



HONDA

MOTOR MAGAZINE

50 jaar
CB750
Four

DE DROOM VAN DE
OVALEN ZUIGERS

DAYTONA 1970: HONDA
VERBAAST DE WERELD

MET EEN CRF250L
OP WERELDREIS





CBR
650R

Ontdek
onze andere
Supersport
modellen



CBR1000RR Fireblade SP



CBR1000RR Fireblade



CBR500R



De nieuwe Honda CBR650R vervangt de CBR650F in Honda's line-up 2019 met een nieuwe, agressieve styling en sportievere rijhouding, voor betere sportieve prestaties op de weg. De 650 cc viercilinder klimt hoger in de toeren, levert meer vermogen en koppel plus beschikt over de Honda Selectable Torque Control (HSTC) en assist/slipperkoppeling. Ook geschikt voor rijbewijs A2.

www.honda.nl - www.honda.be

Misschien bent u bij het openen van dit tijdschrift wel een beetje verbaasd. Maken ze bij Honda naast uitstekende motorfietsen nu ook al magazines? Het antwoord zit in de vraag. Ja, natuurlijk. En met het eerste Honda Motor Magazine willen we in essentie net hetzelfde doen als met onze motorfietsen: u plezier verschaffen.

Honda kan als geen ander merk putten uit een rijke geschiedenis en tegelijk prat gaan op een onvergelijkbaar breed aanbod. Daarom is dit magazine ook een mix geworden van het verleden en het heden. Vooral ook omdat Honda's geschiedenis er mee voor gezorgd heeft dat de motorbranche geworden is tot wat ze vandaag is. En dan hebben we het lang niet alleen over de iconische CB750 Four, die dit jaar zijn vijftigste verjaardag viert. Maar ook over de vooruitstrevende technologie die Honda meer dan wie ook toepaste op zijn motorfietsen, over legendarische sportprestaties en over de visie om motorrijders over de hele wereld ieder jaar opnieuw de best mogelijke motorfietsen te bieden.

En zo komt het dat verleden en heden hand in hand gaan in dit nummer. Honda motorfietsen kun je immers niet in één vakje stoppen of onder één noemer brengen. Dat reflecteert zich nog steeds in het huidige aanbod waar zowel sportieve rijders, touring liefhebbers, scooterrijders, fans van nakeds als avonturiers hun gading in vinden. We hopen dat we er in geslaagd zijn de vermaarde Honda-diversiteit te vatten in een gevarieerd magazine en - vooral ook - dat we u daarbij naast heel wat rijplezier nu ook een beetje leesplezier mogen aanbieden.

Geniet ervan!

Tom Cambien

*Manager Motorcycle Division - Benelux
Honda Motor Europe Benelux Branch*



DIT MAGAZINE
IS EEN MIX
GEWORDEN
VAN HET
VERLEDEN EN
HET HEDEN.



TESTS

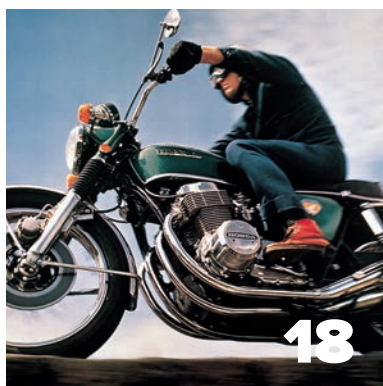
- 8** CB650R Neo Sports Café
- 28** CB500X
- 50** X-ADV
- 58** Monkey
- 60** Super Cub

REPORTAGES

- 12** Met de Africa Twin naar de Noordkaap
- 18** 50 jaar Honda CB750 Four
- 22** Hoe Honda in 1970 met de CB750 Four Daytona won
- 32** Wereldreis met de CRF250L
- 44** De droom van de ovalen zuigers
- 54** Oud en nieuw: de Honda Gold Wing

VERDER

- 6** Opener
- 35** Poster Monkey
- 36** Poster Marc Marquez
- 62** Honda-kleding
- 64** Hoe doe je dat Dave Thorper?
- 66** Fotoreportage Honda CB Day?
- 68** Iconische Honda: CB500Four
- 69** Iconische Honda: CBR900RR
- 70** Hoe doe je dat Freddie Spencer?
- 71** Afsluiter Toni Bou



18



54



64

X-ADV



**Ontdek
onze andere
Adventure
modellen**



Africa Twin Adventure Sports



Africa Twin



NC750X



CB500X



Ontdek de X-ADV, de eerste SUV motorfiets. Wanneer je de stad uitrijdt en voor open wegen kiest komen de lange veerwegen en het 17 inch voorwiel helemaal tot hun recht. Voeg daar de Honda Selectable Torque Control (HSTC) en de baanbrekende G-Mode voor rijden op onverharde wegen aan toe, en je weet waarom de X-ADV ontworpen werd om veel verder te gaan dan de grenzen van de stad.

www.honda.nl - www.honda.be

**OP
EN
ER**





EINDELOOS BOCHTENPIKKEN

Perfect weertje. Hemels asfalt. Overzichtelijke
bochten. Geen verkeer. En de Honda CB650R.
Soms kan motorrijden heel erg mooi zijn.



TEST:
HONDA CB650R
NEO SPORTS
CAFÉ

NEW KID ON THE BLOCK





Het blok blinkt uit door souplesse.



De Honda CB650R heeft ook een A2-versie.

Er zijn maar weinig typebenamingen in de motorwereld die zoveel weerklank hebben als de Honda CB-letters. Honda gebruikt de lettercombinatie al langer dan een halve eeuw en exact 50 jaar geleden brachten ze met de CB750 een motorfiets die de basis was voor alle moderne sportmotoren.

De CB650R is de nieuwste telg in Honda's Neo Sports Café-familie. Met al een 125, 300 en 1000 cc in het NSC-gezin, mag de CB650R gezien worden als de missing link. En misschien wordt deze middenklasser wel meteen de pater familias, want hij belichaamt precies wat een populaire naked nodig heeft. De prijs is laag, de uitstraling geslaagd en er huist een vierpitter onder de tank die zijn strepen al verdiend heeft. We moesten alleen nog even ontdekken hoe de nieuwe naked rijdt. Want er is toch best het één en ander veranderd om tot dit resultaat te komen.

De CBR650R heeft een gedeeld platform met de nieuwe CBR650R, een supersport voor de openbare

weg. Dat wil zeggen dat beide motoren 95 pk en 64 Nm hebben, uitschakelbare tractiecontrole en ABS, een nieuw LCD instrumentenbord, LED verlichting, een verbeterd frame (ten opzichte van de F-modellen waarvan ze afstammen), Showa ophanging, slipperkoppeling, radiaal gemonteerde remklauwen en een herwerkt diamant type frame.

Snel schakelen

De vorig jaar gelanceerde CB1000R Neo Sports Café staat nu al bekend als een verfiind beest. De motor doet moeiteloos en tot in detail wat je hem opdraagt, maar met 145 pk moet je toch een beetje ervaring in huis hebben om hem onder de duim te houden. Omdat de CB650R niet de gigantische vermogensberg aan boord heeft, kun je het vermogen optimaal gebruiken en het is ook nog eens leuk om snel schakelend door het hele vermogensgebied op zoek te gaan naar de meest geschikte vermogensafgifte.

Op dat vlak is de CB650R een typische viercilinder middenklasser. Wil je hard gaan, dan breng je hem aan het huilen, mag het wat rustiger, dan heeft de vierpitter bij de meeste omwentelingssnelheden genoeg souplesse aan boord om altijd vlot te rijden. De optionele up-quickshifter waarmee onze testmotor was uitgerust, droeg daar nog extra toe bij. Het systeem



Vroeger had een koplamp ook koelribben.

MOTOR

Type	Vloeistofgekoelde vier-in-lijn
Cilinderinhoud	649 cc
Maximaal vermogen	95 pk bij 12.000 opm
Maximaal koppel	64 Nm bij 8.500 opm

RIJWIELGEDEELTE

Frame	Stalen diamant type frame
Voorvork	41 mm Showa, niet instelbaar
Achterschokbreker	Showa Monoshock, veervoorspanning instelbaar
Remmen voor	Dubbele 310 mm schijven met radiaal gemonteerde vierzuiger remklauwen
Remmen achter	220 mm schijf met dubbelzuiger remklauw

AFMETINGEN

Wielbasis	1.450 mm
Zithoogte	810 mm
Rijklaar gewicht	202 kg
Tankinhoud	15,4 liter

PRIJS

€ 9.658,- (Nederland), € 8.399,- (België)

werkt uitstekend en zorgt er niet alleen voor dat je harder kunt gaan met de CB, het biedt ook een duidelijk groter rijcomfort en meer gebruiksvriendelijkheid. Comfort is belangrijk en de nieuwe zithouding draagt daartoe bij. Met onze 1m 80 zaten we comfortabel op een motor die toch vrij compact oogt en gebouwd is. De CB650R zal veel motorrijders kunnen behagen. Hij is bruikbaar in de stad, maar ook als sportieve motor op binnenwegen. Het vermogen van 95 pk is niet om achterover van te vallen, maar het volstaat ruimschoots.

Honda heeft ook een A2 kit voor de CB650R en die bestaat uit een ander spruitstuk voor de lucht- inlaat en een andere mapping in de ECU. Een uurtje werk voor de Honda-dealer om de motor op vol vermogen te krijgen wanneer de tijd rijp is, maar rijdend voel het je verschil pas boven de 6.000 opm; het is pas rond de 7.500 opm dat het vermogen echt afvlakt. Een pluspunt voor het jonge volkje dat met de A2 aan de slag moet/mag. De CB650R NSC is bovendien uitgerust met Honda's HSTC-tractiecontrole, dus als je rechterpols even al te enthousiast beweegt, houdt de elektronica de zaak letterlijk en figuurlijk in bedwang.

Opvallend detail is het gebruik van de dubbele lucht-inlaten naast de tank. Die zijn niet in echt geborsteld aluminium uitgevoerd, maar in plastic - vrij logisch, als

je ziet dat de motor in Nederland € 9.658,- kost en in België € 8.399,-. En dat is een correcte prijs, want de afwerking is zeer goed. Het nieuwe dashboard, de details in de Neo Sports Café stijl, de noodknipperlichten (die aangaan bij hard remmen): het draagt allemaal bij tot wat fabrikanten als premium bestempelen.

Oog voor detail

Met premium kun je weliswaar alle kanten uit, maar in elk geval is de CB650R goed uitgerust en fijn afgewerkt. Leuk detail: naast de LED koplamp zitten er (valse natuurlijk) koelvinnen op en dat verwijst naar de tijd waarin koplampen nog zo groot waren dat het omhulsel moest afgekoeld worden. Om beter te passen bij de ronde koplamp, zijn de remschijven nu niet meer van het wave-type, maar gewoon rond. Oog voor detail heet dat.

En zo heeft de CB650R Neo Sports Café best wat troeven te bieden. Hij is lid van de ondertussen gekende NSC-familie, vult een leegte in de markt op en de afwerking is verfijnd. Echter: géén van die dingen zal per se leiden tot een grote populariteit. Wat dan wel? De essentie van deze motor is dat hij goed rijdt, er goed uitziet en betaalbaar is. Dat is de kern van wat een goede motorfiets moet hebben en deze CB heeft het allemaal in huis. •

HONDA ADVENTURE ROADS





MET DE
AFRICA
TWIN
NAAR DE
NOORD
KAAP



In de machtige fjorden kan het weer snel omslaan.

Avontuurlijk ingestelde Honda rijders: let op! Honda heeft een fantastisch initiatief dat je toelaat om met je Africa Twin het Grote Avontuur op te zoeken. Maar dan wel met de gepaste begeleiding, hemelse routes en een voorbeeldige organisatie. Honda Motor Magazine gooid een been over de CRF1000L en reed mee met de allereerste Adventure Roads reis, van Oslo naar de Noordkaap. **True adventure, maar wel op mensenmaat!**

Maar het was de beste manier om dit te doen. Dit is niet iets voor elke dag. En dus kun je het maar beter goed doen. In plaats van uit Oslo direct noordwaarts te gaan, reden we schuin noordwestelijk naar de kust, om ook de bekende Geirangerfjord met de Trollstigen (de trappen van de trollen) af te kunnen dalen. Eén van de mooiste motorplekken ter wereld, maar als het er twee graden is en sneeuwt, is de pret er toch een beetje af, neem dat maar van ons aan.

Redelijk onderkoeld en vermoeid na dertien uur op de motor, kwamen we aan in Fosnavåg. En daarna ging het eigenlijk alleen maar vlotter. De rit naar Trondheim was net als de vorige indrukwekkend mooi en we kregen de vier seizoenen in één dag te verwerken. Soms begint het letterlijk op een afstand van vijf meter water te gieten en ligt er driehonderd meter verder een scherpe lijn waar de bui ophoudt. Gek. Verrassend. Typisch. Noorwegen - en vooral de noordelijke kant - past in geen enkel traditioneel plaatje. Het is onbeschrijflijk mooi. Grillig ook. Puur, schoon en gigantisch. Je rijdt nooit langer dan een

uur door hetzelfde landschap, en toch past alles weer bij elkaar. Grillige bergtoppen, sneeuw, fjorden, meren, onverharde wegen, heerlijke stuurbaantjes, het passeert allemaal onder de wielen van je Africa Twin in een tempo dat je niet voor mogelijk houdt.

Terugkijkend op de reis, moeten we het roadbook erbij halen om goed te weten op welke dag wat gebeurde. Eén dag nadat we van de Noordkaap terug bij het hotel aankwamen en lichtjes uitgeput naar de kamer strompelden, lijkt het één grote *rush*. Een mengeling van fysieke uitdagingen, een overweldigend landschap en een nog sterkere band met die duivelse Africa Twin.

De Africa Twin heeft op acht dagen in extreme omstandigheden geen krimp gegeven. En hij heeft ons vooral ook bekoord met zijn touring capaciteiten. We hadden eerder al grondig met de Africa Twin de offroad kwaliteiten uitgetest en goed bevonden. De reis naar de Kaap verliep voor een groot deel over verharde wegen. Wel, met geen enkele dag met



Op weg naar de Lofoten.

TERUGKIJKEND OP DE REIS,
MOETEN WE HET **ROADBOOK**
ERBIJ HALEN OM GOED TE WETEN
OP **WELKE DAG** WAT GEBEURDE.



Op het strand om 10 uur 's avonds. Wachten op de middernachtzon.

DIT VOELT ALSOF JE
NAAR HET **EINDE**
VAN DE WERELD
RIJDT. EEN MENS
WORDT ER **STIL** VAN.





Dichter bij de Noordkaap is het gevoel koud.



Opdracht volbracht: met de Africa Twin naar de Noordkaap!

minder dan tien uur in het zadel, kunnen we melden dat het comfort op de Africa Twin uitstekend is. We waren maar wat blij met de hogere ruit en de verwarmde handvatten. Al hadden we twee dagen waar het kwik boven de twintig graden ging, en dan is het helemaal genieten. Niet omdat het zoveel gemakkelijker rijden is, maar omdat met heldere blauwe lucht het landschap in Noorwegen zo mogelijk nog indrukwekkender wordt. We hebben ons letterlijk geen seconde verveeld. Behalve misschien 's nachts als de slaap niet te vatten is dan. Acht dagen zonder één seconde duisternis, het doet wat met je.

Die Noordkaap dan. Je zou lichtjes denigrerend kunnen stellen dat het niet meer is dan een rotspunt aan de Barentszee. Maar het is veel meer dan dat. Als je in bijna rechte lijn naar boven rijdt, weet je dat je op een bepaald punt niet meer verder kunt. Alles verandert ook als je pakweg honderd kilometer voor de kaap komt. De vegetatie vermindert. Enkel grassen en mossen zien het nog zitten om hier te groeien. Er zijn nauwelijks nog huizen. De natuur wordt heel grilloeg. Zelfs in de zomer

ligt er nog veel sneeuw. De wind scherpt aan, wordt harder en snijdt door je kleren heen. Het is er kil, woest en imposant. Dit voelt alsof je naar het einde van de wereld rijdt. Een mens wordt er stil van.

En dan sta je daar. Op die rotspunt aan dat monument. Uitgelaten. Kapot. Met veertig nieuwe vrienden. Een bonte bende die na dit avontuur een heel hechte groep vormt. Er was maar één valpartij op de hele trip. Het zegt veel over de organisatie van Honda's Adventure Roads. Alles tot in de puntjes voorbereid door mensen met kennis van zaken.

Honda heeft zijn tweede editie van de Adventure Roads ondertussen achter de rug met een al even onvergetelijke reis door Zuid-Afrika. De editie 2019 werd dus verreden in warmere oorden, maar had in essentie hetzelfde doel: het avontuur binnen handbereik brengen van Honda Africa Twin rijders. Waar de volgende editie zal plaats vinden, is nog een goed bewaard geheim. Maar dat de derde Adventure Roads trip de traditie van de vorige twee zal verder zetten, is wel duidelijk. •

50 JAAR HONDA CB750 FOUR

HALVE EEUW
IMPACT
IN DE
MOTOR
WERELD

TEKST: IVAR DE GIER; FOTO: S. ARCHIEF A. HERL; © WRITING HISTORY, © HONDA. MET DANK AAN SOICHIRO IRIMAJIRI, BOB HANSEN, BOB JAMESON





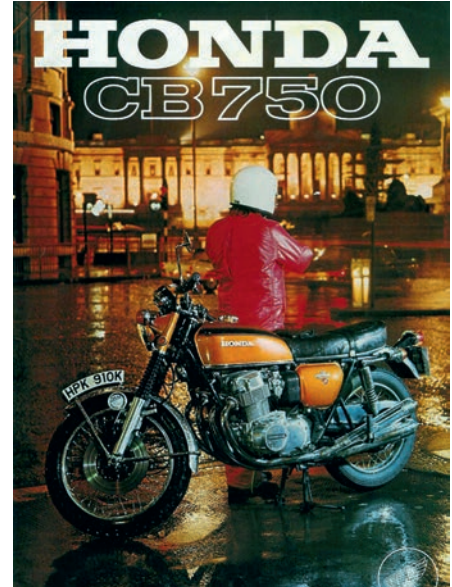
1969-2019

50 JAAR

HONDA
CB750
FOUR



Een clubrace in Zweden in de vroege jaren '70.



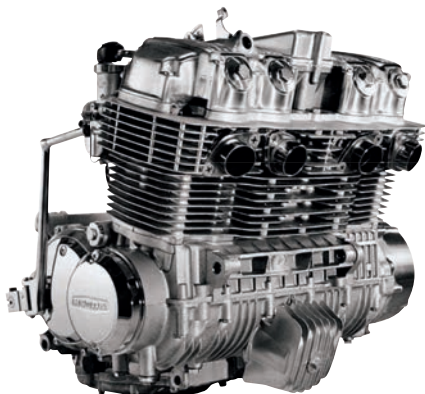
Opvallende reclame voor de K2.

In de historie van de motorfiets neemt de **Honda CB750** een belangrijke en volstrekt unieke positie in. Op **28 oktober 1968**, tijdens zijn introductie op de Tokyo Motorshow, sloeg de nieuwe viercilinder meteen al in als een bom...

Opeens stond daar vanuit het niets een hypermoderne 736 cc viercilinder, voorzien van een machtig ogend, modern motorblok met bovenliggende nokkenas. Met zijn vier uitlaten deed hij aan een GP-racer denken. Een elektrische startmotor was standaard op de CB750. Net zoals een schijfrem in het voorwiel en dat was zelfs in de racerij nog geen gemeengoed! Zijn topsnelheid lag tegen de 200 km/u, voor die tijd werkelijk waanzinnig hoog en het mooiste was dat die superbike ook nog voor iedereen bereikbaar was!

Uitgangspunten Destijds waren viercilinder motoren vooral op de circuits te vinden als volbloed GP-racers. In de jaren '60 grossierde Honda met hun specialistische viertakt racers in wereldtitels in alle klassen. Maar eind 1966 besloot Honda zich toch terug te trekken uit de wegacerij. Ze wilden zich concentreren op een nieuwe generatie zware wegmotoren. Honda bouwde tot op dat moment vrij lichte motorfietsen, het topmodel was de sportieve 450 cc Black Bomber twin. Met

name uit Amerika werd de roep om een zwaar topmodel steeds groter. Hoewel de Black Bomber prima presteerde, vonden de Amerikaanse dealers deze motor niet voldoen aan hun Amerikaanse *bigger is better* filosofie. Honda had door gedegen marktonderzoek al geconcludeerd dat de markt klaar was voor een echt moderne, zware motorfiets en had enkele duidelijke uitgangspunten voor het nieuwe model opgesteld. Voor het motorconcept van het nieuwe model koos Honda dus heel bewust voor een viercilinder motorblok met ook vier uitlaatdempers, vanwege de link met de succesvolle viercilinder viertakt GP-racers. Het zou Honda's eerste zware motorfiets worden, massaproductie was belangrijk voor een gunstig prijsniveau en de kwaliteit en betrouwbaarheid moesten een nieuwe standaard zetten. Tenslotte werd een kruissnelheid van 160 km/u (100 mph) als een absolute must gezien. Het was aan Honda's Yoshiro Harada om die uitgangspunten te vertalen in een compleet nieuw model. Harada vond dat het een 750 cc machine moest worden, als direct antwoord



De vier-in-lijn was revolutionair op vele vlakken.



De blauwe kleurstelling was één van de meest populaire.

op de nieuwe Engelse 750 cc dreiging. Ook qua motorvermogen was hij er snel uit. De Amerikaanse markt was leidend en daar waren de zware Harley's waanzinnig populair. De Electra Glide leverde een vermogen van 66 pk, dus de nieuwe Honda moest 1 pk meer hebben: 67 pk.

Racesucces Na zes maanden ontwikkeling konden de eerste testritten beginnen. Een prototype motorblok werd in het aangepaste rijwielgedeelte van een Black Bomber gemonteerd en presteerde direct boven verwachting. De machine was zo snel dat het remmen een punt van zorg werd. Dat was één van de redenen waarom gekozen werd voor een schijfrem aan de voorkant. De nieuwe CB750 was nog net niet uitontwikkeld toen hij in het Tokyo van 1968 gepresenteerd werd, maar een paar maanden later was hij klaar voor productie. Op 15 maart 1969 rolde de eerste CB750, de K0, van de band. De Honda-fabriek in Saitama assembleerde de motorblokken waarna ze naar Hamamatsu werden vervoerd. Daar werden ook de rijwielgedeeltes geassembleerd zodat de CB750 verder afgebouwd kon worden. In die beginperiode werden er vijf motorfietsen per dag gebouwd. Dit ging al snel van 25 naar honderd motoren per dag. In juli en oktober 1971 werd de assemblage van beide fabrieken overgeplaatst naar Honda's fabriek in Suzuka, waarna de productie nog verder steeg. Successen in de racerij droegen flink bij aan het verkoop-succes van de CB750. In 1969 werden zowel de 10 uursrace van Suzuka in Japan als de 24 uren Bol d'Or in Frankrijk gewonnen



Ook in Groot-Brittannië werd de CB750 Four gezien als een geschenk uit de hemel.



De K0 is de meest iconische uit de CB750 Four reeks.

op CB750-racers. Met die overwinningen was de betrouwbaarheid van de CB750 direct overtuigend bewezen. Een aantal maanden later, in maart 1970, werd in Amerika de Daytona 200 gewonnen door team Honda USA met de opzienbarende snelle en betrouwbare 750 viercilinder.

Marktsucces De markt reageerde zeer positief op de oerbetrouwbare en betaalbare superbike. In 1973 verkocht Honda al meer dan 60.000 CB750's per jaar en het merk stond daarmee aan de top van het zware merksegment. Dat was vijf jaar daarvoor volledig ondenkbaar geweest voor een Japans motormerk. De CB750 zou een succesvol leven tegemoet gaan. De CB750 modellijn begon met de K0 in 1969 en eindigde via de K1 t/m de K8 en via de F1 & F2 met de F3 in 1978. Door de jaren heen waren er niet veel verschillen, de F2 uit 1977 kende nog de meeste wijzigingen en had een wat krachtiger motorblok. Bijzonder was de CB750 A uit 1976, de automatische versie voorzien van een koppelomvormer.

Motorfiets van de eeuw De CB750 zorgde voor een ware revolutie in motorland. Het was de eerste Japanse superbike en de CB zorgde voor een blijvende verandering in de markt voor zware motorfietsen. Hij zette een nieuwe standaard in prijs, kwaliteit en prestaties. De Honda CB750 werd aan het einde van de twintigste eeuw door motorjournalisten wereldwijd gekozen tot 'Motorfiets van de Eeuw'. Een zeer terechte keuze voor een motorfiets die inmiddels al een halve eeuw zijn impact heeft doen gelden op de hele motorwereld! •

50 JAAR HONDA CB750 FOUR



DAYT

EN DE DAGERAAD VAN EEN

1969-2019

50 JAAR

HONDA
CB750
FOUR

HONDA

NIEUWE TIJD

TEKST: IVAR DE GIER, WRITING HISTORY; FOTO'S: ARCHIEF A. HERL. / © WRITING HISTORY / DICK MANN COLLECTION; HONDA: MET DANK AAN DICK MANN, BOB HANSEN, BOB JAMESON, BILL SMITH

Je kon het goed aanvoelen: de jaren '60 maakten plaats voor de jaren '70, tegelijkertijd ruim baan makend voor **een nieuw en schitterend motorsporttijdperk**. Racemachines werden in hoog tempo krachtiger, sneller en moeilijker te berijden. De circuits veranderden niet zo snel mee. De balans tussen hachelijkheid en snelle rondetijden begon te kantelen naar **de kant van het gevaar**.

In het midden van dat alles zagen nieuwe raceklassen het levenslicht, zoals de beroemde Formule 750. De zware 750cc viertakten uit alle delen van de wereld konden het voor het eerst vrijelijk tegen elkaar opnemen. Er was zelfs ruimte voor tweetakten! Op 15 maart 1970 vond in het eerste ochtendgloren van dit nieuwe tijdperk de aftrap plaats. Het was de dag dat de spectaculaire en uiterst prestigieuze Daytona 200-mijlsrace in Florida verreden werd. Voor het eerst onder de nieuwe reglementen...

Kans voor de CB

In de aanloop naar de race zag een medewerker bij Honda Amerika grote kansen voor de nieuwe Honda CB750 die nog geen twee jaar daarvoor in Tokyo zijn debuut had gemaakt. Zijn naam? Bob Hansen, destijds service-manager van Honda Amerika. Hij bespreekt dit met de directie en krijgt korte tijd later een erg onverwachts telefoontje van het hoofd van Honda's R&D in Japan, Yoshiro Harada. Het telefoongesprek duurde nog geen 20 seconden.

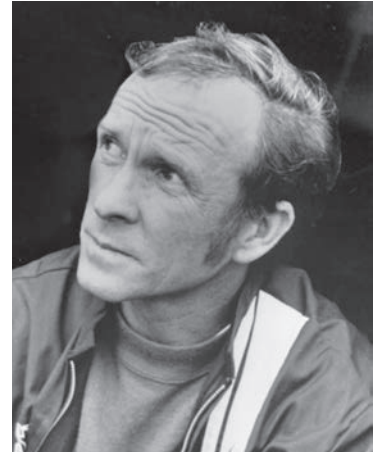
Bob Hansen: 'Harada introduceerde zich kort en vroeg: Wat is de topsnelheid die je nodig hebt om te winnen? Het antwoord gaf ik direct. Het was 5 mph sneller dan

de hoogste snelheid tot dan toe gemeten op het circuit door wat voor motorfiets dan ook. Harada verbrak zonder iets te zeggen direct de verbinding.' Drie dagen later rinkelde de telefoon op Hansen's buro opnieuw. Het was Harada.

Hansen: 'Hij belde me met de korte mededeling dat Honda bezig was een aantal machines te prepareren voor de Daytona 200 van 1970. Ik vroeg hem hoe dat besluit tot stand was gekomen. In gebroken Engels kreeg ik het antwoord. Hij zei: Je vertelde me de topsnelheid die nodig is om te winnen. Ik weet hoeveel motorvermogen er nodig is om die snelheid te bereiken. We kunnen dat vermogen maken, dus we winnen de race. Dat was destijds de manier van denken.'

Daytona

Hansen hoopte dat het goed zou gaan, winnen was niet alleen een kwestie van het hoogste topvermogen op papier. Honda Japan plaatste haar Formule 1 teammanager Yoshio Nakamura aan het hoofd van de Daytona 200 missie van 1970. Deze autospecialist had geen ervaring met het racen op Daytona. Hansen had dat wel. 'Ik uitte mijn zorgen bij Harada in een telefoongesprek. Daytona is een bijzonder circuit dat bijzondere



Dick Mann en Bob Hansen speelden een sleutelrol in Honda's eerste Daytona succes.

eisen stelt aan zowel de rijders als de machines. Ik denk dat hij mij zat begon te worden want opeens kreeg ik bericht dat Honda Amerika één motor zou krijgen en dat Nakamura de overige drie racers onder zijn hoede zou nemen. We hadden zelf de keus een rijder te zoeken, net zoals Nakamura, maar moesten wel verantwoording aan hem afleggen. We waren een separaat onderdeel van zijn team', vertelt Hansen. Nakamura laat er geen gras over groeien en contracteert gelijk drie toprijders uit het Verenigd Koninkrijk: Ralph Bryans, Tommy Robb en Bill Smith. Nakamura liet vier CR 750 fabrieksracers bouwen die gebaseerd waren op de CB750. In januari 1970 waren ze klaar,

Nakamura zond ze naar Smith, tevens Honda-dealer.

Bijna 100 pk uit een CB750

Four

Smith: 'Ze hadden alle vier een andere nokkenas. Twee leverden een vermogen van 92 pk, één 96 pk en één 89 pk. We besloten de krachtigste drie zelf te houden en de 89 pk versie aan de Amerikanen te geven. Die wilden een rijder op die motor zetten waar wij destijds nog nooit van gehoord hadden.'

De Europese rijders hadden moeite met het gevaarlijke Daytona, de kombaan en de erg hoge snelheden die gedraaid werden gezien de aard van het circuit. Ook de motoren hadden er moeite mee. Bob Jameson, hoofdmonteur van het Amerikaanse team, ontdekte kunststof delen in het motorblok en besloot hier onderzoek naar te doen. Jameson: 'De nokkenas kettingspanner bleek niet bestand te zijn tegen het geweld en desintegreerde. Oliekanalen raakten verstopt, de nokkenastiming was niet zo precies meer, motorschade was het gevolg. Ik besloot het blok te reviseren voor de race en gaf het Europese kamp en de Japanners het advies hetzelfde te doen vanwege de problemen met de nokkenas kettingspanner. Maar zij negeerden dit en lachten me weg,' aldus een nog steeds geïrriteerde Jameson.

Raketstart

Tegen deze achtergrond ging de eerste Daytona 200 in het nieuwe decennium van start. Hansen's Amerikaanse Honda rijder maakte een raketstart en ging met een voorsprong van ruim 40 meter de eerste bocht in. In de eerste ronde kwamen alleen BSA en Triumph

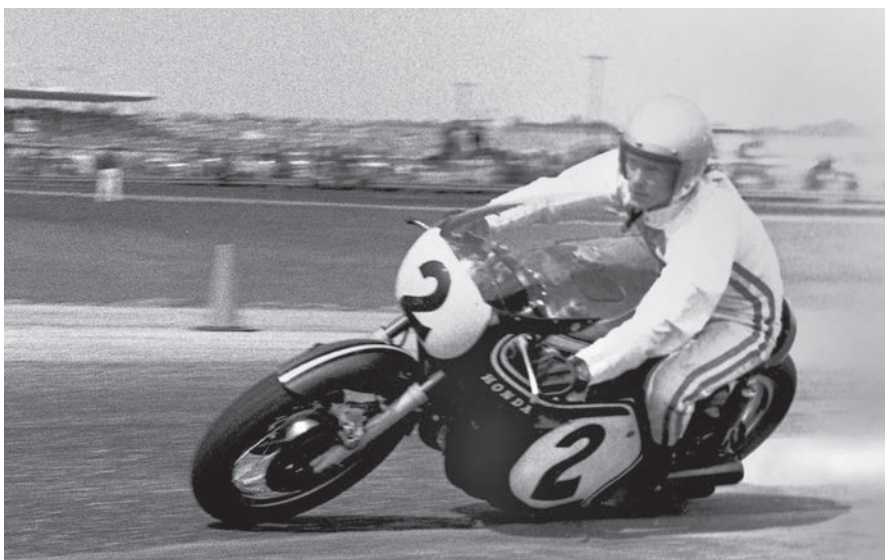


Dit is wat je noemt een kopstart!



Daytona was in de jaren '60 al het Mekka van het Amerikaanse motorracen.

HANSEN'S AMERIKAANSE HONDA RIJDER MAAKTE EEN RAKETSTART EN GING MET EEN RUIME VOORSPRONG VAN MEER DAN 40 METER DE EERSTE BOCHT IN



Honda zette in Daytona maar liefst vier verschillende prototypes in.



Topsnelheid en vermogen alleen bleken niet genoeg om te winnen.

DE DAYTONA 200 VAN 1970 STOND LETTERLIJK AAN DE DAGERAAD VAN EEN NIEUW TIJDPERK. DE CB 750 F SLOEG OOK IN **EUROPA GIGANTISCH AAN**



Dick Mann even voor de start van de race waarin hij geschiedenis zou schrijven met de Honda CB750 Four.

3-cilinder fabrieksrijders Mike Hailwood, Gary Nixon en Gene Romero langzaam dichterbij. Romero had het snelst getraind met zijn Triumph en de klokken stil gezet met een gemiddelde snelheid van maar liefst 253,22 km/u. Zijn hoogst gemeten snelheid op het circuit dat jaar lag met 265 km/u

onaards hoog! Let wel, we hebben het over een 750 cc 3-cilinder viertakt uit 1970...

Geen wonder dat het woord Superbike dat decennium haar klank kreeg!

In de tweede ronde werd de Honda op kop ingehaald door Mike

Hailwood en even later door Gary Nixon. Hun voorsprong werd heel langzaam groter totdat Hailwood in de zesde ronde uitviel door een oververhit blok. Nixon nam de kop over tot ook hij uitviel met een oververhit motorblok, er was een gat in de middelste zuiger gebrand net zoals bij Hailwood. De race was toen net over de helft. De Honda's van het Europese Honda kamp waren toen allemaal al uitgevallen door problemen met de nokkenaskettingspanners, ze konden niet geloven dat de Amerikaanse Honda inmiddels op kop reed - met een gigantische voorsprong...

Problemen

Maar ook de Amerikaanse Honda-rijder had zo zijn problemen: 'Ik wilde een kopstart maken en direct een heel hoog tempo rijden. In 1969 was ik fabrieksrijder voor BSA in Amerika geweest en ik wist dat de nieuwe driecilinders met de nieuwe stroomlijn snel veel te heet werden. Zeker in het warme Florida en zeker op dat circuit waar je een groot gedeelte van de tijd op vol topvermogen draait. Ik wilde een kopstart maken om ze uit de tent te lokken en ze zo snel mogelijk naar dat kookpunt te brengen. Ook hoopte ik dat de andere Honda-rijders me zouden volgen, zij reden met ongereviseerde motorblokken rond met de nokkenaskettingspanner van de trainingen er nog in. Als zij me direct zouden volgen, dan zouden ze binnen een paar ronden uitgeschakeld zijn. Dat gebeurde dus ook. Ondertussen maakte ik me wel degelijk bezorgd over mijn Honda. Hij liep op topvermogen soms sputterend op drie cilinders en halverwege de race begon hij steeds onregelmatiger te lopen en meer en meer te roken.'

MOTOR CYCLIST

ILLUSTRATED Three shillings and sixpence JUNE 1970



HONDA TAKES IT ALL AT DAYTONA!

Mann sets new record on a Honda 750 Four.

HONDA has it all.

Ronde na ronde loopt Romero in

‘Vanuit de pits werd ik op de hoogte gehouden van mijn voorsprong op Romero’, gaat hij verder. ‘Ondanks mijn behoorlijk grote voorsprong kwam hij snel dichterbij, zijn Triumph triple liep echt ongelooflijk hard en hij was echt een voortreffelijke rijder. Met nog 10 ronden te gaan was mijn voorsprong nog maar 12 seconden.’ Ook Hansen realiseerde dat zich: ‘Je kon horen dat de motor problemen had en met nog 10 ronden te gaan besloot ik het tempo omlaag te brengen. Ik hoopte dat als hij 1 seconde per ronde langzamer zou rijden zijn motor misschien de race uit zou kunnen rijden. Misschien konden we dan toch winnen. We gaven de opdracht gecodeerd door op het pitsbord. We zagen hem heel kort knikken met zijn hoofd toen hij langsflietste. Vanaf dat moment konden we alleen nog maar afwachten.’

Met nog vijf ronden te gaan kwam opeens Yoshio Nakamura de Honda pits binnen gestormd. ‘Hij bleef redelijk beleefd maar hij was heel erg ontevreden met het raceverloop en dat maakte hij ons goed duidelijk. Beleefd, maar uitermate dwingend kreeg ik het bevel om de snelheid omhoog te brengen. Hij ging voor me staan en bleef maar tikken op zijn horloge. Je verliest teveel tijd, een seconde per ronde, je moet sneller gaan, dit is niet acceptabel. Sneller moet het, sneller. Een seconde verliezen per ronde is niet goed. Ik was het toen goed zat. Ik zei tegen hem: ‘Weg hier en mind your own business, vanaf nu leid ik de race.’ Nakamura ging ontzet weg.

Historische zege

Maar het werkte! Met slechts twee

De zege van de Honda CB750 Four en Dick Mann hadden grote invloed op de motorgeschiedenis!

seconden voorsprong op Romero won de Honda de race. ‘Ik had de grootste moeite om de race uit te rijden, de laatste twee ronden blies de Honda volop blauwe rook en liep voornamelijk op drie cilinders, het kabaal dat uit het motorblok kwam was ongelooflijk, het blok liep ontzettend rauw. Na inspectie bleek er nog maar 250 ml olie in het motorblok te zitten, het was een wonder dat ik hem uitgereden had. Maar het was gelukt, alles ging zoals gepland. En ik wist hoe Jameson de Honda geprepareerd en gereviseerd had en ik kende zijn zwakke punten.’

Aldus de op 13 juni 1934 in Salt Lake City geboren hoofdrolspeler

in dit verhaal. Hij is een tweevoudig nationaal Amerikaans kampioen en behaalde tussen 1951 en 1975 vele overwinningen in de enduro, motorcross, trial en wegracen en won zelfs in 1975 nog een bronzen medaille tijdens de ISDT op het eiland Man. Hij gaf met zijn overwinning Honda een zege die ze jaren later haar grootste en meest belangrijke overwinning in Amerika zou noemen.

De Daytona 200 van 1970 stond letterlijk aan de dageraad van een nieuwe tijd. De CB750 Four sloeg ook in Europa gigantisch aan en de Daytona 200 werd in één klap ook hier wereldberoemd. Zo beroemd, dat er korte tijd later een Europese variant ontstond: de Imola 200. Maar het zou een decennium van veranderingen worden. De tweetakten waren in opkomst en verdrongen de zware viertakten, die langzaam maar zeker via eigen raceklassen hun weg weer terugvonden op de circuits en uiteindelijk in het WK Superbikes en nog later zelfs weer in de MotoGP!

BSA was verdwenen aan het eind van de jaren ‘70, Triumph op sterven na de dood en Harley was alleen nog maar bekend als half noodlijdende fabrikant van custom-modellen. De Japanse merken beheersten de motormarkt en de Honda CB750 Four werd ook toen al door velen gezien als de meest betekenisvolle productiemotor van de twintigste eeuw. Dit feit wordt bijna altijd in één adem genoemd met de bijzondere overwinning van de Amerikaan Dick Mann in de Daytona 200-mijlsrace van 1970.

Want dat was de naam van die bijzondere coureur: Dick Mann!

TEST:
HONDA
CB500X





FACTOR

Adventure rijden geniet een steeds grotere populariteit. Maar de meeste all-roads zijn meer dan 750 cc zwaar. Honda brengt met de CB500X een lichte en polyvalente motorfiets op de markt. Maar wat mag je van een 500 cc crossover verwachten?

De CB500X is niet nieuw in het Honda aanbod, maar de 2019 versie krijgt wel genoeg aanpassingen om het als een echt nieuw model te laten doorgaan. Niet in het minst op stilistisch vlak, maar ook met meer pit, verfijnde elektronica en een betere ophanging. Dat moet van de CB een crossover maken tussen een avonturier, een commuter en een stadsmotor.

Meer dan een A2?

De CB500X is geen totaal nieuwe motorfiets geworden, maar de aanpassingen maken wel een voelbaar verschil. In de lijst van verbeteringen, steken wat ons betreft de langere veerwegen, het grotere voorwiel,

de assist/slipperkoppeling en - het oog wil ook wat - de nieuwe styling er bovenuit.

De CB500X is verrassend sterk en soepel voor een motor met A2 vermogen. 47 pk is nooit een vermogensberg, maar het koppel van 43 Nm en vooral de spreiding van de kracht, zorgen ervoor dat dit blok heerlijk rijdt op de openbare weg én in het terrein.

We zouden zelfs durven stellen dat de CB500X op het onverhard door zijn gewicht en wendbaarheid compenseert wat hij te kort komt op het vlak van puur vermogen. Nee, het is geen groottoerist, maar wel een motor die z'n mannetje staat op elke ondergrond en onder alle omstandigheden. Dat is meteen ook precies waar Honda hem voor gebouwd heeft. Zowel een stadsmotor als een avonturier.

Veelzijdig model

Laat het duidelijk zijn, dit is geen concurrent voor de Africa Twin uit dezelfde stal of andere adventures van de concurrentie. De CB500X is er niet op gericht op één vlak uit te blinken, maar wel om zeer goed te presteren op verschillende vlakken. En het is precies door die veelzijdigheid dat hij uitblinkt. Het zal hou-



De CB500X stuurt heel dynamisch.

De nieuwe demper oogt volwassen.

DE BELANGRIJKSTE KENMERKEN

- 3 kg lichter
- Betere aerodynamica en andere styling
- 10 mm langere veerweg en 19 inch voorwiel
- Noodrem knipperlichten
- Nieuw ABS
- Meer voorwaarts gerichte rijhouding
- Nieuwe Assist slipperkoppeling
- Nieuwe versnellingsstandwielen
- Grotere airbox en herwerkte inlaat
- Andere demper
- 4% meer koppel en vermogen onderin en in het middengebied
- Nieuw dashboard

ders van een A2 rijbewijs of meer ervaren motorrijders die het met iets minder pk's willen doen, plezier doen om te lezen dat je met dit vermogen niet alleen letterlijk en figuurlijk heel ver komt, maar ook dat het in dit type motor meteen voor een zeer polyvalent totaalpakket zorgt.

Gassen op de hellingen van de Teide vulkaan, slalomen tussen het verrassend drukke verkeer in de

schaarse steden van Tenerife? Een offroad uitstap in de bossen? De CB500X doorstond elke beproeving. De X is niet alleen verrassend volwassen qua prestaties en afwerking, hij verrast ook aangenaam op het vlak van afmetingen en qua rijhouding. Dit is op ieder vlak een volwassen motorfiets. Je zit er zeer comfortabel op, hij oogt best indrukwekkend en hij heeft een afwerking waar veel motoren met meer pk's en cc's een voorbeeld aan kunnen nemen. En ook dat is belangrijk voor heel wat potentiële kopers. Het is niet alleen zichtbaar, maar ook voelbaar dat hier tijd en energie in is gestoken. Niet dat de vorige versie een uit de kluiten gewassen bromfiets was, maar de aanpassingen op de 2019 versie zorgen voor een totaalpakket dat best indrukwekkend is voor een 500 cc met 47 pk.

Aangename extra's

Daar horen aangename extra's bij zoals een zeer degelijke remwerking, een afstelling van de ophanging die in standaardtrim een goede mix biedt tussen comfort en sportiviteit, en een zithouding waar we met onze 1m80 erg tevreden mee waren. Het windscherm is - weliswaar met schroeven - instelbaar en op de hoogste stand zit je erg goed beschermd. •



MOTOR

Type	Vloeistofgekoelde paralleltwin
Cilinderinhoud	471 cc
Maximaal vermogen	47 pk bij 8.600 opm
Maximaal koppel	43 Nm bij 5.600 opm

RIJWIELGEDEELTE

Frame	stalen diamant type frame
Voorvork	41 mm telescoop, instelbare veer-voorspanning
Achterschokbreker	Monoshock, veervoorspanning instelbaar
Remmen voor	Enkele 320 mm schijven met tweezuiger remklauwen
Remmen achter	240 mm schijf met enkelzuiger remklauw

AFMETINGEN

Wielbasis	1.410 mm
Zithoogte	790 mm
Rijklaar gewicht	192 kg
Tankinhoud	17,1 liter

PRIJS

€ 8.158,- (Nederland), € 6.799,- (België)



Een fraaie mix van klassiek en modern.

AMSTERDAM TO ANYWHERE





ROND DE
WERELD
OP EEN
HONDA
CRF250L



Peter en Leonie maakten hun droom waar.

Heel wat mensen dromen ervan om een reis rond de wereld te maken. Sommigen slagen er ook in om die droom te verwezenlijken. Leonie Sinnige en Peter Scheltens uit Amsterdam vertrokken op hun Honda CRF250L voor een trip die uiteindelijk bijna drie jaar zou duren.

In het zadel van de twee CRF's legde het stel maar liefst 112.469 kilometer af in twee jaar en tien maanden. Ze reisden van Europa naar Afrika, doorkruisten het continent en namen in Zuid-Afrika een vlucht die ze naar Argentinië bracht. Van daar ging het naar het uiterste zuiden om daarna terug noordwaarts te rijden, helemaal door tot in Canada. Dan volgde de tweede vliegreis; naar Maleisië. Daarna doorkruisten ze een groot deel van Azië en vonden ze na een trip van bijna drie jaar de weg naar huis terug.

Het complete verhaal van Peter en Leonie vertellen, is onbegonnen werk. Tenzij je een boek schrijft. Maar van een stel dat op 250cc motoren de wereld rondreisde, willen we natuurlijk wel een paar essentiële dingen weten. Onder andere waarom ze voor de lichte Honda's kozen. Maar ook en vooral: hoe begin je in hemelsnaam aan zo'n reis?

Peter: De voorbereiding was best intensief. Je weet wel dat er heel wat bij komt kijken, maar toch... Niet alles loopt even vlot. Er moet administratief heel wat geregeld worden omdat je zo lang het land uit bent zonder te werken. Verzekeringen voor al die landen zijn evenmin vanzelfsprekend. We moesten ons huis verhuren en natuurlijk ook zien dat er genoeg geld was. We hebben beiden onze job opgezegd om dit te doen. Leonie is advocaat, ik werkte in de chemische sector. We hadden gerekend op twee jaar om de hele trip te voltooien. Het zijn er uiteindelijk bijna drie geworden.

HMM: Waarom kozen jullie voor de CRF250L?

Peter: We reden allebei al op een Honda. Ik een Africa Twin, Leonie een Transalp. Maar voor haar was het niet zo eenvoud-

Interview gaat verder op pagina 39 >

HONDA
The Power of Dreams





Monkey





**ALS JE IN AL DIE
LANDEN DE MENSEN
ONTMOET, MERK JE DAT
DE WERELD HELEMAAL ZO
SLECHT NIET IS**





Op wereldreis maak je vuile handen.



Soms was een nieuw kenteken verplicht.

Doorlees van pagina 34 >

dig. Ze begon pas met rijden en toen we met het idee om de wereldreis te maken eens off-road gingen oefenen in Marokko, viel ze. Het ging heel moeilijk. Op een bepaald moment was ze er eigenlijk klaar mee. Toen hebben we het idee enige tijd opgeborgen. Daarna zag ik de CRF250L bij een dealer staan en het leek me de ideale motor. Licht, wendbaar, betrouwbaar én veelzijdig. We zijn toen 'gewoon eens gaan kijken' en uiteindelijk is Leonie weer op de motor gestapt, dankzij de voordelen van de CRF250L. Want toen we in Marokko met de Transalp gingen proberen en ze ten val kwam, was er van alles kapot aan de motor. Aan de CRF niet. We zijn een paar keer gevallen op de trip en er was nooit iets kapot. We hebben als extra wel een rek en tassen laten maken voor beide motoren. En zo vertrokken we in december 2013. Het was heel koud, er lag ijs op de weg. We zijn toen tot in Italië gereden en hebben vanaf daar de wintervoering uit onze jassen teruggestuurd naar Nederland. In Italië hebben we de

boot genomen naar Tunesië en zo waren we vertrokken. Geen wintervoeringen meer nodig gehad!

HMM: Lag jullie route van tevoren helemaal vast?

Leonie: Nee, niet helemaal. We hadden gerekend op een trip van twee jaar. Eén jaar is écht te kort om zoiets te doen. We wilden wel starten via Oost-Afrika. Zo zijn we toch door Libië gereden. Beetje een gok, het werd afgeraden door Buitenlandse Zaken. Maar uiteindelijk hebben we het toch gedaan en daarna is de trip pas echt goed begonnen. Libië is goed verlopen, daarna ging het richting Ethiopië en daar kom je in Donker Afrika en verandert alles. De mensen, de gewoontes, de vrouwen zijn niet meer gesluierd... Echt alles is anders. Maar de mensen zijn zo vriendelijk. En dat is eigenlijk de rode draad door de hele reis geweest. Je hoort en leest hier veel via de media en je krijgt een bepaald beeld; een beeld dat vaak heel negatief is. Maar als je door al die landen rijdt en de mensen ontmoet, zie je toch dat de realiteit anders is. We hebben heel veel



DE BAGAGE VERVOERDEN WE IN SPECIAAL GEMAAKTE REKKEN

Onderweg kom je van alles tegen.

hulp gekregen in alle werelddelen. Vaak bij mensen thuis geslapen, hartelijk ontvangen... De wereld is zo slecht nog niet, hoor!

HMM: Bijna drie jaar, 112.000 kilometer...

Hoe hebben de motoren het gesteld?

Peter: Uitstekend. We hebben echt geen enkel probleem gehad. Er is natuurlijk slijtage, dat spreekt voor zich. Dus we hebben wel wat banden moeten vervangen, oliewissels gedaan, enzovoort. Het enige probleem was de kwaliteit van de vervangkettingen. Nadat de originele ketting versleten was, hebben we heel veel verschillende kettingen gekocht. Soms heb je geen keuze en krijg je kettingen van bedenkelijke kwaliteit. Die moeten er dan na 1.000 kilometer of zo alweer af. Maar voor het overige echt geen enkel probleem. En het waren de geknipte motoren voor deze reis.

HMM: Hoe waren de reacties van jullie omgeving en van de mensen die jullie trip op de website gevolgd hebben?

Leonie: Heel positief. Voor aanvang vroegen mensen zich vaak af waarom we





**ONZE CARRIERES
ZIJN** WE KWIJT,
MAAR DE REIS WAS ZO
VERRIJKEND. HET IS
MOEILIK **UIT TE LEGGEN**





Je speelt in op de situaties onderweg..

dit deden en of we niet ergens van wegvluchtten. Maar dat was helemaal niet het geval. We hadden juist heel veel om achter te laten. We hebben dit gedaan omdat het kan. Ik ben nu 38. Ik was 32 toen we vertrokken. We hadden en hebben nog geen kinderen. Dus ik voelde wel dat dit het goede ogenblik was om dit te doen. Misschien is het binnen enkele jaren niet meer mogelijk. Nu kon het. En we hebben het gedaan.

HMM: Onbescheiden vraag: mogen we weten hoeveel dit gekost heeft?

Peter: Zeker. 50 euro per dag. Voor ons beiden. Dat komt op 1.500 euro per maand ongeveer, 18.000 per jaar en dus heeft de totale trip ons ongeveer 50.000 euro gekost. Drie jaar, twee personen. De prijs van de motoren is daar niet bij inbegrepen.

HMM: Al dat geld, dat heb je niet op zak. Of wel?

Peter: Nee, we hadden wel een behoorlijk bedrag goed verstopt op de motoren, ongeveer 1.500 dollar per motor, want je weet nooit of je ergens onmiddellijk cash nodig hebt voor een noodsituatie. We konden dat geld altijd gebruiken en naar huis vliegen. Maar voor de rest: je kunt bijna overal ter wereld pinnen. Geen probleem op dat vlak!

HMM: Mogen we stellen dat er niets bestaat wat je kunt kopen voor 50.000 euro, waaraan je zulke ervaringen overhoudt? Genoegdoening ook, plezier, herinneringen...

Peter: Zo is dat. Ook al zijn we nu helemaal blut en zijn we onze carrières kwijt. Maar dit is zo ingrijpend geweest, zo anders, zo verrijkend... Het is zelfs moeilijk onder woorden te brengen. We hebben ook geen grote problemen gehad. Wel een paar keer een beetje ziek geweest. Leonie heeft eventjes in het ziekenhuis gelegen, maar ook dat was niet erg. En ik heb één keer met een zakkenroller af te rekenen gehad. Ik voelde plots een hand in mijn zak, maar dat hebben we dus ook kunnen voorkomen. We zijn ook een paar keer gevallen. Maar nooit ernstig. Valt best mee op een periode van iets minder dan drie jaar.

HMM: Tot slot: is het na een dergelijke ervaring niet moeilijk om weer in Nederland te wonen?

Peter: Ik heb nu echt het gevoel dat ik geleefd word. En het is ook heel koud, vinden we. We hebben drie jaar bijna uitsluitend zomer gehad. En het is hier veel drukker. Dat wisten we daarvoor ook al, het is één van de redenen waarom we de trip gemaakt hebben. Maar het is toch wel even aanpassen, ja. Het voelt heel vreemd aan. •

DE DROOM VAN DE OVALLEN ZUIGERS

Silverstone, 8 augustus 1979. Een vrachtwagen van **HIRCO** (Honda International Racing Company) wacht geduldig tot het hek naar het circuit opengaat. Een motor waar al jaren de **meest waanzinnige geruchten** over gingen, wordt voorzichtig uit de vrachtwagen gerold. Het was de motor waarmee Honda haar lang verwachte terugkeer maakte op het **hoogste niveau** van de wegracerij: de NR500, in alle opzichten een opzienbarende motorfiets.

In december, 1977 belegt Kiyoshi Kawashima, de opvolger van Soichiro Honda, een enorm grote persconferentie in Japan. Tot ieders verbazing wordt bekend gemaakt dat Honda terug zal keren in de racerij... met een viertakt machine. Een gewaagde uitspraak, want de tweetakt machines domineerden toen al de racerij.

Honda heeft grote tweetaktsuccessen gekend, maar het was van bij het begin al een fan van viertakten. De tweetakt Elsinore motorcrossers en MT125R productiewegracers waren in die dagen weliswaar succesvol, maar voor de wegracerij wilde Honda niets anders dan een viertakt in overweging nemen. Shoichiro Irimajiri, de nieuwe R&D manager bij Honda, kreeg de welhaast heilige taak om de rentree waar te maken.



Soichiro Honda geloofde altijd in viertaktmotoren.

Stoplicht met ovaal bord

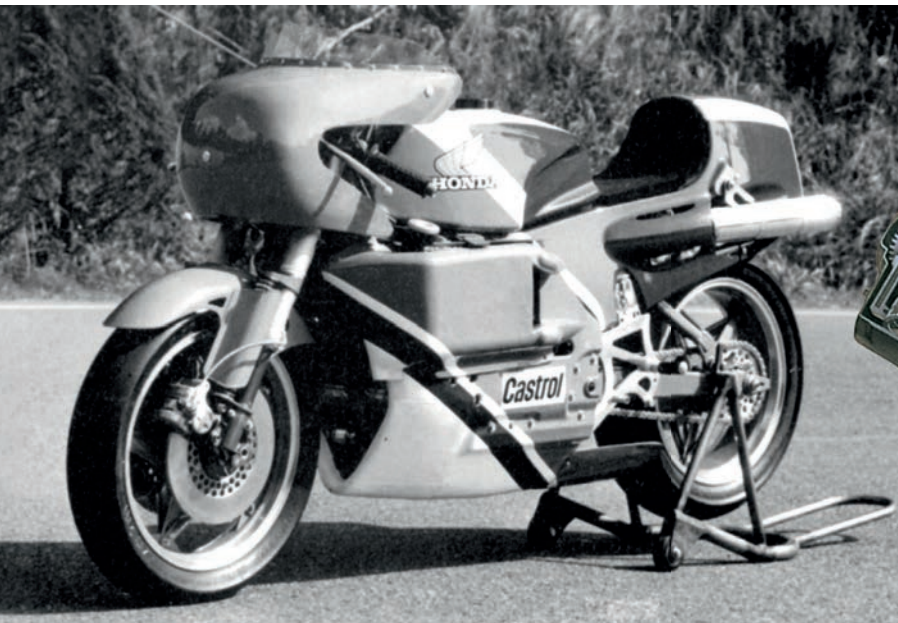
Irimajiri was van mening dat het motorblok minimaal 115 pk en 20.000 opm moest kunnen leveren. Een V12 of V8 zou ideaal zijn, maar ze voldeden niet aan de FIM reglementen die maximaal vier cilinders voorschreven. 'Ik was 24 uur per dag bezig met het denken over de technisch haalbare mogelijkheden. Op een avond was

ik op weg naar huis en moest ik stoppen voor een rood stoplicht. Toen ik naar het ovale bord met de drie lampen keek, kreeg ik opeens een ingeving: een viercilinder met ovale zuigers! Ik heb tot de volgende morgen allerlei schetsen gemaakt. Met een V4 opstelling benader je dus een V8. En dat was wat we nastreefden.' Uiteindelijk wist Irimajiri de hoogste baas van Honda overstag te krijgen. De NR500 moest Honda ook nieuwe technologieën voor de toekomst verschaffen. De mensen die eraan werkten zouden de toekomstige sleutelfiguren worden voor de nieuwe R&D motordivisie van Honda. Wat later HIRCO zou gaan heten en hedendaags bekend staat als HRC.

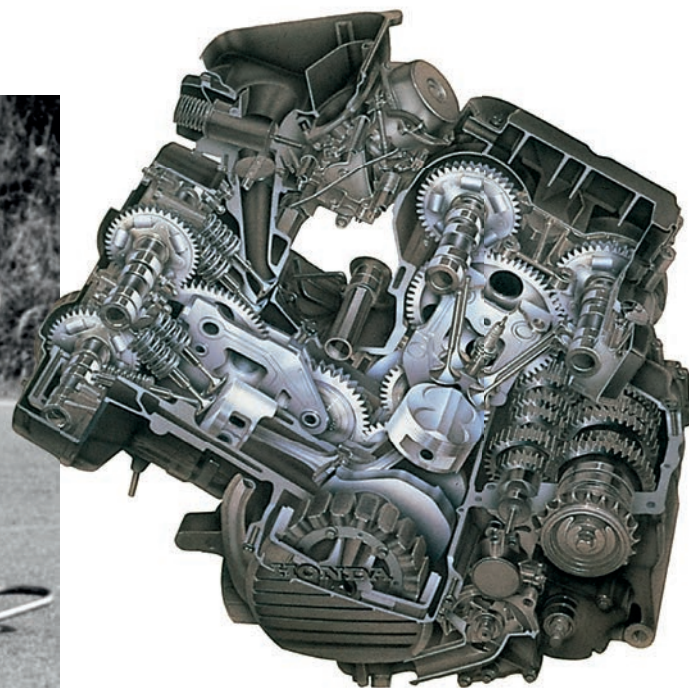
Onder uiterste geheimhouding werd aan het project gewerkt. De



TEKST I VAR DE GIER, WRITING HISTORY FOTO'S ARCHIEF A. HERL., WRITING HISTORY MET DANK AAN HONDA MOTOR CO. LTD., SHOICHIRO IRIMIJARI, MICK GRANT EN GERALD DAVISON



De NR500 debuteerde in 1979, maar kampte met veel problemen.



Juwel: 499,5 cc, vier cilinders, 32 kleppen.



NR500: pure kunst

ontwikkeling verliep moeizaam vanwege continue problemen met de afdichting van de zuigerveren. In april 1979 was de eerste complete machine klaar. Hij kreeg de naam 'NR500', waarin de letters NR stonden voor 'New Racer'. Niet alleen het motorblok was revolutionair. Ook het rijwielgedeelte. Kamiya had namelijk gekozen voor een monocoque frame. Dat was bepaald niet de eerste keus van Imajiri, maar hij besepte dat hij moeilijk een innovatief idee kon

temperen na zijn buitengewone keuze voor een motorblok met ovale zuigers. Kamiya koos aanvankelijk voor 16" wielen in plaats van de gangbare 18" wielen. Dankzij Honda's marktpositie reageerden Dunlop en Michelin direct welwillend op hun verzoek om 16" racebanden te ontwikkelen voor de nieuwe racer.

Grote teleurstelling

Het 499,5 cc motorblok was niets minder dan een technisch juweel geworden. Door de V4 opstelling was vloeistofkoeling noodzakelijk vanwege de broodnodige koeling van de achterste cilinders. Daarnaast ontwikkelt een motorblok dat 20.000 opm produceert ook een gigantische hitte. In totaal waren er 32 kleppen. De rijklare NR500 woog 140 kg. Dit was ongeveer gelijk aan het gewicht van de tweetakt rivalen. Het maximum vermogen lag op 100

pk bij 17.000 opm. Minder dan een goed geprepareerde tweetakt productieracer, maar wel meer dan de 80 pk die het allereerst gebouwde prototype motorblok leverde...

In april 1979 vonden de eerste testritten plaats. De eerste rit duurde niet lang, een koel slang sprong los en kokende koelvloeistof spoot over de motor. Een maand later was het de beurt aan Takazumi Katayama. Hij stapte na een paar ronden diep teleurgesteld af. De machine had een belabberde wegligging en was niet vooruit te branden. De powerband lag tussen de 13.000 en 17.500 opm. Daarnaast had het motorblok een levensduur van maar 15 minuten.

Dramatische eerste race

De NR500 was ook een moeizame starter. Hij was ontworpen om aan te slaan bij ongeveer 15 km/u. Dat was nogal wat voor een vier-takt met die compressieverhouding in de tijd van de duwstart... En bij circuits met een start op het hellend vlak omhoog, zoals de Franse GP destijds, was het bijna

NA TWEE WEKEN WERDEN DE TWEE NR500'S ALS HANDBAGAGE IN EEN VLIEGTUIG NAAR EUROPA VERVOERD



Freddie Spencer was belangrijk voor de NR500.

onmogelijk om met de NR500 een succesvolle duwstart te maken. Tenslotte waren de banden niet goed genoeg.

Toch wilde Irimajiri dat de NR500 al ingezet zou worden in de racerij. En dus werd op 7 juni 1979 een persconferentie belegd tijdens de TT races op het eiland Man. Honda maakte bekend dat het deel zou nemen aan de twee laatste GP races van het seizoen, in Engeland en Frankrijk, met een nieuwe 500 cc V4 viertakt racer voorzien van een monocoque frame. Katayama en Grant konden het niet geloven, de machine was nauwelijks rijklaar te noemen.

De race verliep dramatisch. Grant had grote moeite om de NR500 aan de praat te krijgen. Toen het na drie pogingen eindelijk lukte sprong hij in het zadel. 'Direct maakte de machine een wheelie en pas nadat ik overschakelde naar de derde versnelling klapte het voorwiel neer op het asfalt. Toen ik hem in de eerste bocht plat legde gleed ik plotseling onderuit, het achterwiel zat onder de olie. Door de wheelie was de olie

uit de achterste ontluichtings slang direct op de achterband gelopen. Er was geen houden aan,' aldus Grant. Katayama's NR500 hield het twee ronden vol, toen ging hij de pits in. De Honda monteurs waren niet verbaasd. De motoren waren immers met halfvolle brandstoftanks van start gegaan, want zij hadden echt niet verwacht dat de machines een volle tank brandstof zouden verbruiken...

De machines werden direct na de race terug getransporteerd naar Japan, waar ze een week later aankwamen. En twee weken daarna zou de Franse GP al verreden worden. 'We propten een half jaar ontwikkelingswerk in twee weken,' aldus Irimajiri. Na twee weken werden de twee NR500's tegen een astronomisch bedrag als handbagage meegenomen in het vliegtuig naar Europa. Een dag voor de eerste trainingssessie arriveerde het team uitgeput maar verwachtingsvol in Frankrijk. De machine leverde meer vermogen en was lichter in gewicht, maar liep ongelooflijk heet en ging daardoor nog sneller stuk dan voorheen. Na de trainingen werd de trieste



Het 16 inch voorwiel kreeg al snel navolging.

balans opgemaakt. Zowel Katayama als Grant hadden zich niet gekwalificeerd en de levensduur van het motorblok lag op net geen 20 minuten.

Maar Honda had focus op de ovalen zuigers en was vastbesloten het project tot een goed einde te brengen. Tegenslagen in de beginfase horen daarbij. In het tussen seizoen 1979-1980 werd keihard gewerkt aan het motorblok van de NR500. In 1979 leverde het blok al een vermogen van 115 pk en woog het net geen 70 kilo, maar het wilde nauwelijks lopen bij toerentallen beneden de 10.000 opm. Dit maakte het ontzettend lastig de motor te starten en het maakte het rijden in langzame bochten



Spencer pushte de NR hard. Hij klopte zelfs Kenny Roberts.



De endurance racer maakte in 1987 z'n rentree.

hachelijk. In mei 1980 leverde de NR2 al 122,5 pk. Daarom besloot Honda de nieuwe NR500, de NR2 gedoopt, voorlopig alleen in een aantal kleinere, internationale races in te zetten.

Op 20 juli 1980 ging Katayama van start met de NR2 tijdens een internationale race op het circuit van Misano. Katayama wist de race uit te rijden in derde positie! Het ver-

schil tussen de winnaar Graziano Rossi (vader van Valentino Rossi) op een fabrieks Suzuki en Katayama was slechts vijf seconden aan het eind van de race. Voor het eerst had de NR zijn potentieel laten zien...

Irimajiri reageerde door zich nog harder op de ontwikkeling van de NR te storten, maar begon zich ook af te vragen hoever ze nog konden gaan. Het NR project had inmiddels een schat aan informatie opgeleverd en intern veel ingenieurs opgeleid op viertakt gebied. De productieafdeling zou al jarenlang vooruit kunnen met de opgedane technische kennis. Irimajiri twijfelde of de NR ooit voldoende potentie zou kunnen krijgen om de tweetakten te verslaan. Iedere winst die hij boekte werd direct teniet gedaan door de vermogenswinst die de tweetakten wisten te boeken in dezelfde periode. Hij besloot het manage-

ment te gaan bewerken om ook een tweetakt wegracer in overweging te nemen. Dit betekende de geboorte van het NS500 driecilinder tweetakt project.

Gewonnen van Roberts!

Op 14 juni 1981 werd de 200 km race verreden op het circuit van Suzuka. Teammanager Oguma dacht dat een viertakt in het voordeel was voor deze race vanwege zijn gunstiger brandstofverbruik. Als de twee coureurs geen opwarmronde zouden rijden, konden ze met een volle tank waarschijnlijk net de race uitrijden. De tweetaktrijders moesten zeker de pits in om te tanken. Abe en Kiyama kregen strikte orders hoe ze de 24-klepper moesten berijden. Zijn tactiek en instructies werkten, Kiyama won, Abe werd vierde! Het was de eerste race overwinning van de NR. Het zou tevens de enige blijken te zijn. Velen bij Honda hoopten dat hiermee een einde zou komen aan het enorm moeilijke NR project. Met opgeheven hoofd konden ze immers het strijdtoneel verlaten. Maar Honda besliste anders. Ze hadden inmid-

ZIJN GROOTSTE SUCCESSEN BELEEFDE FAST FREDDIE MET DE OPVOLGER VAN DE NR500, DE TWEETAKT RACER NS500



De laatste versie, de NR4 bereikte eindelijk de beoogde 130 pk.

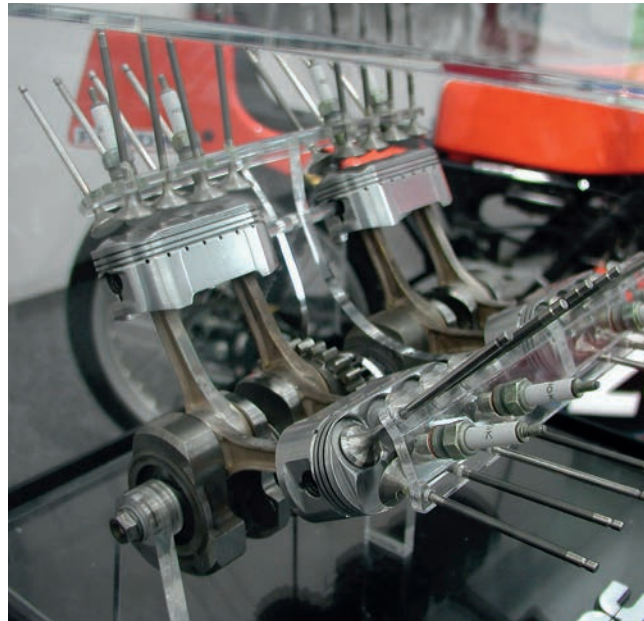
dels een veelbelovende en uiterst getalenteerde rijder in hun renstal: Freddie Spencer. Tijdens een kwalificatieheat voor de 'Champion Spark 200' op Laguna Seca versloeg Spencer op de NR3 Kenny Roberts! Maar tijdens de twee manches van de hoofdrace ging het twee keer mis. Spencer spaarde de NR3 niet en zocht tijdens het accelereren het maximale toerental op. Dit was toch teveel voor het motorblok, de klepveren konden dit niet aan en braken af.

In september 1981 werd eindelijk de 130 pk grens bereikt. Irimajiri was erg blij, maar besepte ook heel goed dat dit een jaar te laat was. Miyakoshi was inmiddels klaar met een voorlopig ontwerp voor de nieuwe tweetaktracer, de NS500. Het zag er uiterst veelbelovend uit. Het einde van het NR project kwam hiermee snel dichterbij. De opvolger, de NS500, was toen al in de handen van Freddie Spencer op de circuits tot grote dingen in staat. De NR4 reed tijdens de TT van Assen in handen van Ron Haslam zijn eerste race. Haslam wist de regen-

race als 12e te beëindigen. Een week later, op Spa Francorchamps tijdens de Belgische Grand Prix, finishte Haslam als 11e. Het zou het beste resultaat van de NR in een GP worden. Zijn beste race ooit werd echter overschaduwd door het eerste succes van zijn opvolger. Spencer wist namelijk de GP te winnen op zijn NS500 tweetakt, en gaf Honda daarmee haar eerste GP zege sinds de roemruchte jaren zestig. Dit succes overschaduwde volledig de prestatie van Haslam. Drie jaar na zijn introductie in 1979, reed de NR zijn laatste GP.

Een schat aan kennis

Toch was dit niet het einde, want in 1987 verscheen plotseling een NR750 aan de start van de loodzware Bol d'Or 24 uren endurance race die verreden werd op het circuit van Le Mans. Het was de voorloper van de opzienbarende RC40, oftewel de NR750 zoals die in 1992 in een uiterst exclusieve kleine serie geproduceerd werd door Honda. Deze straatmachine voerde rechtstreeks terug naar de NR500 in al haar exclusiviteit. De



V4 opstelling en twee bougies per cilinder.



De NR750 is het bewijs dat ovalen zuigers mogelijk waren.

NR750 was wel een heel bijzondere prestatie van Honda, de NR is één van de meest exclusieve motoren ooit. Bovendien heeft de NR500 tot meer geleid. De Honda VF (V-Four) V4 generatie motorfietsen die Honda begin de jaren 80 op de markt bracht, maakten gebruik van de techniek die het NR project opgeleverd had. De VF serie werd de nieuwe succes story van Honda en Honda blijft dit concept nog steeds trouw. De droom van de ovalen zuigers leverde een overwinning op in de 200 km van Suzuka, legendarische verhalen en vooral heel veel technologische kennis die tot de dag van vandaag nog steeds terug te vinden is in Honda's unieke V4 motorblokken. •



TEST:
HONDA
X-ADV



TWEE IN ÉÉN



© Honda Motor Co., Ltd.



© Honda Motor Co., Ltd.

Honda's X-ADV is een unieke crossover. Een mengeling van een motor en een scooter, maar ook tussen een tweewieler voor stedelijk gebruik en een adventure bike. We reden in Sardinië op een veelvoud van ondergronden en in allerlei situaties en weten daarom in welke mate Honda in zijn opzet geslaagd is.

Om de hierboven vermelde redenen, zit de X-ADV in een klasse op zichzelf. Hij heeft geen directe concurrenten. Er zijn wel maxi-scooters. Er zijn zeker ook adventure motoren. Maar de mix op zich is uniek.

Scooter of motorfiets?

De grens tussen scooter en motor is klein, maar afgaand op het feit dat er een 17 inch voorwiel in zit, upsd vork, een frame dat om de motor loopt en er een zesversnellings-DCT bak in zit met een ketting als eindoverbrenging, moet je dit bestempelen als een motor. Anderzijds is er de zithouding en de plaatsing van de voeten, de opbergruimte en een boel andere dingen die er een scooter van maken. In elk geval rijdt de Honda als een echte motor. En dat

voelden we eigenlijk al na een paar honderd meter. We doken onmiddellijk vlot rijdende slingerbanen op en de Honda toont zich hier van alle markten thuis. Uitstekende remmen (klauwen van de Africa Twin) en een ophanging die zorgt voor een weggedrag dat effectief doet denken aan dat van een motorfiets. Het enige wat daar niet doet aan denken is de plaatsing van de voeten. Wie off road ambities heeft kan wel voor enduro-type voetsteunen gaan die verder naar achter staan.

Geknipt

De DCT draagt bij tot de motor-ervaring. Om te beginnen heb je een vrijloop als je de motor start. Je kunt stationair dus een flinke knauw aan het gas geven zonder vooruit te schieten. Daarna ga je met één druk op de knop naar de Drive modus en met een tweede druk naar de S-modus. En meteen zijn we aanbeland bij één van de grote troeven. Het DCT-systeem doet al dienst op heel wat Honda-modellen, maar het lijkt alsof het op de X-ADV helemaal thuisgekomen is. Dit systeem past perfect bij dit type motor. Vlot schakelend en rijdend op de weg in D of S-mode en met toegenomen pit in één van de S-modes voor off road. Deze motor blinkt uit door zijn veelzijdigheid en met het DCT heeft hij ook een systeem dat hem een passend motorkarakter bij elke toepassing geeft.



Een motorscooter waarmee je ook heerlijk kunt toeren.

MOTOR

Type	Vloeistofgekoelde driebcilinde
Cilinderinhoud	745 cc
Maximaal vermogen	54 pk bij 6.250 opm
Maximaal koppel	64 Nm bij 4.550 opm

RIJWIELGEDEELTE

Frame	stalen wiegframe
Voorvork	Kayaba 41 mm upsd veerveroorspanning en ingaande demping instelbaar
Achterschokbreker	monoshock met instelbare veerveroorspanning.
Remmen voor	Dubbele semi zwevende 310 mm schijf, vierzuigerklauw
Remmen achter	Enkele 250 mm schijf met-tweezuigerklauw

AFMETINGEN

Wielbasis	1.520 mm
Zithoogte	820 mm
Rijklaar gewicht	238 kg
Tankinhoud	14 liter

PRIJS

€14.058,- (Nederland), €12.099,- (België)

All Road

De lange veerwegen laten hem ook toe vlot obstakels te nemen. Dat mag een diepe put zijn of een hoge borduur. De X-ADV komt overal door zonder iets te raken met de onderkant. Maar laat het duidelijk zijn, dit is geen off road scooter, wel een all road en hij is die naam ook waardig. Hier kun je gerust mee op reis vertrekken zonder je zorgen te maken of je niet op stroken komt waar je niet door geraakt. Met dit ding rij je zonder probleem tot in Dakar. En terug.

Maar hij is natuurlijk vooral gericht op veelzijdig gebruik op de openbare weg. Met een verrassend sportief potentieel, maar ook zeer handig voor stedelijk gebruik. Ook heel goed uitgekend is het in de hoogte verstelbare windscherm dat ook nog een andere hoek aanneemt als je het verandert van hoogte.

Nieuwe klasse

Gooi dit allemaal op een hoop en je komt tot de conclusie dat Honda niet alleen met een nieuw type motorfiets gekomen is, maar het is er ook nog eentje die doet wat hij belooft. Hij is veelzijdig, oogt goed en biedt hopen rijplezier op elke ondergrond en bij elk gebruik. Je kunt er verrassend hard mee gaan, rustig toeren of een bosweg mee induiken. Met het comfort van de DCT overbrenging, de stabiliteit van een strak frame en de bijhorende ophanging.

De X-DV heeft een sterke prijs, want voor andere maxi-scooters betaal je dit ook. De X-ADV moet daar echter niet mee wedijveren. Hij zit in een andere klasse, die van de adventure motorscooter. Of misschien is dit wel de eerste SUV onder de motoren. Als meerwaarde biedt hij de DCT zesbak, uitstekend rijgedrag, een 745 cc blok en een verfijnde afwerking zoals we die bij Honda gewoon zijn. Om nog maar te zwijgen van het feit dat het een originele verschijning is.

Tractiecontrole

'Every Road is My Road' zei Honda toen drie jaar terug de eerste video van de X-ADV werd getoond. Wel, het is nog waar ook! En er is nog meer. Sinds 2019 is de X-ADV nog aantrekkelijker, door 2-voudig instelbare tractiecontrole toe te voegen. De Honda Selectable Torque Control (HSTC) kan bovendien uitgeschakeld worden. Gekoppeld aan die tractiecontrole is er nu ook een G-switch. Die zorgt ervoor dat je off-road onder alle omstandigheden de meest optimale tractie hebt. Die toevoeging maakt hem ook beter voor rijden op een gladde ondergrond. Bij regen of ontij is de tractiecontrole meer dan welkom. Voor wie daar op jongere leeftijd al wil van proeven, heeft Honda ook een 35 kW versie van deze SUV op twee wielen beschikbaar. Die kan naar een full power omgevormd worden als je later je volwaardig rijbewijs behaalt. •

OUD VS NIEUW

HONDA GL1800

GOLD WING

EVOLUTIE VAN EEN

ICOON





TEKST THIERRY SARASYN FOTOS HONDA

Toen Honda in 1975 de GL1000 Gold Wing op de markt bracht, kon niemand vermoeden dat deze motor zou uitgroeien tot hét touring icoon bij uitstek. Toch is dat precies wat gebeurde en met de 2018 GL1800 Gold Wing zet Honda **nieuwe normen op het vlak van comfort en reiscapaciteiten.**

Terwijl de nieuwe Gold Wing een pure luxe cruiser is, was de eerste GL een vrij eenvoudige motor. Eind jaren zestig kregen de populaire Britse en Italiaanse motoren steeds meer tegenwind van de nieuwe Japanse motorfietsen. In 1969 gaf Honda de tanende populariteit van de Europeanen een nekslag met de lancering van de CB750 Four. Die motor wordt algemeen gezien als de eerste, echt moderne sportmotor. De populariteit van Japanse motoren in het algemeen en die van Honda in het bijzonder schoot de lucht in. Met de wind in de zeilen bracht Honda de komende 15 jaar een heel arsenaal aan

nieuwe en vernieuwende motoren uit. De GL1000 Gold Wing was daar één van.

Het was de eerste Japanner met een vloeistofgekoeld blok en zaken als het onder het zadel geplaatste benzinereservoir en de cardanaandrijving, maakten van de GL1000 een bijzondere motor. Maar een pure tourmotor was het niet. Honda zag de GL als een meer comfortabele en veelzijdige variant van de populaire vier-in-lijn CB750. Maar van koffers, zadeltassen of windbescherming was helemaal geen sprake.

Nochtans was het dát precies waar heel wat Gold Wing-eigenaars om vroegen. Honda luisterde naar de verzuchtingen van zijn klanten en vijf jaar na de lancering van het origineel kwam de eerste Gold Wing met koffers en windbescherming. De 1980 Gold Wing Interstate was het eerste model waarin je alle basiskenmerken van de Gold Wing-dynastie kon herkennen. Meer ruimte voor de passagier, zijkoffers en een topkoffer, windbescherming, getrapt comfortzadel en, jawel, een heus audiosysteem. Met deze motor boorde Honda een compleet nieuw publiek aan. Wie luxueus wilde motorrijden, moest in het begin van de Eighties een Gold Wing hebben. Zo eenvoudig was dat.

Honda beseft dat ze met het inslaan van deze nieuwe richting een heel eigen niche hadden gecreëerd. Vier jaar na de 1100,

DE GOLD WING UIT 1988 KREEG MEER LONGINHOUDE EN EEN COMPLEET NIEUW BLOK. DIE FLAT SIX CONFIGURATIE HANTEERT HONDA **NU NOG STEEDS**



1972

Honda bouwt een prototype, dat naar de naam **Project 371** luistert, met een zescilinder boxer motor.



1975

De **GL1000 Gold Wing** komt op de markt. Met twee cilinders minder dan het prototype, maar wel met het eerste Japanse vloeistofgekoelde blok.



1980

Luisterend naar advies van de klanten, brengt Honda de eerste Gold Wing met grote tourcapaciteiten op de markt. De **GL1100 Interstate** wordt meteen een hit.

1982

Niet blind voor het succes van de Interstate, brengt Honda een **GL1100 Aspen-cade** uit, met nog meer bagagecapaciteiten en een ruimer bemeten zadel.

1984

Meer cc's en meer pit voor de **GL1200 Gold Wing** en voor het eerst ook een instrumentenbord dat op dat van auto's gebaseerd lijkt.

kwam er dus een 1200 cc-versie, met meer vermogen, meer koppel en een fel verbeterd stuurgedrag. Ook al was de motor vrij zwaar, Honda vond dat hij toch gemakkelijk moest sturen. Het werd een basissenmerk voor alle modellen die erop volgden.

Met op kop de Gold Wing van 1988. Die kreeg een pak meer longinhoud en een compleet nieuw blok. De GL1500 had een vloeistofgekoeld zescilinder boxerblok; die flat six-configuratie hanteert Honda nu nog steeds. Daarna duurde het tot 2001 eer er een nieuwe versie kwam. De 1.832 cc zware Honda kreeg voor het eerst benzineinjectie, een aluminium frame en een enkelzijdige swingarm. Het was een basis waarmee Honda het 17 jaar lang zou uitzingen. Tot nu dus.

De nieuwe GL1800 Gold Wing is het eerste nieuwe model uit de reeks dat niet meer cc's krijgt. Wat niet wil zeggen dat Honda niets veranderde aan het blok. Binnenin werd zo goed als alles vernieuwd en de motor is nu ook beschikbaar met het handige en geweldige DCT-systeem. Een dubbele koppeling en een intelligent sturingsysteem zorgen ervoor dat de motor zelf schakelt én dat dit schakelpatroon naadloos verloopt. Het toppunt van luxe dus en gekoppeld aan een dieet dat de Honda Gold Wing meer dan 40 kg liet verliezen zorgt dit voor een verrassende rij-ervaring. De Honda Gold Wing is één van de meest luxueuze tourbuffels



De nieuwe GL1800 Gold Wing is 42 kilo lichter dan z'n voorganger.

op de markt, maar hij rijdt en stuurt als een GT. Met dank ook aan de unieke wishbone-ophanging vooraan die de schokabsorptie en het sturen van elkaar loskoppelt. Je armen voelen dus nauwelijks nog schokken. Gewoon een meezinger van CCR door de boxen laten knallen, het DCT-systeem in een modus naar je keuze zetten, het elektronisch gestuurde gashendel in de hoek draaien en genieten maar. De nieuwe GL1800 Gold Wing is misschien wel de ultieme cruiser. Zelfs bij Honda hadden ze dat in 1975 nooit kunnen vermoeden. •



1988

1988

De **GL1500 Gold Wing** heeft net als het prototype uit 1972 nu zes cilinders. Met 1.520 cc aan boord en een nog betere uitrusting is deze motor de basis voor de komende 13 jaar.



2001

2001

Honda wachtte lang met het vernieuwen van zijn Gold Wing, maar de **GL1800** was het wachten waard. Meer comfort, meer cc's en betere prestaties maken fans over de ganse wereld blij.



2012

2012

De **GL1800 Gold Wing** krijgt een restyling, maar op een echt nieuw model is het nog even wachten.

2018

De **nieuwe Gold Wing** is sterker, lichter en helemaal mee met zijn tijd. Met meer elektronica dan een doorsnee MediaMarkt, 42 kg minder gewicht, een nieuw blok en een sportief rijwielgedeelte is dit zonder twijfel de beste Gold Wing ooit.

GAAN MET DIE **BANAAN!**

Een motor in miniformaat; de Honda Monkey maakt menig motorrijder week in de knieën. Deze motorfiets heeft wat veel motorfietsen nou juist ontberen: een vrolijkmakend karakter. Waarom zijn er niet meer motorfietsen als de Monkey? Motoren die bij de berijder een grote glimlach onder de helm weten te toveren? Tijd voor een uitgebreide testrit.

Twaalf inch wielen met dikke bandjes. Een tank van 5,6 liter. 125 cc en nog geen 10 pk schoon aan de haak. Da's zeg maar drie keer minder dan de helft van een normale motorfiets. Zoiets. En als de Monkey dan eindelijk voor je neus staat en de burens na bewonderende blikken weer naar binnen zijn gegaan, als het dan tijd wordt om eens op te starten voor je eerste rit, voelt het ineens wat overdreven om je motorpak aan

te trekken. Alsof je een brandweerpak aantrekt om het fornuis te ontsteken, zoiets. Maar het kenteken verklapt dat we toch heus met een echte motorfiets aan de gang gaan. Dus vooruit dan maar. Potje op de kop en gassen met de Monkey.

Stadsjungle

Soms vervloek ik mijn woonplaats-in-de-stad qua



TEST:
HONDA
MONKEY

In de stad heb je zin in een ritje op de Monkey.

Het 10pk blok heeft altijd zin in actie.

motorplezier, maar met de Monkey juich ik van meet af aan het drukke stadsverkeer toe. Ik mag er dan op zitten als een kind op z'n potje, maar dat dikke zadel blijkt supercomfortabel, het (jaja...) apehanger stuurtje valt als vanzelf in je handen en de bak met vier gangen schakelt als een warm mes door een pakje roomboter.

Het blokje mag dan klein zijn, maar alle pk's hebben zin in actie en het blok laat zich probleemloos en soepel in toeren jagen. Maar het mooist van alles: met de Monkey wordt ieder miniem gaatje in het verkeer een zee van ruimte. Probleemloos pruttelt het aapje door het stadsverkeer en prik je hem probleemloos bij ieder verkeerslicht eigenwijs vooraan. Licht op groen, gas op maximaal en vrolijk spurt de Monkey weer door naar het volgende obstakel. Verslavend leuk. In de stadsjungle ben je met de Monkey rapper dan menig grotere motorfiets.

Snel weg

Maar dat laat onverlet dat we wel degelijk ook buitenweg en snelweg op mogen volgens de papieren. Geen probleem op provinciale wegen, liefst met wat

bochtjes. Ook op hogere snelheid wordt de Monkey nergens nerveus in het stuur en volgt relatief strak de ingezette weg. We draaien de snelweg op en met de kin op de koplamp vervolgen we onze weg. En verdraaid, met een beetje wind mee toveren we zomaar een heuse 110 km/u op de klok. Zelfs een vrachtwagen inhalen behoort tot de mogelijkheden.

Achterop de camper

Terug naar stad en strand, een visje op de boulevard en een blik op de Monkey. Geamuseerd kijkt de goegemeente toe, want er staat me toch een ontzettend fraai afgewerkt en extreem schattige machine. En de afwerking is natuurlijk helemaal des Honda's, ieder schroefje en draadje op de juiste plek. Chromo op de spatborden, de afdekkap van het uitlaatje en het stuur: de Pearl Nebula Red lak in combinatie met Ross White, met extra dikke metal flakes in de verf; heuse USD-voorkork en die retro-witte bies over het zadel; je kunt gewoon niet anders dan de Monkey heel leuk vinden. Noem het een puppy-effect of iets anders, het werkt. Lekker handzaam, lekker klein, heel bruikbaar en je tilt hem met twee man zo achterop je camper. •



Bijna te mooi: klassiek ronde teller.



MOTOR

Blok	Luchtgekoelde 1-cilinder
Cilinderinhoud	124,9 cc
Vermogen	9,4 pk bij 7.000 opm
Koppel	11 Nm bij 5.250 opm

AFMETINGEN

Gewicht	107 kg rijklaar
Tankinhoud	5,6 liter
Zadelhoogte	776 mm

PRIJS

€4.858 (Nederland), €4.099,- (België)

TEST: HONDA SUPER CUB



Zestig jaar en nog immer een prachtige verschijning.

ZESTIGJARIGE...

Je zult vandaag de dag maar gezegend zijn met een A1-rijbewijs. Gezegend ja, je leest het goed. Want in dit segment is verrassend veel leuks te koop. Waaronder de toch wel legendarische Honda Super Cup. Sinds 1958 zijn er wereldwijd 100 miljoen van verkocht! In 2018 wordt de zestigste verjaardag ingeluid met een gloednieuwe 125 cc variant. Staat deze zijn mannetje in de hedendaagse hectiek?

De Super Cub mag dan veruit de meest verkochte motorfiets ter wereld zijn; in de Benelux is de kleine Honda altijd een beetje een witte raaf gebleken. Halverwege de jaren '50 liet Honda zich inspireren door de vele brommertjes op het oude continent, maar gaf er een heel eigen draai aan. Het in Europa populaire tweetaktconcept ging meteen de prullenmand in en er werd een betrouwbare en zuinige 50 cc viertaktmotor ontwikkeld in combinatie met een halfautomatische versnellingsbak. Zo konden bezorgers altijd één hand vrij houden om een bak noedels vast te houden...

Geen scooter

Die handigheid hebben ze bij Honda niet losgelaten; de halfautomaat is ook op de moderne variant behouden, evenals de dichte kettingkast en uiteraard de fraaie beenkappen. En verder hebben de ontwerpers zich ook helemaal laten leiden door de styling uit de jaren '50 van de vorige eeuw. Het enkele zadeltje, stereodempers aan de achterzijde, de ronde, diepe spatborden, het frame opgebouwd uit geperst stalen plaatwerk, alle kabels keurig weggewerkt, ieder detail is geïnspireerd op die iconische, eerste generatie



Je schakelt terug met je hak.

Op de kleine klok lees je alle informatie af.



MOTOR

Blok	vloeistofgekoelde eencilinder
Cilinderinhoud	125 cc
Vermogen	79,6 pk bij 7.500 opm
Koppel	10 Nm bij 7.700 opm

AFMETINGEN

Gewicht	109 kg (rijklaar)
Tankinhoud	3,7 liter
Zadelhoogte	780 mm

PRIJS

€4.258 (Nederland), €3.599,- (België)

Super Cubs. Ook het ontwerp met lage instap had én heeft alles te maken met de bruikbaarheid als pak-ezel: volgehangen met bagage kun je langs het zadel natuurlijk veel gemakkelijker opstappen.

Het vloeistofgekoelde éénpittertje meet heden ten dage 125 cc en deze krachtbron kennen we inmiddels al van de Honda MSX 125 en natuurlijk van dat andere icoon: de Honda Monkey. Met iets meer dan 9 pk en 10 Nm koppel is het zeker geen krachtpatser. Maar we kennen hem wel als heel soepel draaiende allemansvriend die vooral onderin het toereengebied heel mooi en soepel oppakt. Precies het karakter dat je in een stadsomgeving prima kunt gebruiken.

Handige halfautomaat

We duiken straks het hectische stadsverkeer in, maar niet voor we eerst even de snelwegkwaliteiten van de Super Cub hebben getest. We nemen plaats op een heerlijk dik zadel, schuiven de Cub eenvoudig van het middenbokje en met een druk op de knop slaat de eenpitter aan. Zonder koppeling trap je hem in de versnelling; net als zijn voorgangers is de Cub voorzien van een centrifugaalkoppeling die ontkoppelt als je het schakelpedaal beroert. Ook dat pedaal werkt overigens niet zoals je gewend bent: aan de teenzijde schakel je óp door het pedaal naar beneden te duwen. Het pedaal loopt onder de voetsteun door naar

de achterzijde, waar je met je de hiel kunt terugschakelen. Maar het wordt nog eigenwijzer: je kunt de bak ook dóórtrappen. Van z'n vier dus opschakelen naar neutraal, waarna je na nog een keer trappen weer in de eerste gang staat. Het duurt even voor je er aan gewend bent, maar daarna is het vooral heerlijk dat je bij het verkeerslicht niet helemaal door alle versnellingen heen hoeft om weer bij één te eindigen.

Lekker lichtvoetig

Met die wetenschap gaan we de snelweg op en meteen valt op dat het machientje rap accelereert naar 90 km/u. De Super Cub weegt dan ook slechts 109 kg. Als je daarbij zelf ook geen tientonner bent, trekt de Cub met wat geduld door naar 115 km/u. Je zit daarbij relaxed en comfortabel. Maar kom je op plaatsen waar de maximumsnelheid op 130 km/u is vastgesteld, dan ben je veroordeeld tot de rechterbaan. Lekker binnenwegen pakken is dan ook het devies. Kun je nog een beetje relaxed om je heen kijken ook.

Enmaal in de stad is de Super Cub echt op zijn plaats. Het smalle stuurkje maakt voor kruipen bij het verkeerslicht heel makkelijk en dankzij die 'doordraai-bak' zit je binnen no-time weer in de juiste versnelling. Vervolgens heb je power genoeg om niet zenuwachtig te worden tijdens het sprintje naar het volgende rode verkeerslicht. •

TEKST JAAP VAN DER SAR FOTOS JACCO VAN DE KUILEN

OOK NAAST DE MOTOR HAPPY MET HONDA

Honda-fans tonen hun voorliefde voor hun favoriete merk ook graag naast de motorfiets. Daarom heeft Honda een ruime kledinglijn ontwikkeld waarmee je graag mag gezien worden als je niét op je favoriete motorfiets zit. Met een klassiek ogende vintage-kledinglijn, een sportieve Alpinestars Honda-collectie, een adventure-lijn en zelfs een HRC-gamma is er voor iedereen wel iets. Van sportief tot retro, van teamkleding tot je eigen individuele smaak.

Meer weten? Check de Honda-website of bezoek de Honda-dealer voor het kledingaanbod!

VINTAGE



ALPINESTARS



TEAM



HOE DOE JE DAT?



DAVE THORPE OVER

OFF-ROAD RIJDEN MET EEN ADVENTURE MOTOR

Drievoudig wereldkampioen motorcross Dave Thorpe kende al zijn grote successen met Honda en hij is ook vandaag nog verbonden aan het grootste motormerk ter wereld. Via het Dave Thorpe Honda Adventure Center probeert de Brit een deel van zijn ervaring en kennis door te geven aan adventure motorrijders. Ook motorcrossers en enduristen mogen in Zuidwest-Engeland bij de grootmeester in de leer.

Honda Motor Magazine ging eens polsen bij de kampioen over de basisregels voor adventure-rijden. Waar moet je op letten als je met een Africa Twin het grote avontuur tegemoet rijdt?

'Adventure rijden speelt zich in de meeste gevallen voor 80% op de openbare weg af. Daar rijd je met je adventure motor als met elke andere motor. Als je avontuur ook over off-road paden gaat, houd je best rekening met een aantal basisregels. Als het hobbelig wordt, ga je rechtstaan. Zoek een ontspannen houding. Iemand die gewoon recht staat doet dat ook met gestrekte benen. Er is dus geen reden om met fel geplooiden benen op de motor te

staan. Zoek ook een houding die je vlot kunt volhouden. Blijf rechtstaan in flauwe bochten en zit neer in scherpe bochten. Gebruik altijd een goede kijktechniek. Want ook off-road rij je waar je kijkt.'

'Zorg er tenslotte voor dat je altijd eerst je achterrem gebruikt als je off-road rijdt. Pas nadat de achterrem geactiveerd is, ga je ook vooraan bij remmen. Rem je eerst vooraan, dan wordt de motor in de hobbels erg onstabiel en krijgt het achterwiel minder druk. Bijremmen achteraan wordt dan moeilijk. Als je deze vier tips goed toepast, kom je de meeste off-road situaties met je Africa Twin - of elke andere adventure motor - vlot door.'



500X

Ontdek
onze andere
Adventure
modellen



Africa Twin Adventure Sports



Africa Twin



NC750X



X-ADV



Honda's CB500X is voor 2019 compleet nieuw ontworpen: een nieuwe en gedurfde off-road styling, met invloeden van de Africa Twin. De CB500X heeft langere veerwegen, een 19-inch voorwiel, hoogwaardige achterschokbreker, assist/slipperkoppeling en een motorblok met meer kracht onderin en in het middengebiet. Van stadsmus tot avonturier voor het weekend: de Honda CB500X is er klaar voor! Geschikt voor rijbewijs A2.



In de haven van Antwerpen organiseerde Honda vorig jaar de eerste CB Day. De eerste Benelux-dag voor motorrijders en liefhebbers van alle merken stond bol van de activiteiten. Er was ook een passend eerbetoon aan de CB-modellenreeks die Honda in 1959 al startte.

Omdat een foto meer zegt dan duizend woorden, brengen we hierbij een fotografisch overzicht van die 7de juli in Antwerpen en meteen ook een vooruitblik naar de CB Day van dit jaar. Met heel wat CB-fans op de afspraak, een reuzenscherm waarop het WK Superbike bekeken kon worden, rondritten, foodtrucks, artiesten, en een barbershop, was het een dag om niet snel te vergeten. En het vervolg dit jaar, wordt nog veel groter. Opnieuw op 7 juli, maar dit keer dus op een zondag en dat wil zeggen dat zowel de MotoGP race als het WK Superbike op het groot scherm te zien zullen zijn. Afspraak is alweer het Zaha Hadid Plein in Antwerpen.

WHAT A DAY!





Noteer in je agenda

Wanneer: Zondag 7 juli
Waar: Zaha Hadid Plein, Antwerpen

1971 CB500 FOUR



ICONISCHE

Honda's CB500 Four kwam in 1971 op de markt, twee jaar nadat de iconische CB750 Four gelanceerd was. De lichtere CB staat in de geschiedenisboeken in de schaduw van de eerstgeborene, maar dat is deels onterecht.

Het valt niet te betwisten dat de Honda CB750 Four de meest invloedrijke sportmotor ooit geweest is. Honda's viercilinder zette nieuwe normen neer op het vlak van prestaties en was met zijn viercilinder, vier uitlaten en schijfrem een lust voor het oog.

De CB500 Four kwam iets later op de markt en moest puur op het vlak van vermogen onderdoen voor de 750. Maar de 500 was lichter, maar liefst 36 kg. Dat maakte een wezenlijk verschil in het rijgedrag. Terwijl de

CB750 Four heerlijk gemakkelijk reed als je niet voluit ging, had je er voor 100 procent je handen merr dan aan vol. De CB500 Four stuurde een pak lichter en was gemakkelijker om voluit mee te gaan. Het frame was stijver en gekoppeld aan dat lagere gewicht (190 kg was in die dagen bepaald licht) zorgde dit ervoor dat deze motor door heel wat testrijders als de geknippede oplossing werd gezien voor de slimme motorrijder. Met slechts tweederde van de cilinderinhoud was de CB500 Four slechts een halve seconde trager op de 400 meter sprint met staande start. En hij haalde een topsnelheid van 170 km/u. Dat was sterk voor een 500, maar het sprak minder tot de verbeelding dan de top van de 750, die volgens sommigen net boven de magische kaap van 200 km/u uitkwam. In 1973 besloot Honda om de cilinder-

inhoud op te voeren naar 550 cc. Die ingreep gaf de kleine Four net iets meer punch. Desondanks wordt de CB750 door kenners hoger ingeschat. Het origineel krijgt nu eenmaal altijd iets meer krediet dan zijn lichtere soortgenoten.

En dat is precies waarom de CB500 Four altijd een beetje in de schaduw bleef van de CB750 Four. Het is ook de reden waarom de 500 tot voor kort nog voor redelijk lage prijzen op de oldtimermarkt te vinden was. Daar komt nu verandering in, ook al omdat de Four een populaire motor is bij de tuners en bouwers van caféracers. Samen met de populariteit, gaan ook de prijzen omhoog. Misschien had de CB500 Four toch net iets langer in de schaduw van zijn iconische broer moeten blijven. •

Weinig motoren hebben zo nadrukkelijk hun stempel gedrukt op de motormarkt als de Honda CBR-900RR Fireblade. Honda's Blade was in 1992 niet alleen radicaal vernieuwend, de Fireblade was ook de stamvader van een hele reeks toonaangevende sportmotoren.

Tadao Baba. Onthoud die naam. Want dat is de man die in 1992 verantwoordelijk was voor het ontwerp van de eerste Fireblade. De Honda-ingenieur was eigenlijk begonnen met het idee om een 750 cc te bouwen, maar naarmate het project vorderde bleek dat een 900 cc-blok een betere optie was om het ultieme doel te bereiken: een motorfiets met het vermogen van een 1.000 cc en de wendbaarheid van een 600.

De Fireblade pakte meteen uit met cijfers die de ambitie van Baba-San

onderstreepten: 125 pk en een drooggewicht van 185 kg. Dat zijn cijfers die vandaag nog steeds aanvaardbaar zijn, maar bijna 25 jaar geleden waren ze ronduit spectaculair. In vergelijking met de sportmotoren die toen op de markt waren, was de CBR900RR op alle vlakken mijlenver vooruit. Het aluminium frame, lage gewicht en een 16 inch voorwiel lagen aan de basis van een flitsend stuurgedrag. De 125 pk die uit de vier-in-lijn stroomden gaven de Blade het imago van een extreme motorfiets. Wie anno 2019 op één van de ondertussen zeldzame originele Fireblades stapt, voelt dat het allemaal niet zo'n vaart liep. Naar hedendaagse normen rijdt de 1992 Fireblade als een doorsnee sportmotor. Maar je kunt je voorstellen dat de normen een kwarteeuw geleden enigszins anders waren. Ofwel waren er lichte en

wendbare motoren met een beperkt vermogen, ofwel waren er pk-brakers die slecht stuurden en onstabiel waren. De Blade maakte een einde aan alle nadelen en voegde de voordelen samen. Het concept was ongezien en tegelijkertijd precies waar iedereen op wachtte. Het leek wel of Honda een nieuw ei van Columbus uit zijn hoed getoverd had. De Fireblade was zó goed dat het maar liefst zes jaar duurde voordat een concurrent met een passend antwoord kwam. Maar ondertussen zat Honda al aan zijn vierde generatie Blades. En er zouden er nog heel wat volgen. Aanvankelijk vernieuwde Honda de CBR900RR elke twee jaar. En na verloop van tijd evolueerde de motor zelfs naar de 1.000 cc-versie zoals we ze nu kennen: met een éénliterblok, 17" voorwiel en Honda's PGM-FI injectie. •

HONDA'S

1992
CBR900RR
FIREBLADE





FREDDIE SPENCER OVER **SPORTIEF RIJDEN OP DE OPENBARE WEG**

Freddie Spencer voorstellen is overbodig. De Amerikaanse Honda-held was van bij het begin van zijn internationale racecarrière een Honda-icoon. Spencer reed met de legendarische NR500, werd wereldkampioen 250 cc en 500 cc in één jaar en is vandaag nog steeds Honda-ambassadeur.

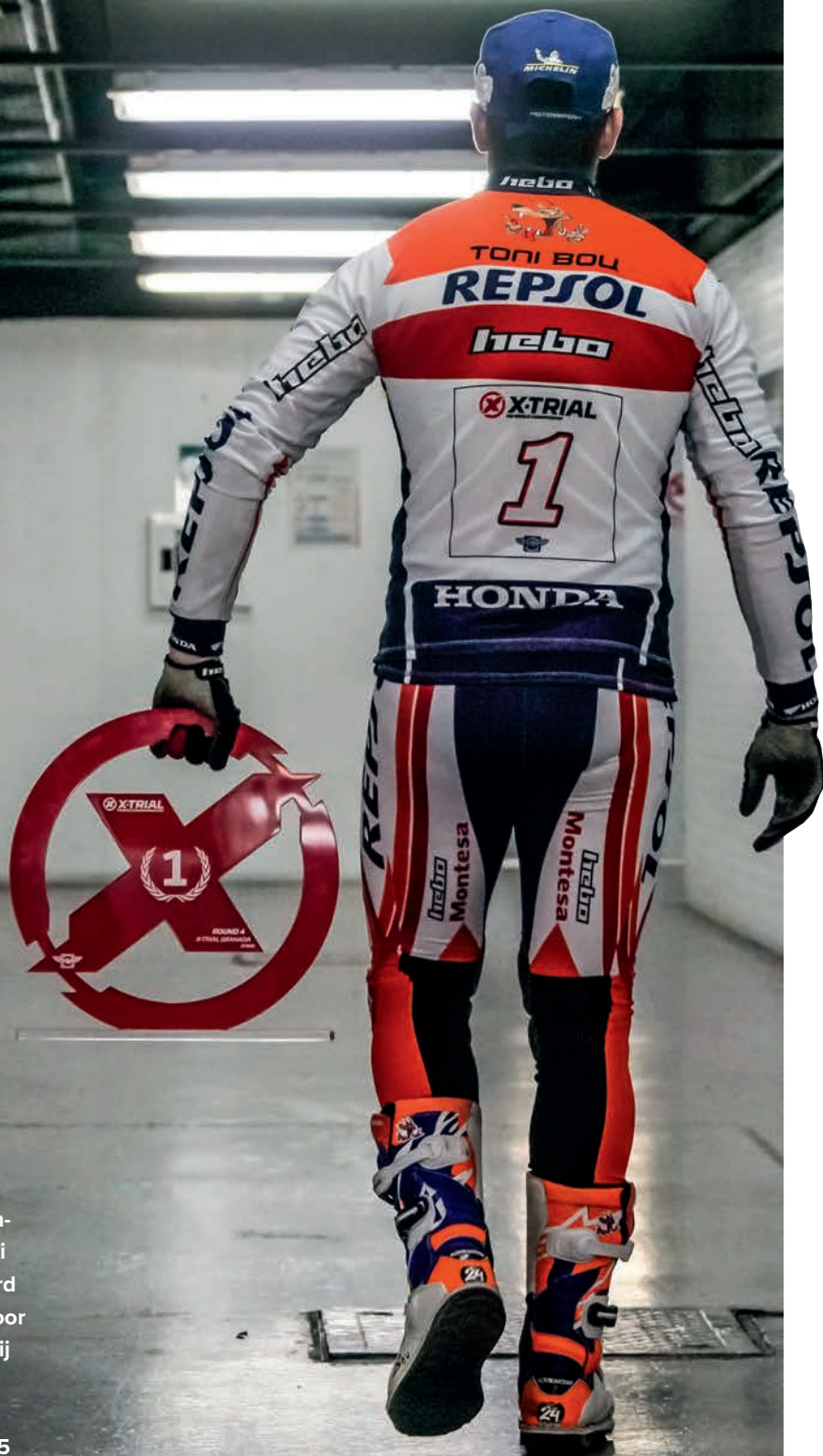
Honda Motor Magazine ging op stap met Fast Freddie en vroeg de grootmeester enkele tips over het rijden op de openbare weg.

'Wel, het is erg belangrijk om voor ogen te houden dat op de openbare weg niks hetzelfde is als op een circuit. De motoren, banden, het verkeer, de veiligheidszones, de andere weggebruikers... Daarom kun je op de openbare weg onmogelijk op dezelfde manier motorrijden. Eén van de regels waar ik me altijd aan houd, is om steeds op mijn rijvak te blijven. Dat is minder voor de hand liggend dan het klinkt.'

'Als je sportief gaat rijden op bochtige wegen, is de verleiding groot om een

bocht anders aan te snijden of iets breder de bocht uit te komen. Dat hoort niet. Het verbreden van je rijlijn over de volledige openbare weg, is niet alleen strijdig met de verkeersreglementen, maar het neemt ook al je marge weg als er iets fout gaat. Ik zie de breedte van het rijvak als de norm. Dat is waar je rijdt. Ga er niet buiten en probeer binnen je eigen limieten en die van de wet zo goed mogelijk te rijden. Tijden spelen hier geen rol. En geloof me als ik zeg dat er toch altijd eentje sneller is dan jij. Dus probeer voor jezelf om binnen dat patroon zo goed mogelijk te rijden. Gebruik de juiste kijk- en remtechniek en je zult zien dat als je je daarop concentreert, je harder gaat dan wanneer je gewoon brutaal bochten afsnijdt.'

AF SLUI TER



GROOTMEESTER

Het is moeilijk om in gelijk welke sport iemand te vinden die meer dan een decennium een absolute heerser was. Maar Toni Bou is dat ontegensprekelijk. De Spanjaard won het FIM wereldkampioenschap outdoor trial ononderbroken van 2007 tot 2018. Hij deed dat ook in het indoor wereldkampioenschap. Met 25 wereldtitels is Toni Bou de beste trialist aller tijden. Hij won alle 25 wereldtitels op zijn Montesa-Honda en was op de leeftijd van 20 jaar ook de jongste viertakt wereldkampioen ooit. Toni Bou is de GOAT, the Greatest Of All Time.

CB
650R



Ontdek
onze andere
Street
modellen



CB1000R Limited Edition



CB500F



CB300R



CB125R



Honda vervoegt de ultra competitieve naakte middenklasse met de nieuwe Neo Sports Café CB650R. Een Honda vier-in-lijn die gretig in de toeren klimt, opgehangen in een lichtgewicht frame. De CB650R beschikt over hoogwaardige componenten zoals een Showa SFF USD vork, radiaal gemonteerde vierzuiger remklauwen, Honda Selectable Torque Control (HSTC), assist/slipperkoppeling en een uiterst modern dashboard. Ook geschikt voor rijbewijs A2.