

Honda V65 Sabre – Et alternativt samlerobjekt.



Honda's CB-modeller fra 70-tallet samt CBX 1000 er populære samlerobjekter blant mange av CHCN's medlemmer. På våre treff finner vi mange av disse flotte modellene, oppstilt på rekke og rad der de skinner i lakk og krom.

Her presenterer vi imidlertid en annen og mer ukjent Honda-modell, som det ikke finnes mange av i Norge.

For 23 år siden lanserte Honda-fabrikken en helt ny motortype for masseproduksjon. En vannkjølt 90° V4 med 16 ventiler, doble overliggende kamakslar og kardang. Året var 1982, modellene het VF 750 S og VF 750 C. En rekke ulike modeller ble produsert ut i fra dette grunnkonseptet i årene som fulgte, i størrelser fra 400 - 1100 ccm², med både kardang og kjededrift.

Her velger vi å presentere en mer ukjent modell. V65 Sabre, eller VF 1100 S som navnet hadde vært om den hadde blitt solgt i Europa. Men modellen ble produsert på Honda's fabrikk i Ohio, Usa - kun for det amerikanske og canadiske markedet i et begrenset antall som '84 og '85 mod.

Det nærmeste slektskapet i V4-familien finnes mot VF 750 S og VF 1100 C. V65 Sabre var førstnevntes "storebror", dvs. at sykkelen hadde samme grunnkonstruksjon. En kardangdrevet standardmodell med all-round egenskaper som kunne bestilles "naken" eller med Hondaline ekstrautstyr, som kåpe og sidevesker lakkert i sykkelens originale farger. For øvrig en løsning vi kjenner fra CB 750/900 FII og CBX 1000 ProLink.

Motoren er i prinsippet den samme som står montert i den mer kjente VF 1100 C / V65 Magna. Men i V65 Sabre er det tatt ut enda noen hester, gjennom endrede kamakslar, luftfilterboks og eksosanlegg.

Selv om vi har å gjøre med en modell som har over 20 år på nakken, er motoren så kraftig at den også i dag kan få nakkehårene til å reise seg på de aller fleste av oss. Med over 100 bakhjulshester og et kraftig dreiemoment var den datidens konge, frem til Yamaha lanserte sin legendariske V-Max. Fabrikkens data på V65S forteller om 1098 ccm², 121 Hk v/9500 o/min og 6 gir, hvor det sjette fungerer som "overdrive" - som også den kardangdrevne 750 modellen har.

Med en egenvekt på 242 kg, en akselavstand på 1590 mm, og en setehøyde på 848 mm, snakker vi her om en fullvoksen motorsykkel. Ellers er modellen bygget på en kraftig rørramme, med ProLink og støtdemper montert på svingarm med firkantprofil. Forgaffel har 41 mm indre ben, og er ellers utstyrt med "Anti-dive", av Honda kalt "Trac". Både forgaffel og bakdemper har luftjustering i tillegg til flere alternativ på returdemperingen. For å stoppe dette lokomotivet, ble det brukt doble skiver foran og enkel skive bak, alle med dobbelstemplede bremskalipere.

Men hvorfor har Honda betegnet sine modeller i USA "V45" og "V65"? Dette er jo kjent blant de fleste, og tallene viser til slagvolum i cu.in /kubikktoommer. 500 ccm² - utgavene hadde for øvrig betegnelsen V30.

videre >

Honda V65 Sabre – Et alternativt samlingsobjekt.

Når modellen ble testet i amerikanske mc-magasiner på 80-tallet, ble motorens effekt og ikke minst det saftige bunndraget omtalt som overveldende, og helt i toppklasse på hva som var tilgjengelig i motorsykler på den tiden.

Med erfarne ”piloter” på maskinen, ble en 1/4 mile (0-402m) unnagjort på drøye 11 sekunder, og med en sluthastighet på 195 km/t.

På landeveien ble det skrevet at V65 Sabre var en svært bra all-round sykkel, som passet godt til touring så vel som til raskere kjøring på mer svingete kurver. Men i konkurranse med mer sportslige modeller måtte den gi tapt. Med maskinens store mål, høye vekt og tyngdepunkt var den for lite smidig for å hevde seg i toppen. Til vanlig kjøring passet den imidlertid godt.

Innledningsvis skrev vi at modellen aldri ble solgt ny i Europa, og det er for så vidt riktig. Hadde det ikke vært for Br. Haavik i Hof, Vestfold. Disse hadde gode kontakter i USA, og tok derfor hjem 10 stk nye V65 Sabre, på siden av den vanlige salgskanalen til Kellox. Disse syklene fikk LA-skiltes, og mange av disse er fortsatt på veien i dag. Noen av disse sto svært lenge i sine frakkasser før de ble førstegangsregistrert, og i følge sikre opplysninger sto det to stk i kasser så sent som i 1993, hvor da den ene av disse ble solgt og nyregistrert. I tillegg til disse 10 syklene, er det bruktimportert noen få eksemplarer, så det totale antallet i Norge er ca. 15 stk. I Sverige og Danmark finnes det også noen, men ikke flere enn hva vi kan telle på en hånd.

'85-modellen ble forbedret på noen punkter i fra '84-modellen, bla. endring av motorfester, hendler, speedometer og andre mindre detaljer. V65 Sabre ble levert i tre fargekombinasjoner, Sort/Rødbrun med sølvstriper (1984)
Sort/Sølv med røde striper (1984/85)
Sort/Sølv med blå striper (1985)

Deletilgjengeligheten til disse modellene er begrenset, men en del slitedeler og noen få rammedeler blir benyttet også på andre Hondamodeller i Norge. I tillegg er mye i motor og drivverk identisk med Custom-utgaven VF 1100 C.

Ellers begynner det å bli vanskelig å få tak i spesielle nye deler til denne sykkelen i USA. Og det som finnes er ettertraktet også av amerikanske eiere.

V65 Sabre er fortsatt en populær motorsykkel borte i USA, og hvor samlingsobjekter oppnår en god pris, tatt i betraktning av at det er en 80-talls motorsykkel.

Det finnes også enkelte firma i statene som har spesialisert seg på overhaling, trimming og da også forsterkning av V4-motor / gearkasse. Dave Dodge v/ Dodge Racing Products er den mest kjente. Han har arbeidet med Honda V4 siden modellen kom, og var motorbygger og testpilot for R.C. Engineering.



R.C. (Russ Collins) hadde den gang et samarbeid med Honda USA på dragbikes.

Et positivt resultat av dette for den vanlige eier av en klassisk V4, er tilgjengeligheten av de såkalte ”oil-mods” som er et bolt-on sett for oljeforsyningen til toppene. Dette settet gir sammen med noen andre mindre forbedringer, en kurering av smøreproblemet til kamakslene om motoren ellers er i orden. Dette er et velkjent problem som de første V4 modeller slet en del med, og som enkelte eiere fortsatt opplever da de ikke er klar over at slike løsninger finnes.

V65 Sabre er helt klart en av de mange Honda-modeller som det er verd å eie. Ønsker du mer informasjon om Honda klassisk V4? Send en e-post til Svein Tore på stkabbe@start.no