradle frame. With frames that have downtubes, the lower portion of the exhaust pipes must come out at the sides in order to avoid hitting the frame. However, the cylinder pitch was so narrow that there was barely enough room for the exhaust pipes exiting the engine to avoid the downtubes. If that had to be bent, it would look like hell. So, before we could begin putting on

'60年代の世界グランプリやマン島TTレースで活躍したホンダのワークスマシン。その多くが採用したバックボーンフレーム。そこに6気筒を積んでこそ、ホンダスタイルを主張するため、ということでは実はないのだ。レイアウト上の理由からダイヤモンドとなったCBXのクレイベースに大森は別の意味で悩まされることになるのである。

「タンク、シートなどを造ってゆくとだいたい、40から50キロぐらいの粘土が着いています。エンジンはこの段階では木型が着いてますから、フレームの剛性体にはならない。飾りボルトが入っているだけです。ダブルクレードルのダウンチューブが無いわけで、上の細い2本だけで支えている。だから粘土の重みでたわんでホイールベースが伸びてしまう。木型のエンジンの下にジャッキを入れ、車輪も動かないように固めて、あちこちがんじがらめにして作業をしましたね」

『まだ迫力が足りない。これでナンバーワンを取るんだから、もっとなんとかならないのか!』

開発中の写真の多くにテールカウルがない。タンク、サイドカバーは市販されたCBXのイメージに近いが、テール周りだけは違う。テール回りにま

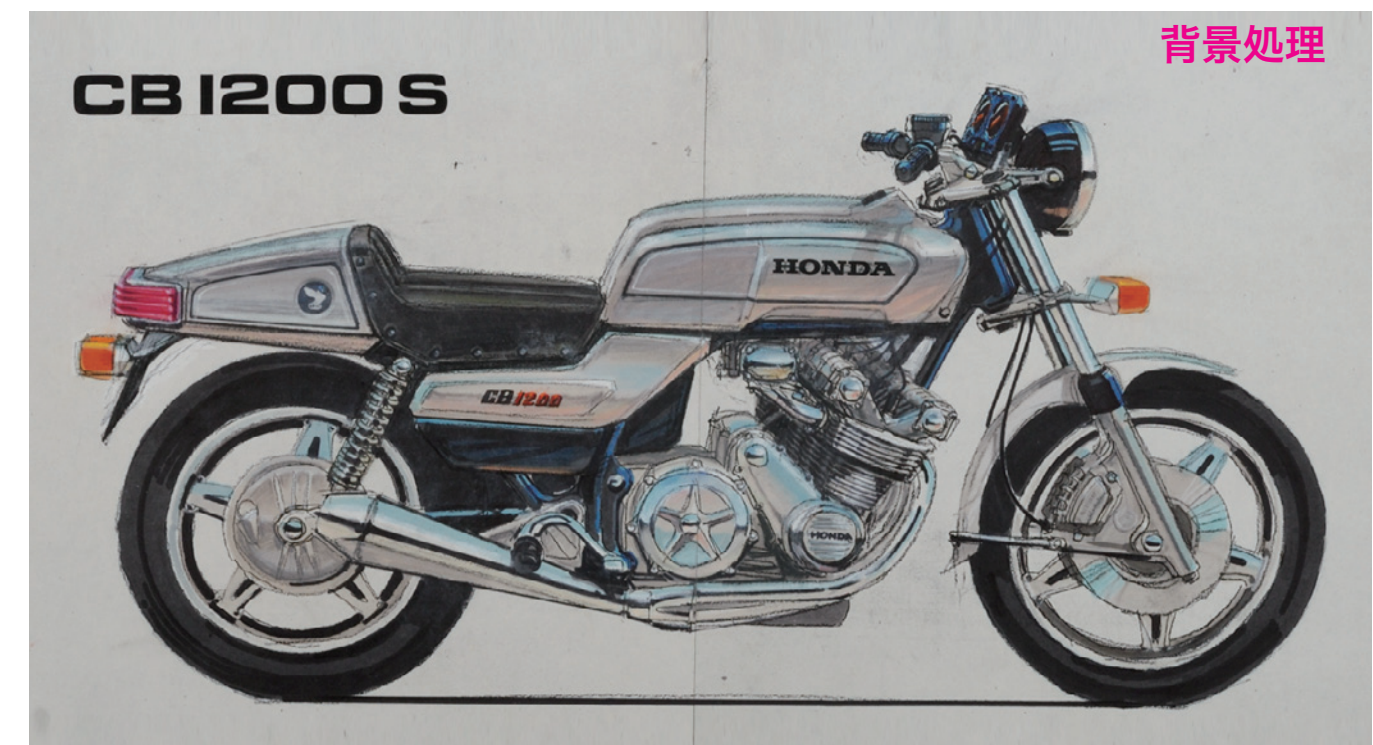
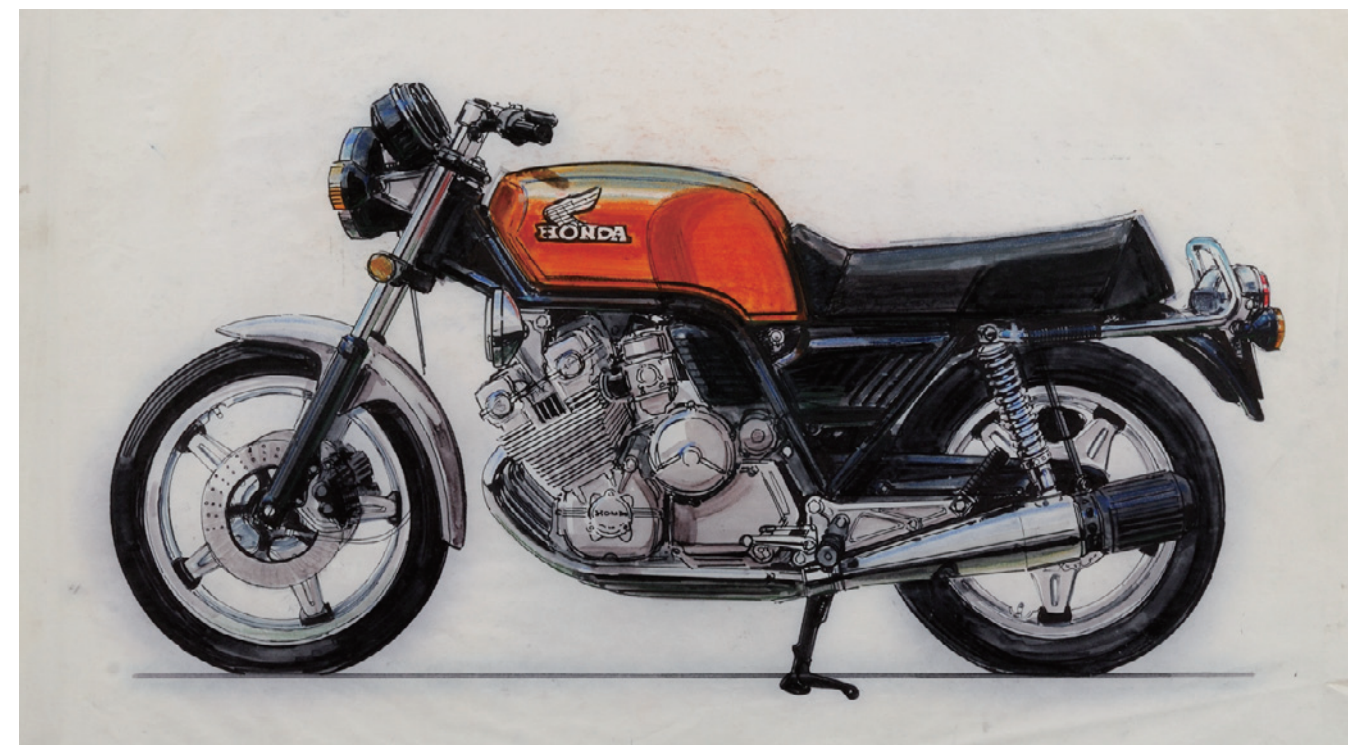
clay for the exterior, we had to do something about the frame. That's why we changed over to a diamond configuration. We were lucky to have realized this at the outset."

Honda's Works racers nearly all used backbone frames, and performed exceedingly well in World Grand Prix and Isle of Man Time Trial races throughout the 1960s. Yet, the idea that a six-cylinder engine installed in such frames could really emphasize Honda style was not even considered. Owing to the layout, the clay base for the diamond-frame CBX was causing Omori worries because of something else.

"Once you've made the tank, seat and the like, you're looking at about 40 to 50 kilograms of clay on the model. By this stage there was already a wooden model engine in it, however it couldn't sufficiently reinforce the frame since the only bolts installed were purely decorative. With no double-cradle downtubes, its only form of structural support were the two thin tubes running along the top, which soon buckled under the weight of the clay, stretching out the wheelbase. So, we put a jack under the wooden model engine and fixed the wheels so they wouldn't move. We had to tie down all sorts of bits in order to get the job done."

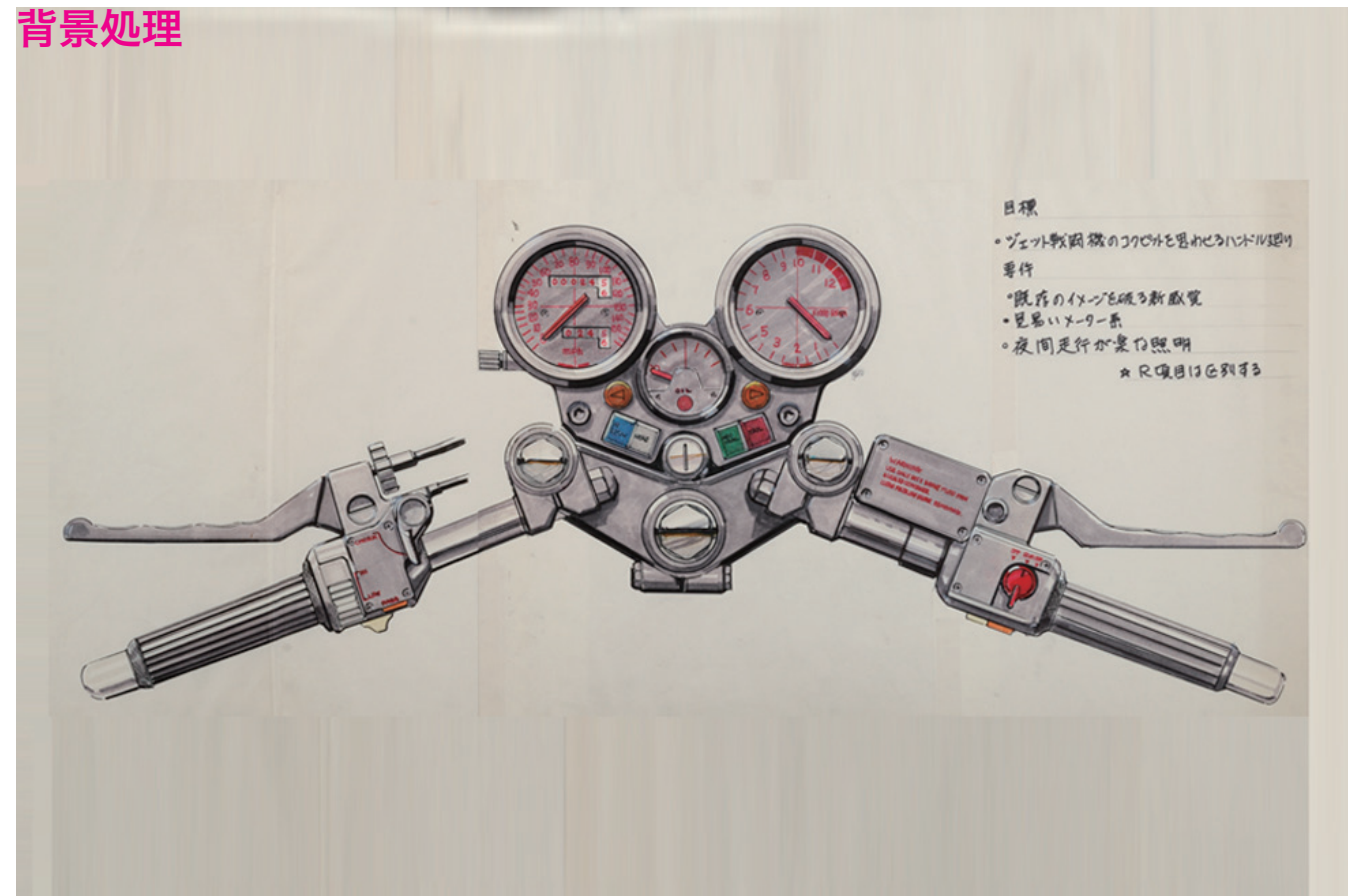
Many of the photos taken during the development stage don't show a tail cowl. The tank and sidecovers look quite similar to the CBX that eventually appeared on the market, but the tail area is significantly different. Omori gives a full account of what happened with the tail section.

"At that point, we were already close to the final version and were just about to start mass-production without the tail cowl. It was right at this time that designer Minoru Morioka was in Europe working on drawings for the CB750F/900F. The managing director of R&D looked at the clay model and



背景処理

背景処理



つわる経緯を大森はこう教えてくれた。
 「ファイナルに近いことです。その時点でテールカウル無しで量産寸前までいってました。ちょうどデザイナーの森岡さんがヨーロッパにCB750F/900Fの絵を描きに行っているときです。研究所の常務がクレイモデルを見てこう言いました。“まだ迫力が足りない。これでナンバーワンを取るんだから、もっとなんとかならないのか”と。それをデザイナーの池田さん（CB750FOURのデザイナー、池田均^{のち}）にもクギを刺したんです。池田さんも森岡に戻るまでしょうがないよな、と困ってしまって、私の好きなようにやらせて下さい、と池田さんに言って自由にやらせてもらったんです。

それで羽の着いたテールカウルを造っていたんです。そうしたら池田さんがそれを見て“これはどんな効果があるんだ、ギミックじゃないか”と。“それがどんな効果があるか、ブルーヘルメット（本田技術研究所社内レースチーム）の角谷新二に聞いてこい”と。もちろん、私も角谷が『効果あります』、と言うとは思っていません。でも、今それを言うとなますます怒られる（笑）。食堂に角谷を呼んで見せたんです。

“カッコ良いじゃないですか。それが一番。それでいきましょう”となった。池田さんも一応フランスの森岡さんに確認をすると、ちょうど森岡さんもCB900Fで同じような絵を描いていた。CBX用には、羽付の絵は無かったですね」

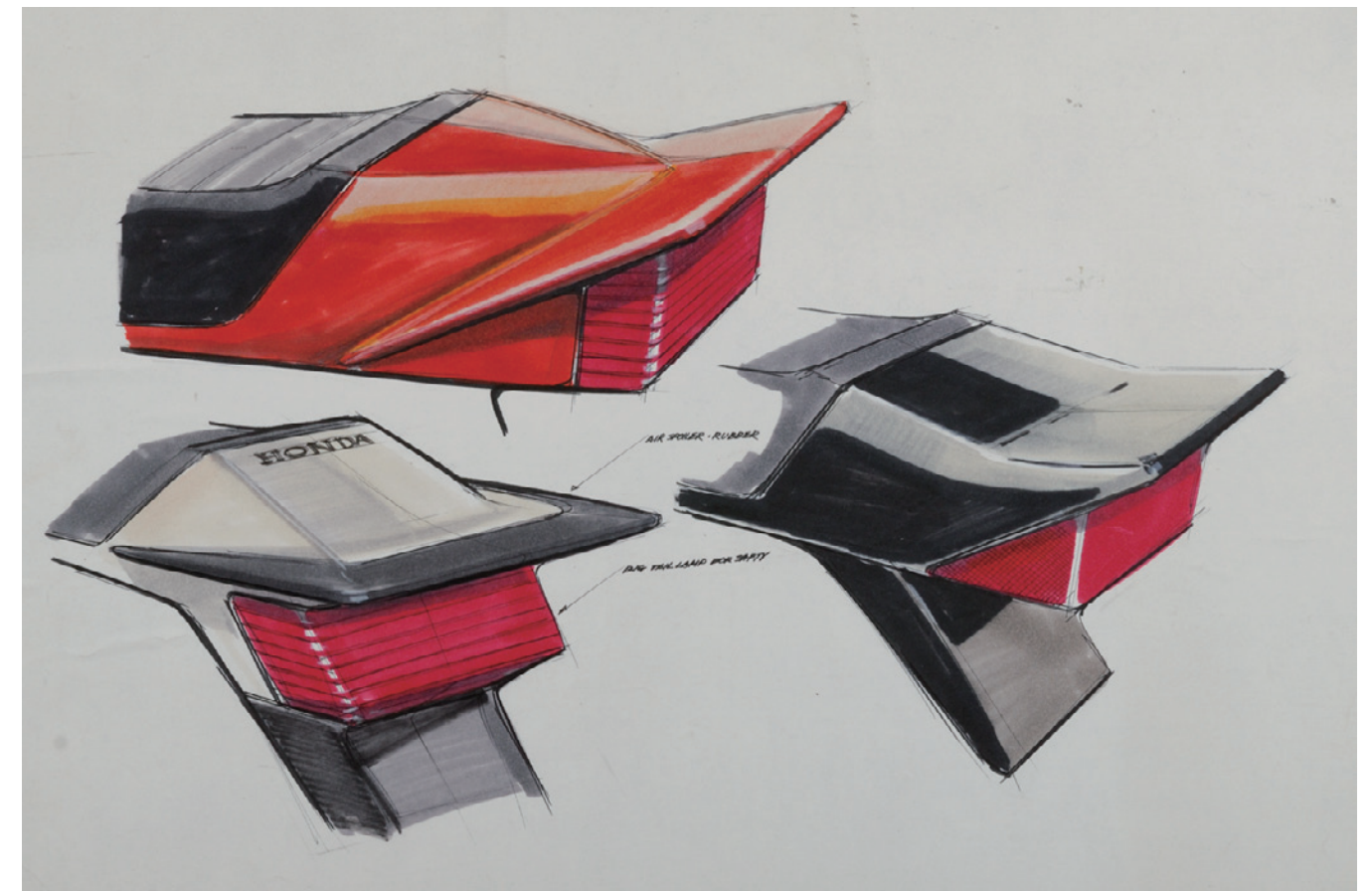
said, “It still has no punch. Since we want this bike to make us Number One, can't you do something more with it?” He drove the point home to Hitoshi Ikeda, designer of the CB750 Four, who didn't know what to do, but had to take on the case anyway until Morioka came back from Europe. I asked Mr. Ikeda if he would let me do what I liked with the bike, and he agreed to let me have a go at it.

“I ended up making a winged tail cowl. Mr. Ikeda saw it and asked ‘What effect does that have? Isn't it just a gimmick?’ He told me to go and ask Shinji Kakutani of the Blue Helmets (Honda's company racing team) what sort of effect the tail cowl would have. Of course, I never expected Mr. Kakutani to tell me it would be effective. But if I had said that then, I'd have ended up in even deeper trouble,” Omori says with a laugh.

“I met up with Mr. Kakutani in the cafeteria and showed him the model. ‘Hey, that looks really sharp. That's the most important thing. Let's go with that,’ he said. Mr. Ikeda then contacted Mr. Morioka in France to get approval to go ahead, and we learned that Mr. Morioka was also drawing up the same sort of thing for the CB750F/900F. But there was no drawing of a winged tail cowl for the CBX.”

Without that drawing, the rear cowl might have ended up with a completely different shape. During the CBX's rendering stage, Morioka himself had made a drawing with continuous flowing lines for the tank, side covers and tail cowl. He said he got that image from a customized motorcycle he saw during his stay in France, and he felt the image was the embodiment of the new CB750F/900F. Morioka recalls the events at the time.

“The timing was right for a change away from traditional motorcycle shapes. Kawasaki had already done so, but Honda had not yet changed by then. It was a time when the market was really expanding. Before that, some people had ridden motorcycles and been impressed by their high performance. These became popular and manufacturers began making lots of



その絵が無ければこのリアカウルもまた別の形だったかもしれない。森岡自身、CBXの段階でタンク、サイドカバー、テールカウルに連続したフローイングラインのベースになるような絵を描いている。そのイメージがフランス滞在中に出会ったカスタムバイクによりCB750F/900Fに結実したと語っている。森岡も当時を振り返る。

「トラッドなオートバイから形が変わるタイミングでした。カワサキもやっていました。ホンダはその時まだ変化がなかった。市場が大きく拡大する時でした。それ以前は一部の人が初めてオートバイに乗り、高性能なバイクに乗って驚くというものでした。それがポピュラーになり、多くのメーカーが多くのモデルを作り始めていた。それもあってヨーロッパにも大きな市場が広がり始めていたんです。ホンダもアメリカ向けに高性能なバイクを作るだけでは遅れてしまう、そんな時期でした」

’70年代、テールカウルを採用するのはカワサキの一部の機種にすぎなかった。しかし’75年を境にカフェレーサーのトレンドが量産モデルに反映されると、マイノリティーだったテールカウルがマジョリティーとなりスポーツバイクのアイコンになる。CBXは正にそのマジョリティーのなかでさらに羽を着けるという特別な個性として光った。また、CB750F/900Fに先だって採用されたジュラルミン鍛造パーツ群も、ライバルとは一線を画するものだった。こうした開発の影に隠れていた話からも、新しいものを生み出すことが常に手探りの連続であることがうかがえるのである。

models. And then Europe began to expand into a really big market. Honda would fall behind if it merely tried to get by with performance bikes made for the United States. It was that sort of era.”

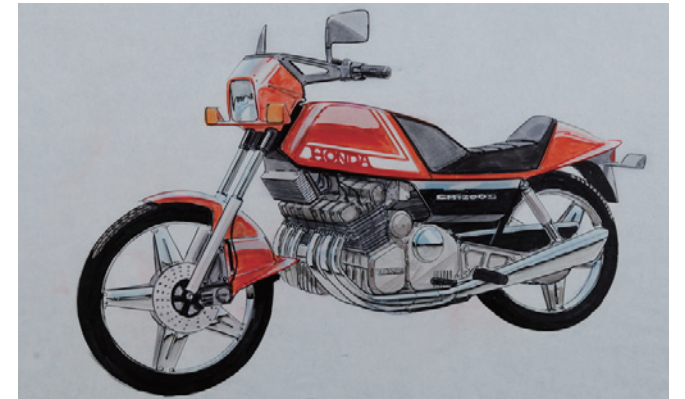
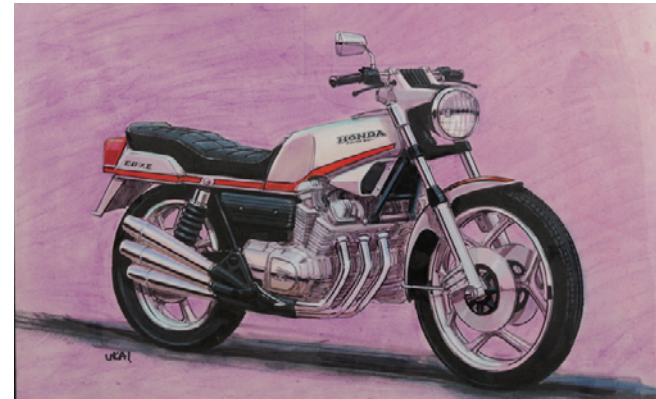
In the 1970s, the only models to use tail cowls were a few put out by Kawasaki, like the Z1. But starting around 1975, the café racer trend began appearing on mass-produced motorcycles, and the tail cowls that had only been seen on a minority of bikes suddenly took over and became an iconic part of the majority of sportsbikes. By adding the characteristic shape of upswept wings to its tail cowl, the CBX was further able to stand out from the majority of the pack. Also, by introducing cast duralumin parts before the CB750F/900F debuted, the CBX was able to draw another line between itself and its rivals. As this behind-the-scenes look at how the motorcycle was developed suggests, the process of creating something new involved constant and continuous exploration.



背景处理



背景处理



開発の記録

Record of the development

SOHCのCB750FOURからRCB譲りのDOHCへ。そして怒濤の6気筒レイアウトを採用。

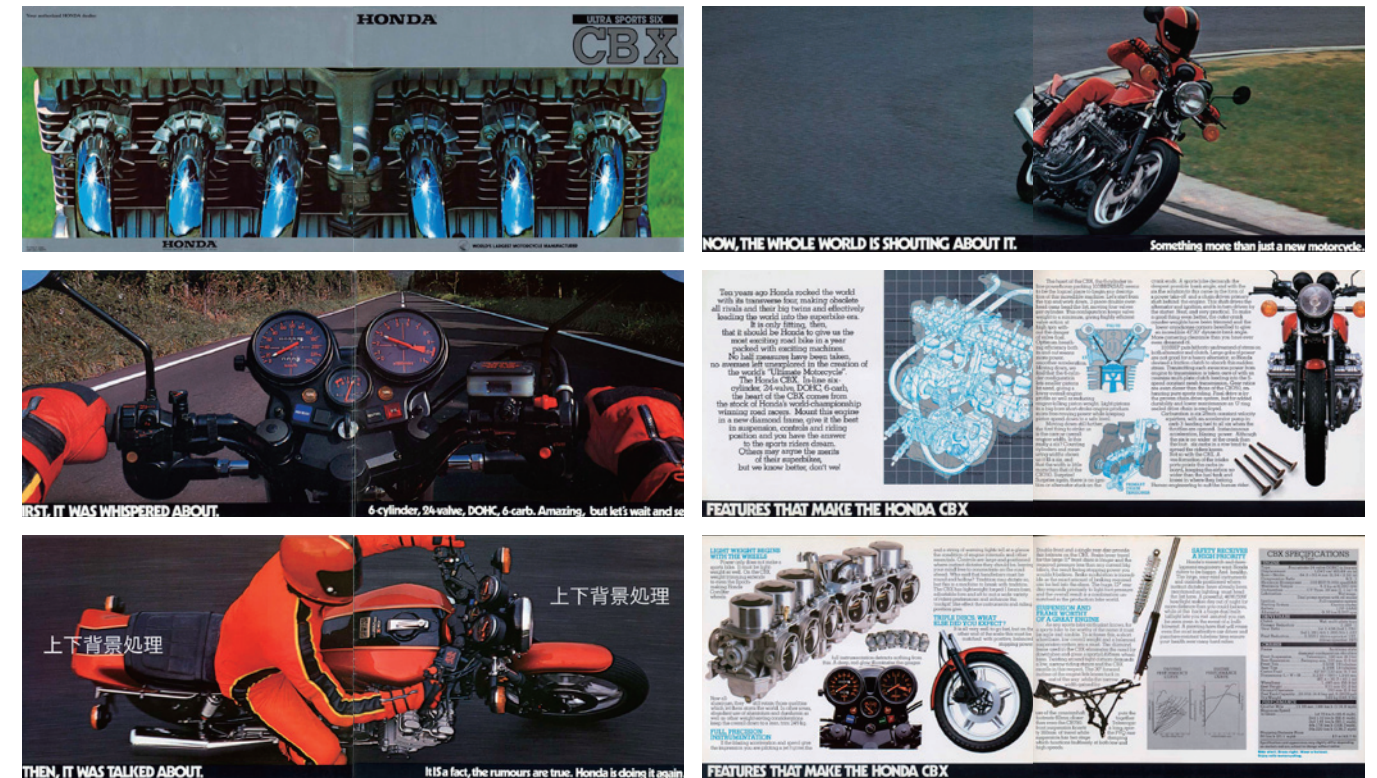
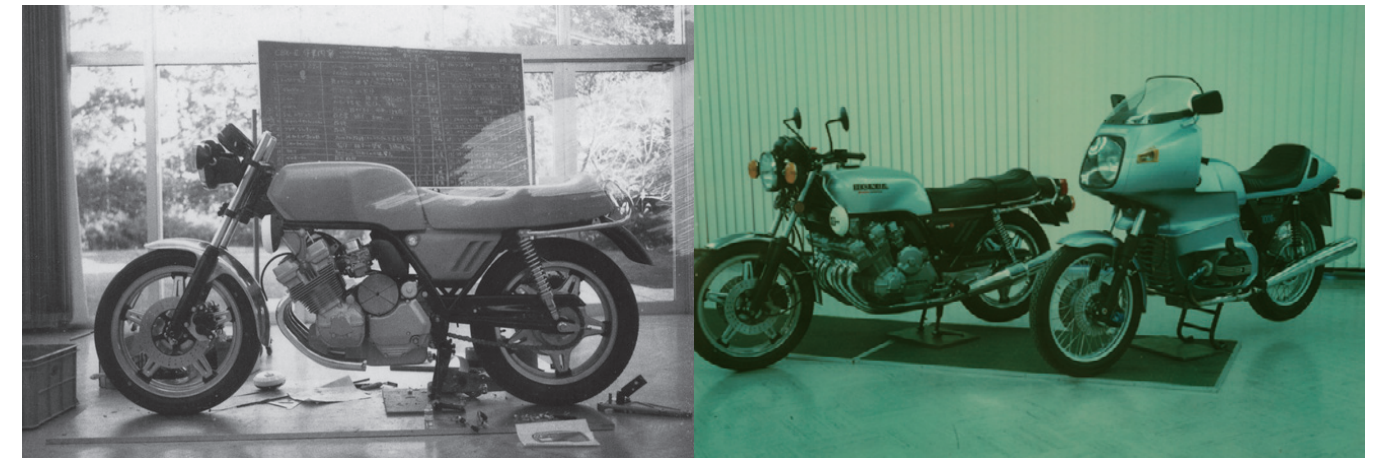
「CB」の究極モデルということで「X」が与えられ「CBX」となったというのが定説となった感のあるモデル名だが、開発の初期には「CB1000SIX」や「CX1000」といったネーミングが見られる。ここら辺から「CBX」となったとするのが自然だろう。このCBXの開発がスタートする以前からCB750FOURをDOHC化するアイデアがあった。DOHC4バルブ自体はその当時すでに耐久レーサーRCBが採用して技術的な裏付けは充分だったのだ。ただCB750FOURをDOHC化するだけではライバルに追いついただけ、もっと度肝を抜く「何か」が欲しい。ということで6気筒採用となったという。さすがに開発陣は巨大なエンジンに手を焼くことになるのだが、キャブを左右3個ずつまとめてV字型に配してライダーの足周りスペースを確保したり、クレードルからダイヤモンドフレームに変更したりとまさに「エンジンを走らせるための努力」が結晶となってCBXが誕生したのだ。

From the SOHC CB750 Four to the RCB's DOHC and then adopting a raging six-cylinder layout.

The accepted theory regarding the naming of the CBX, is that the 'X' was added to indicate that it was the ultimate machine in the CB lineup, but actually, from its initial development stages, such names as CB1000 SIX or CX1000 could also be seen. So, it would only be natural to assume that the CBX name was adopted from such early initial stages.

Even before CBX development had begun, the idea of using a DOHC head configuration on the CB750 Four was already in the air. The DOHC four-valve head had garnered sufficient technical backing for its performance, having already been used at that time on Honda's RCB endurance racers. However, by giving the CB750 Four a DOHC head, it would only appear be catching up with its current rivals, and thus something 'stunning' was sought to put it far ahead of the pack. That is apparently how the idea of using six cylinders came about.

Development engineers naturally had their share of troubles working with such a huge engine. With three carburetors arranged on both left and right sides in a V-shaped formation, leaving enough legroom for the rider required changing the frame from a then-standard cradle-type to a diamond configuration, which crystallized efforts to create an engine that could really run.



Honda CBX 1978 輸出モデル

■車両解説■

GL1000でビッグツアラーのジャンルを制したホンダだったが、欧米のスポーツモデル市場ではライバルに一歩先んじられた感があった。そんな状況を打ち砕き巻き返しを図るべく登場した、と言われたのがCBXだった。ただスーパースポーツとしての大本命は、並行して開発されていたRCBレプリカ、CB900Fで、その戦略は見事に成功する。CBXはホンダ・バイクの「旗艦」という存在だったのだ。

■Note■

By introducing the GL1000, Honda provided and dominated the big tourer class. On the other hand, in the U.S. and Europe the other makes had their advantage in the sports models class. To appeal Honda's exceptional high performance the 6 cylinder CBX was introduced. Although attracting much attention, Honda's real aim was to sell the RCB replica CB900F which was developed along with the CBX. The CBX was positioned as the "flagship model" of Honda motorcycles and supported the success of the CB900F sales.



■主要諸元■

- エンジン：空冷4ストローク並列6気筒DOHC4バルブ
- ボア×ストローク：64.5×53.4mm ●総排気量：1,047cm³
- 圧縮比：9.3 ●最高出力：103BHP/9,000rpm
- 最大トルク：8.5kg-m/8,000rpm ●変速機：常時噛合式5段リターン
- 全長×全幅×全高：2,220×780×1,145mm ●軸距：1,495mm
- 最低地上高：150mm ●車両重量：249kg ●燃料タンク容量：20.0ℓ
- タイヤサイズ（前・後）：3.50H-19 4.25H-18 ※輸出モデル

■Specifications■

- Engine ● Air-cooled 4-stroke 24-valve DOHC inline-6
- Bore×Stroke: 64.5×53.4mm ●Displacement: 1,047cm³
- Compression Ratio: 9.3 ●Max. Power Output: 103BHP/9,000rpm
- Max. Torque: 8.5kg-m/8,000rpm ●Transmission Type: 5-speed
- Dimension(L×W×H): 2,220×780×1,145mm ●Wheelbase: 1,495mm
- Ground Clearance: 150mm ●Loaded Weight: 249kg
- Fuel Tank capacity: 20.0ℓ
- Tire Size(Front-Rear): 3.50H-19 4.25H-18