

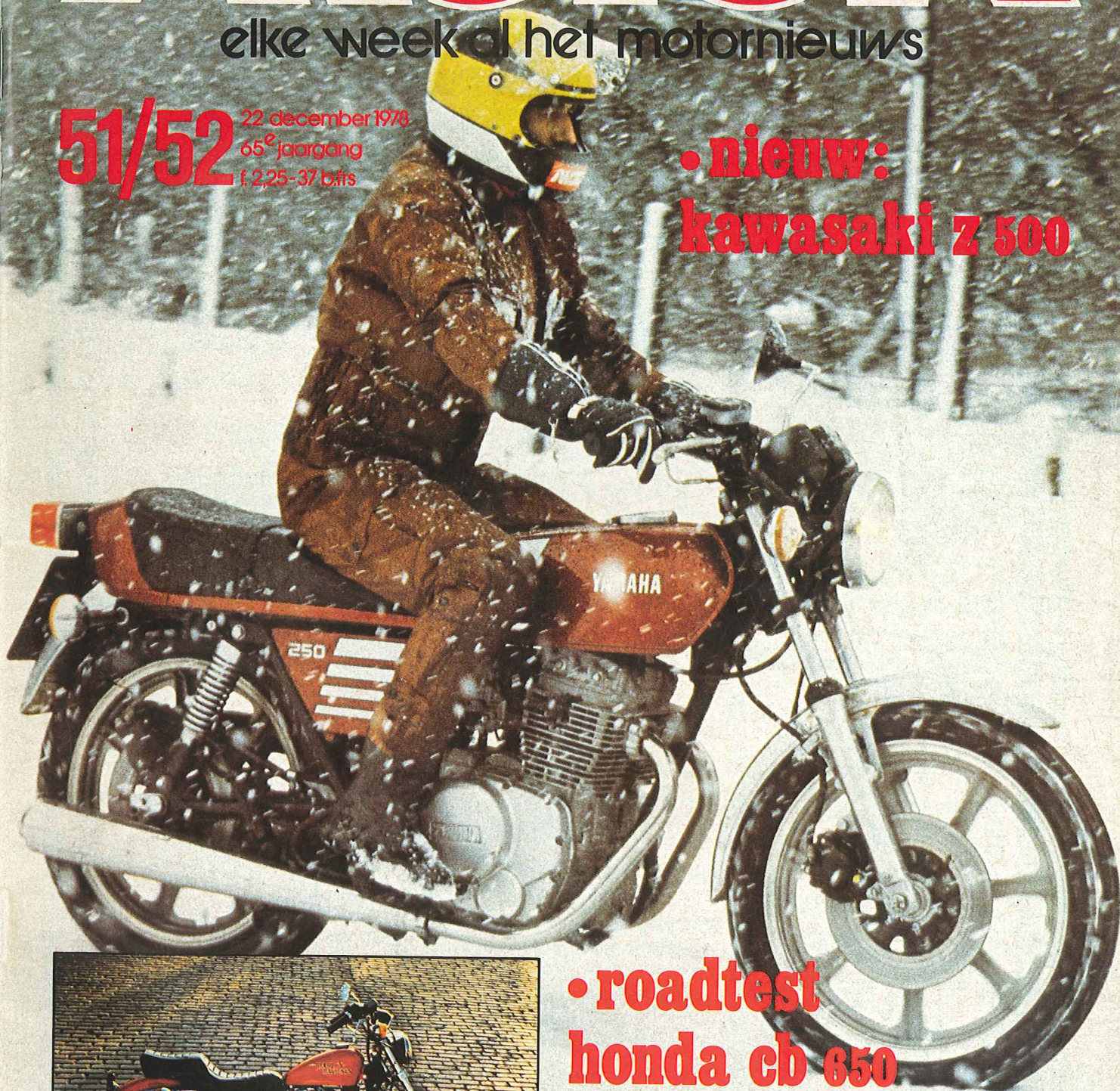
ACTU

elke week al het motornieuws

51/52

22 december 1978
65^e jaargang
f. 2,25 - 37 bfrs

• **nieuw:**
kawasaki z 500



• **roadtest**
honda cb 650

• **harley-davidson**
75 jaar

COCKTAIL

Open huis bij Gebben

Op 29 en 30 december houdt de firma Gebben open huis voor iedereen die belangstelling heeft voor crossers. Met 850 vierkante meter showroom en een eigen afdeling waar crossers gebouwd en ontwikkeld worden heeft Gebben nu de ruimte gekregen waar de firma zo lang op heeft gewacht. Gebben is te vinden aan de R. Brinkstraat 8 in Staphorst op het industrieterrein.

Motocross GP transfers

Suzuki heeft nu definitief Harry Everts ge-

contracteerd die van Bultaco afkomt, om voor de fabriek alle 125 Grand Prix te gaan rijden. Dan onderhandelt KTM nog druk met Pomeroy, die van plan is om met KTM alle 250 cc kampioenswedstrijden in Amerika te gaan rijden, waarvoor hem dan een fabrieksmotor ter beschikking zal worden gesteld wanneer alles naar wens gaat.

Motorshow in Ammerzoden...

Op zaterdag 23 en zondag 24 december wordt in Ammerzoden een motorshow georganiseerd in het Dorpshuis. Op beide dagen begint de show om 10.00 uur 's mor-

gens en zal pas beëindigd worden als de belangstelling voorbij is (en dat kan laat worden in Ammerzoden...). Uiteraard zijn de motoren van Den Boet present, evenals de machines van Alan North, Struyk en Middelburg, benevens de nieuwe Morbidelli's van Van Geffen en Schouten.

...en in Geldrop

"De Tiende Kerst Motordagen" in Geldrop worden op 23, 24, 25 en 26 december gevierd met een motorshow, die aan het Emo pad wordt gehouden. De openingstijden lopen van 10 uur 's morgens tot 22.00 uur 's avonds. Niet alleen zullen er racers van o.a. Hartog, Van Dulmen (hij heeft er meerdere), Van Kessel en Middelburg worden tentoongesteld, maar is de Challenger van Vink aanwezig. Verder veel straatfietsen en andere sportmachines.

Jeugdkampioenschap 1979

Het Nederlands jeugdtrialkampioenschap voor het komende jaar mag zich verheugen in een toename van het aantal wedstrijden. Diverse organisatoren reageerden positief op het verzoek van de commissie. Dat dit kampioenschap een goede basis is voor jong talent blijkt uit de enkele wedstrijden die enkele oudjeugd-rijders reeds bij de KNMV hebben verreden.

Voor het komende seizoen dienen alle rijders voor het kampioenschap ingeschreven te staan met voornaam, naam, adres, postcode, geboortedatum en eventueel telefoonnummer bij het secretariaat. Trainingspasjes kunnen hier ook weer worden besteld voor f 5,00, deze kunnen echter ook via eigen clubs worden verkregen. Het reglement is op enkele punten wat bijgeschaafd. Inschrijvingen voor wedstrijden worden weer aangekondigd in de toonaangevende motorsportbladen. Men dient nu in te schrijven door f 10,00 over te maken per post- of bankgiro t.n.v. nummer en naam van degene die in de aankondiging vermeld staat. Sluiting van inschrijving 10 dagen voor de wedstrijd. Na-inschrijving blijft mogelijk tegen verhoogd tarief. De voorlopige wedstrijdskalender ziet er als volgt uit:

28-1 Arnhem, 11-2 Zelhem, 11-3 Schijndel, 8-4 Breda, 6-5 Panheel, 20-5 Assen, 27-5 Ubach over Worms, 17-6 Lochem, 12-8 Panheel, 16-9 Breda, 14-10 Enschede, 5-11 Winterswijk (o.v.).

Met dit aantal wedstrijden menen we ruimschoots te voldoen aan de behoefte. De regelingscommissie voor het komende seizoen is als volgt samengesteld: J. Meerdres, Breda, voorzitter; A. Aalderink, Toldijk, secretaris; B. v. Dam, Eerde, en H. Sanders, Heythuysen, commissieleden. Voor alle verdere informatie kan men zich vervoegen bij het secretariaat Hoogstraat 42, 7227 NJ Toldijk. Tel. 05755-1206.

Limburg is smal altijd geweest

De Nederlandse jeugdtrialisten zijn als een kind zo gelukkig met de invoering van het

Jeugdkampioenschap. Afgelopen jaar is dat duidelijk bewezen. Dit Jeugdkampioenschap kan dan ook gezien worden als een voorportaal voor de Nationale competitie. En dat er in deze jeugdklasse hoogwaardig trial wordt bedreven heeft o.a. Johan de Champs bewezen, die in de Nationale competitie een aardig deuntje meespeelt. Toch heeft die jeugdcompetitie ook een voorportaal: het kaboutergebeuren. Verenigd in de Kabouter Trial Club worden er regelmatig in den lande wedstrijden gehouden, waarbij de spanning te snijden is.

Mijns inziens is de lijn KTC-jeugdcompetitie-nationale competitie te vergelijken met het jeugdtennis of het jeugdvoetbal. In deze sporten vinden we het heel normaal dat de sport op zeer jeugdige leeftijd wordt beoefend. Ja, zelfs vindt men het vaak een noodzaak. Niet verwonderlijk is dan ook dat er enkele clubs in Nederland zijn die deze "logische draad" willen oppakken en aan de basis willen beginnen met het jeugdige beoefenen van de trialsport.

"Lofwaardig en toe te juichen", zult u zeggen. Ware het niet dat er clubs zijn die werkelijk weer op kruistocht moeten om anderen duidelijk te maken dat men voor een goede zaak aan het werk is.

Zo bereikte mij onlangs een noodkreet vanuit Baarlo in Limburg. Op 29 augustus heeft men daardeBTC (Baarlose Trial Club) opgericht met o.a. als doel het behartigen van belangen van trialisten vanaf 6 jaar (de zeer jeugdigen dus).

Dat men de zaak zeer verantwoord heeft willen aanpakken blijkt uit het feit dat men naar de gemeente Maasbree is gestapt om een afgesloten oefenterrein te claimen. De gemeente zegde dit toe, echter met de restrictie dat er een vereniging moest worden opgericht, die via notariële akte aangesloten zou zijn bij de kamer van Koophandel. Ook hieraan werd voldaan. Reden dus om wederom te juichen, zeker voor de jeugdige trappelaars.

Des te groter was de desillusie voor hen te horen dat het zo mooi opgezette plan geen doorgang kon vinden, omdat volwassen ondeskundige lieden (tenminste wat trial betreft) misbruik maakten van een dubbel-functie, die zelfs als "chantagemiddel"

wordt aangewend om een niet met steekhoudende argumenten onderbouwde eigen zin door te drijven. Wat is het geval: Een zekere mijnheer Gielen is lid van het Stichtingsbestuur Jong Nederland kring Baarlo. Tevens heeft mijnheer Gielen zitting in de sportcommissie van de Gemeente Maasbree-Baarlo. Zijn argument is dat hij de verantwoordelijkheid voor de combinatie Motor-Kind niet kan en niet wil dragen!!!!!! Wordt de aanvankelijk verleende, maar later weer ingetrokken goedkeuring, door de gemeente toch verleend, dan stapt mijnheer Gielen uit het bestuur van de Stichting Jong Nederland.

Nu heb ik het idee dat hier een paar dingen door elkaar spelen. Daarom op een rij:
a. Als sportcommissielid heeft mijnheer Gielen geen verantwoordelijkheid te dragen, dat doet de commissie wel. Als hij niet past binnen die groep (door zijn manier van opstelling) moet hij uit de commissie treden. Het komt mij wat vreemd voor als mijnheer Gielen stelt dat hij een andere vereniging, Jong Nederland die niets met de zaak heeft uit te staan, zal verlaten. Het komt bij me over als een burgemeester, die thuis spruitjes krijgt te eten en die niet lust, aan de geitenfokvereniging geen subsidie geeft.

b. Als mijnheer Gielen het belang van de jongeren in Limburg voor ogen heeft (en wie heeft dat niet) moet hij niet voorbij gaan aan het feit dat er mensen en ook jongeren zijn, die andere interessegebieden hebben.

c. Dat de argumenten van dhr. Gielen niet steekhoudend zijn, bewijzen honderden andere kabouters in den lande. Al deze jongeren beleven een intens kinderlijk genoegen aan hun favoriete sport. En wie voorbij gaat aan die twinkende kindergedragingen, die volledige inzet, die optimale gemotiveerdheid kan volgens mij die verantwoordelijkheid ook niet dragen. Daarom ook maar één advies: stap uit die sportcommissie, zodat er meer tijd vrijkomt voor de Stichting Jong Nederland en het eventueel bezoeken van kabouter Trial Wedstrijden

COR TERMAAT

ACTOR ROADTEST

HONDA CB 650



Groter gegroeid zonder stuipjes

Wat Honda bijna nooit doet, is bij de nieuwe CB 650 wél gebeurd. De machine is namelijk gebaseerd op zijn voorganger en is dus in principe geen splinternieuw model zoals dat bij Honda meestal het geval is. Vanaf de CB 500 is de machine gegroeid naar 550 cc en dan nu uiteindelijk naar 650 cc, waarbij gezegd dient te worden dat er nu ook absoluut géén ruimte meer in het cilinderblok aanwezig is om nog groter te groeien. Als bij Kawasaki was het ook Honda's bedoeling om met een lichte 650 cc-machine de handschoen op te nemen tegen motoren in de 750 cc-klasse en wat was dan logischer om van de CB 550 uit te gaan. De Honda CB 650 is een aanzienlijk snellere fiets geworden dan zijn voorgangers, zonder dat dat gepaard is gegaan met een groter gewicht of forsere

afmetingen. Het is ook zo dat een CB 650 bijvoorbeeld net zo veel vermogen heeft als een oud model CB 750 bij een lager gewicht, maar om nu te stellen dat deze Honda iedere 750 in zijn zak steekt is natuurlijk weer een heel andere zaak. Toch heeft de 650 wel een beetje het karakter van een reuzendoder en dat maakt deze Honda tot een prettige machine om te rijden. De motor is compact, laag en licht en heeft een fors vermogen en dito prestaties in een handige verpakking. Wat deze Honda echter mist is een beetje fantasie. Technisch gezien een doortimmerd model, maar met de enkele nokkenas, het vertrouwde viercilinderblok en de degelijke vormgeving bepaald geen opwindende machine om te zien of technisch van te smullen.

Oude bekende

Het blok van de CB 650 is natuurlijk een oude bekende. Ten opzichte van de CB 550 werd de boring 1,3 mm groter en de slag 5,2 mm langer, waardoor een boring maal slag van 59,8 x 55,8 mm ontstond, wat goed is voor een totale cilinderinhoud van 626 cc.

De viercilinder in lijn is nog van de "oude generaties" Honda's en heeft dan ook een enkele bovenliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder. Waarbij dat laatste volgens de Honda-mensen voldoende was om aan het verlangde vermogen te komen. De diameter van de in- en uitlaatpoort werd

aangepast en die werden dan ook respectievelijk vier en drie millimeter groter. Ook de ademhaling moest dan "groter" worden en de Keihin carburateurs kregen een 2,6 mm grotere doorlaat om het hogere aantal cc's van voeding te voorzien. De CB 550 wordt voor 36,7 kW (50 pk)

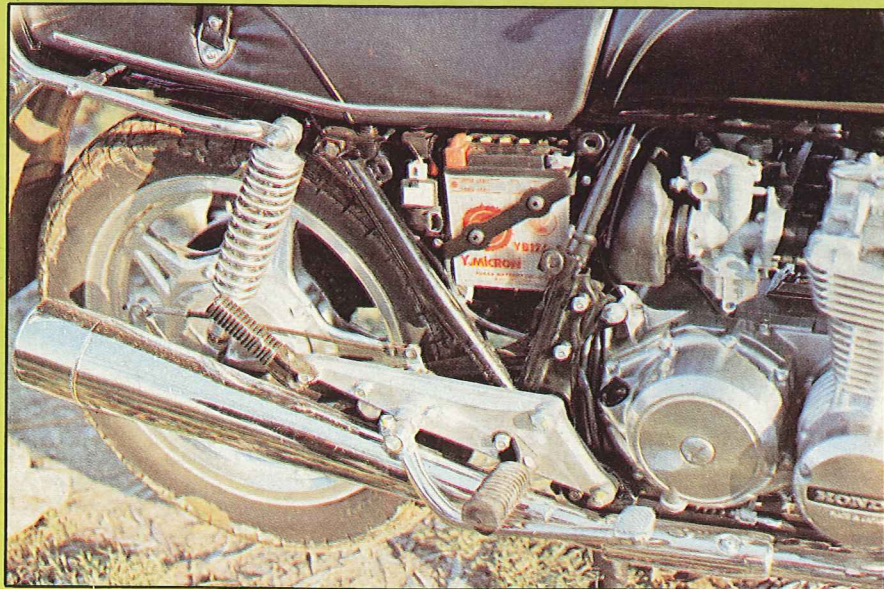
opgegeven bij 8000 tpm, voor de CB 650 is dat 46,3 kW (63 pk) bij 9000 tpm. Nieuwsgierig gingen we dan ook naar de rollenbank van de TH in Delft, om te kijken of de Honda in de pk-race op hetzelfde niveau zou uitkomen als de concurrent in deze klasse, de Kawasaki Z 650, een machine die met dezelfde filosofie als de CB 650 werd geïntroduceerd: een lichte machine met prestaties van een 750 cc.

Om maar direct met de deur in huis te vallen: de Kawa Z 650 kwam aan 51,4 kW (69,3 pk) bij 8050 tpm, de Honda produceerde 49 kW (66,6 pk) bij 8750 tpm.

Het maximum koppel van de CB 650 haalde een maximum waarde van 56,1 Nm (5,9 kgm) bij 8000 tpm (Kawasaki Z 650 6,5 kgm bij 7000 tpm).

Nu we toch aan het rekenen en vergelijken zijn, is het misschien aardig om de verhouding kilo per pk voor de beide machines op te geven, of beter kilowatt per kilo. De CB 650 weegt droog 198 kilo, de Z 650 komt aan 211 kilo waarmee de verhouding voor de Honda komt op 4,04 kilo/kW (3,0 kilo/pk) terwijl de Z 650 komt op 4,10 kilo/kW (3,04 kilo/pk). Een droge rij getalletjes, waarmee alleen naar voren is gekomen dat het verschil tussen de beide vierpitters op het gebied van pk-gewichtsverhouding marginaal is, met een haartje winst voor de Honda in dit geval. De Kawasaki heeft echter meer koppel te bieden, dus een winnaar is niet aan te wijzen.

De toerenteller van de CB 650 bleek uiterst accuraat te zijn, met een afwijking van 100 tot 300 toeren die de teller te weinig aangaf. De koppelkromme van de 650 is knap vlak van 3000 tot 9000 toeren. Hoewel het moment van maximum koppel vrij hoog ligt, bij 8000 tpm, is door de vlakke kromme dat weinig opvallend omdat vanaf zo'n 6000 toeren het koppel boven de 50 Nm blijft. In de praktijk is dat ook te merken aan het karakter van de machine, de motor blijft als een elektromotor trekken zonder dat er opvallende pieken te merken zijn. Het gaat gewoon steeds harder „met het toerental mee”.



De voetsteunen zijn gemonteerd op fraaie aluminium gietstukken. Door de opgebogen dempers komen de hakken van een passagier onvermijdelijk op de uitlaat terecht. Achter het rechterdeksel bevindt zich de accu.



Van alles wat

Zoals gewoonlijk is ook deze Honda een zorgvuldig afgewerkte machine. Kijk maar eens onder de buddy, waar de kabelboom gesplitst wordt en waar elke tak een eigen meervoudige stekker heeft die netjes vastgeklemd zit.

Of het zekeringenkastje op het stuur, waar ze makkelijk te vinden en te verwisselen zijn. Nieuw zijn de royale (Kawasaki-achtige) spiegels die nu eens zo breed zijn dat ook wat forser gebouwde rijders meer kunnen zien dan alleen hun eigen ellebogen. Maar wat we al gezegd hebben, de CB 650 mist

wel een stuk eigen gezicht. Zowel de CBX als de nieuwe 900 hebben een eigen vormgeving, de nieuwe 750 K met zijn vier pijpen is herkenbaar, maar de CB 650 heeft van alles wat meegekregen.

Het in verhouding bar grote achterlicht bijvoorbeeld, er komt een prima hoeveelheid licht uit de unit, maar het maakt de achterhand van de machine wel topzwaar. Wat niet wegneemt dat de machine in de donkere kleur met gouden biezen en dito embleem op de tank wel gedistingeerd overkomt. Nieuw zijn de bedieningselementen op het stuur, die nu hoekiger en strakker van vorm zijn geworden. Het stuur zelf is gebleven, dat klinkt wat merkwaardig, maar omdat Honda nu van die tweedelige aluminium sturen gebruikt, komt dat eenvoudige stuk verchromd buis weer vertrouwd over. Ook de CB 650 heeft de nieuwe benzinedop met dubbele sluiting die we voor de eerste keer bij de CBX aantreffen. De details zijn goed verzorgd, zoals de strakke knipperlichten, standaard halogeen 55/60 Watt lampje voor en dubbele achterlichten achter en een goede tweetraps buddy.

Uiteraard Comstar wielen, waarbij voor twee kleine schijven met een diameter van 240 mm zijn gebruikt en achter een trommelrem met een diameter van 180 mm. Beide wielen zijn geschoeid met Bridgestone tubeless banden die overigens nu volop uit voorraad leverbaar zijn bij de Bridgestone-importeur Henze, terwijl ook Continental nu de tubeless banden leveren kan. Met veerweg is de CB 650 niet al te royaal bedeeid. Achter heeft de swingarm een veerweg van 77 mm, wat voor een moderne machine aan de krappe kant is, maar voor

De donkere kleur met gouden biezen en goedkleurig Honda-embleem geven de CB 650 een gedistingeerd voorkomen.

moet de telescoop het doen met 142 mm veerweg, wat in vergelijking met bijvoorbeeld de 900 of 750 zo'n 20 millimeter minder is.

Compact

De CB 650 mag dan fors tonen, wanneer je je heen over het zadel slingert blijkt al snel dat het een compacte machine is. De zithoogte van 795 mm is dan ook laag, terwijl een droog gewicht van 198 kilo (rijklaraar 216 kilo) niet niks is, maar vandaag de dag voor een middenklasse motor gewoon laag is. Die lage zitpositie wrekt zich wel wat in de hoog geplaatste voetsteunen, waardoor de knieën sterker gebogen zijn dan eigenlijk wenselijk is. Verder ligt het stuur goed in de hand en is de zitpositie tamelijk behaaglijk. Met de choke op het dashboard (het zou wel prettig zijn als die wat lichter te bedienen was) start de Honda CB 650 perfect. Ook na een bitterkoude nacht met ijzel op de machine (wat een ellende als je door die gladdigheid overvallen wordt onderweg!) startte de Honda bij de eerste druk op de knop. Maar goed ook want een kickstarter ontbreekt. De kleine 12 Ah accu (dynamo-capaciteit overigens 260 Watt bij 5000 tpm) had genoeg fut om de 600 Watt startmotor lang rond te draaien, wat wel nodig was wanneer een foute startprocedure gevolgd werd. De gouden regel is dat je beslist van het gas af moet blijven, anders is starten een

Het nu tot 650 cc opgeboorde blok bleek op de rollenbank royaal meer vermogen te leveren dan zijn voorgangers.

langdurige zaak.

Net als zijn concurrent, de Kawa Z 650, blinkt de Honda uit in koudbloedigheid. Gelukkig begint de motor niet direct 4000 toeren te gieren met de choke aan, zoals wel vaak het geval is, maar het duurt gewoon erg lang voordat de 650 zonder choke gas wil aan nemen en zonder enorme gaten in de carburatie wil lopen. Het wordt tijd dat op dat probleem nog eens een afdoende oplossing wordt gevonden.

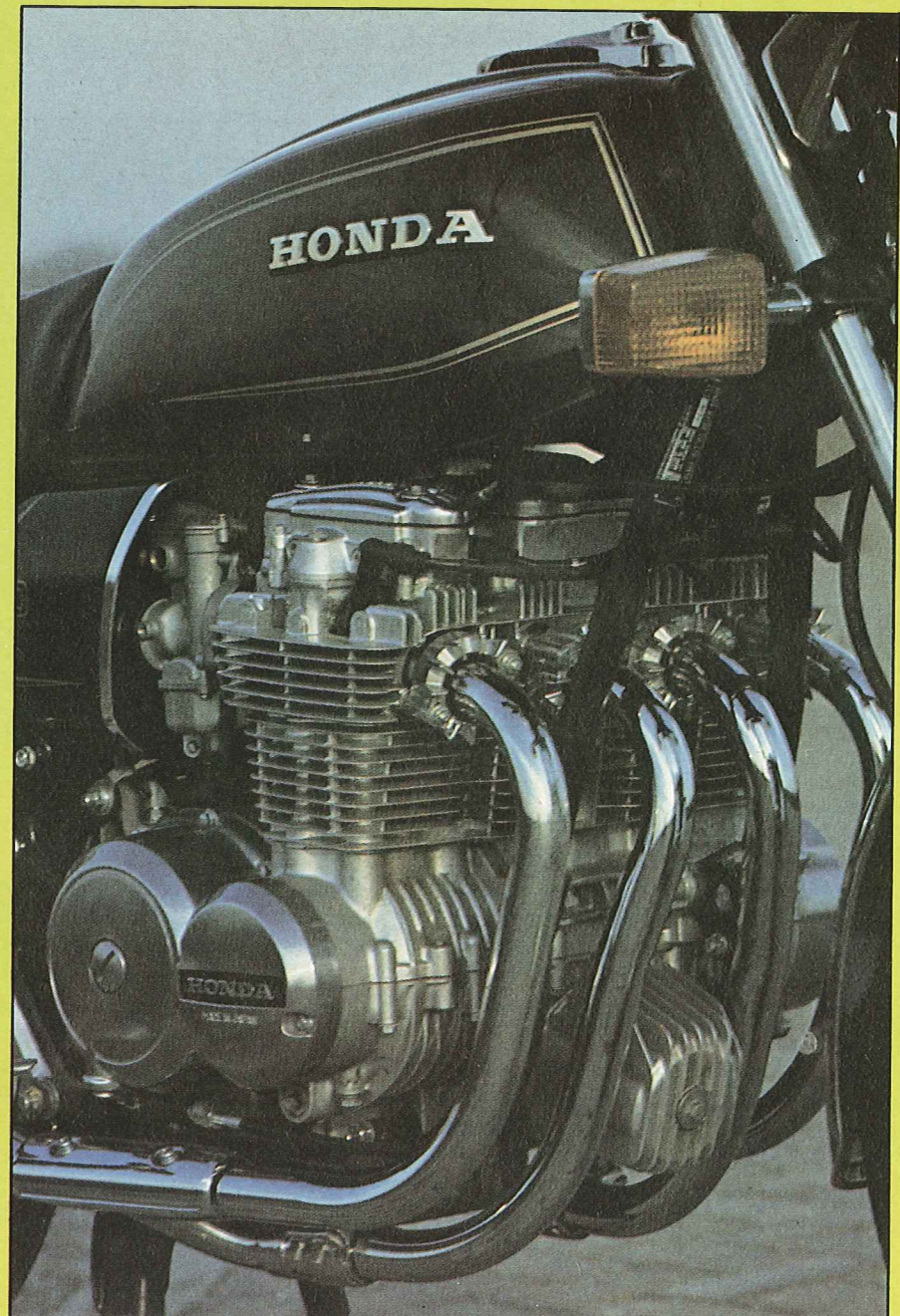
Maar goed, eenmaal warm loopt de 650 werkelijk bijzonder mooi, ook stationair staat de Honda dan te zoemen terwijl met het gas erop een fraaie jank uit de twee pijpen komt die verraad dat de viercilinder erg graag er van tussen wil gaan.

De prestaties van de 650 staan namelijk op een hoog peil. Accelereren gaat bijzonder makkelijk, waarbij de zeer licht te bedienen koppeling een positieve invloed heeft en het schakelen door de versnellingen heen licht en precies gaat. Plat op de tank loopt de 650 meer dan 190 kilometer per uur, terwijl twee forse rijders in Motomod-pak rechtopzittend probleemloos aan de 180 kwamen. Het

brandstofverbruik van de 650 was navenant aan de rijstijl, je bent al snel geneigd om met de Honda hard te gaan, omdat het allemaal zo licht en schijnbaar zonder merkbare inspanning gaat. Wij kwamen uit op 14 kilometer per liter, waarmee de actieradius met de 18 liter-tank komt op zo'n 250 kilometer. In eerste instantie waren we bang dat het tweetraps zadel zou gaan zorgen voor een pijnlijke onderkant van de rug, want onze ervaringen met dit type zadel zijn niet zo geweldig. Bij de Honda hebben we daar geen last van gehad, waarbij moet worden aange te kend dat het verschil tussen de twee vlakken niet zo bijster groot is. Een nadeel is wel dat de zitplaats van de bestuurder in wezen gefixeerd is. En dan nog altijd die aandoenlijke band over de buddy, wij hebben nog nooit gezien dat een passagier zich daar aan vast hield.

Comfort goed

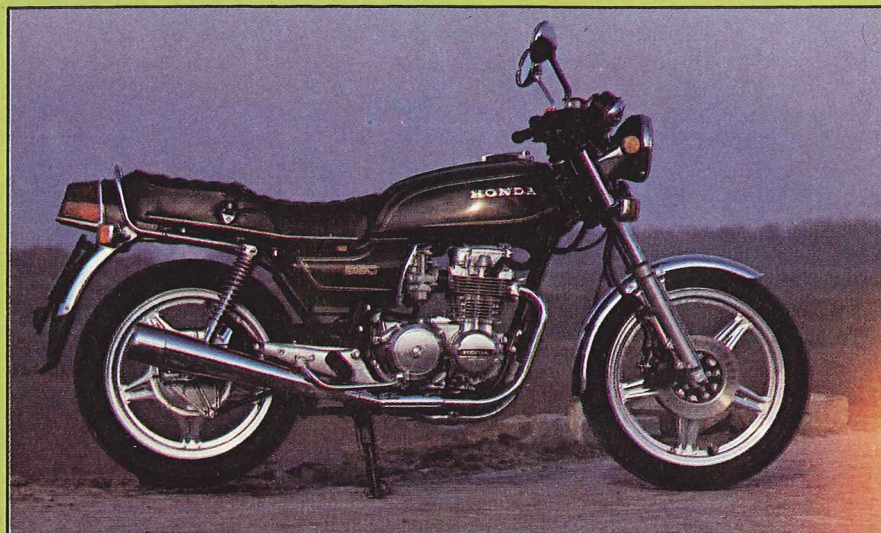
In tegenstelling tot wat de korte veerwegen zouden voorspellen, is het comfort van de 650 vrij hoog. Zowel de voorvork als de



achterdempers spreken bijzonder goed aan, waardoor de machine zó geveerd is dat het geheel nèt niet deint.

Op een hobbelige weg kom je in een soort cadans die niet onplezierig is. Alleen op echte hobbels is de vering kansloos en vooral bij dubbele belasting kan de vork dan doorknallen. Ook bij stevig remmen komt de voorvork snel aan het einde van zijn slag en dan is nog maar een kleine richel nodig om de vork door te laten slaan. Wat de remmen betreft, de twee schijven voor halen een grote vertraging. In combinatie met de trommelrem achter kan heel hard in de ankers worden gegaan, waarbij de remmen prettig doseerbaar zijn. Alleen in de regen is de aanspreekbaarheid van de voorrem opvallend veel groter dan met droog weer. Echt wel een punt om op te letten en wat zeker verbeterd moet worden. De trommelrem achter is dan het vertrouwde redmiddel dat ongeacht welk weer dan ook altijd betrouwbaar zijn werk doet.

Wanneer we het hebben over het bedieningsgemak van de machine dan valt daar één detail beslist buiten en dat is de bediening van de knipperlichten. Honda maakte nieuwe stuur-elementen, maar de knipperlichten zijn een pure sof geworden, de bediening dan. De knop is gewoon al



De CB 650 heeft uiteraard de Comstar-wielen, maar is met de enkele nokkenas nog een machine van de „oude generatie” van Honda.

moeilijk te bedienen, zwaar en klein, maar in de regen is het helemaal een onmogelijke zaak geworden. Waardeloos. Sturen doet de CB 650 zonder meer goed.

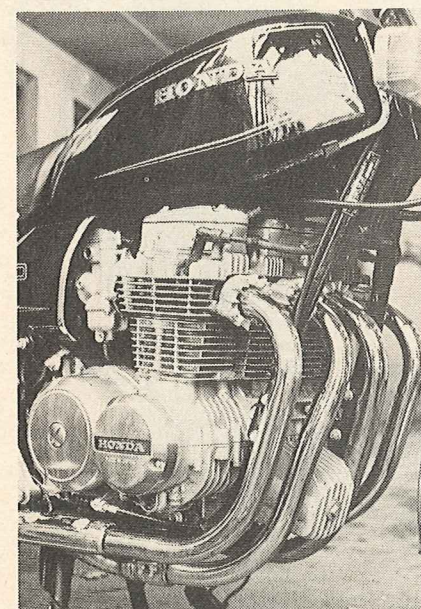
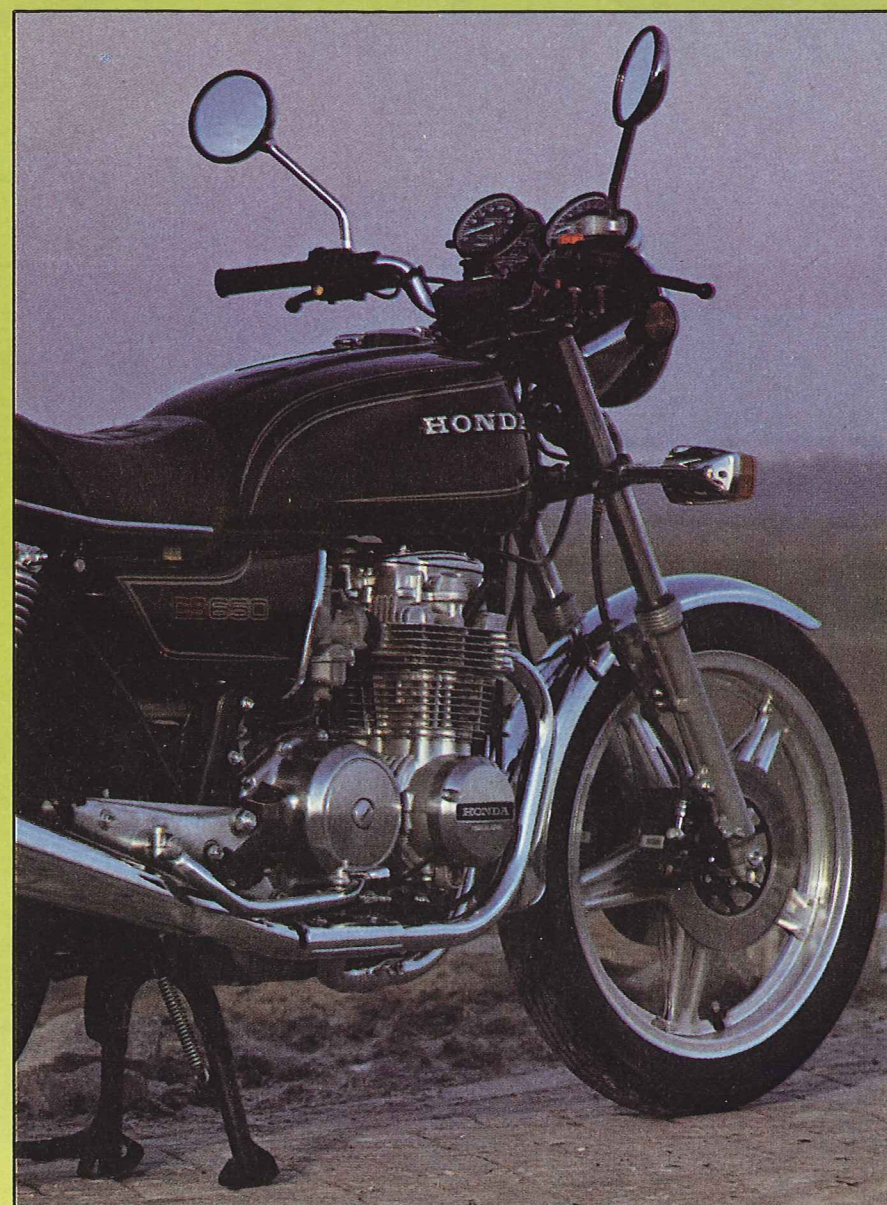
De Bridgestonebanden zijn wel gevoelig voor richels in de lengterichting, waarbij de Honda dan wat schudt, maar verder kwam de grip op ons, ook in de regen, vertrouwen wekkend over. De grondspeling is vrij groot, een statische hellinghoek van 44°30', dynamisch 39°, maar door het handzame karakter kregen we de machine wel met de voeten rusten aan de straat. Ook in korte snelle bochten bleef de CB 650 strak sturen zonder rillingen door het frame. Wie wil kan met de CB 650 vette strepen trekken bij het accelereren, of de machine vlot op het achterwiel zetten, maar spontaan zal de Honda de rijder daar niet mee verrassen. Wie bij een stoplicht spectaculair weg wil gaan weet dat het kan hoewel het voor alle onderdelen en de levensduur slopend is.

Keus

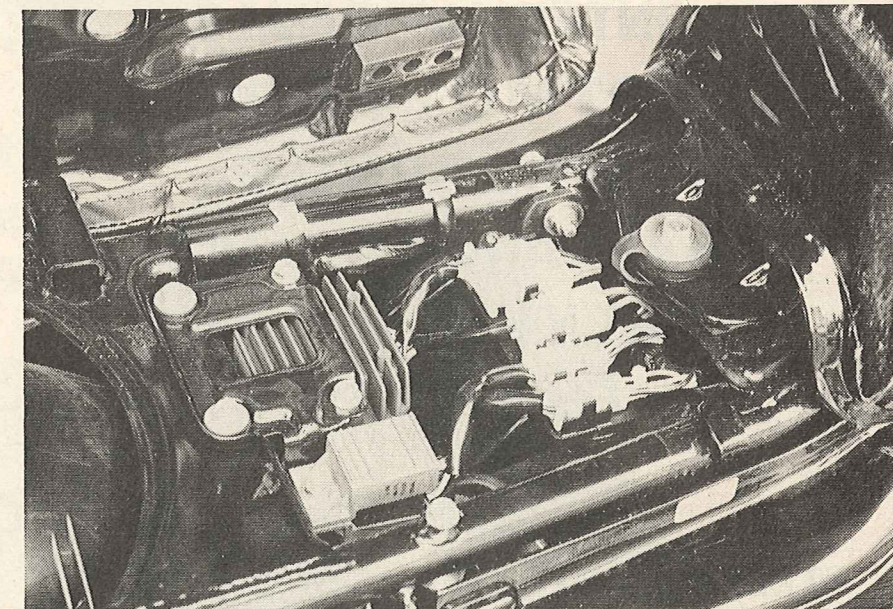
Met de Honda CB 650 is in deze klasse een nieuwe naam gekomen. De CB is net als Kawa een prestigemachine, waarmee het uiteraard de grap is om zwaardere machines zoek te rijden. Nu is het in wezen helemaal niet zo moeilijk om een superbike, anders dan op de snelweg, klopt te geven, maar het is natuurlijk altijd aardig om te doen en goed mogelijk met een machine als de 650.

Het is wel degelijk een alternatief op de zware machines om een potente middenklasser te nemen en praktisch gezien is dit een machine die in alle opzichten veel handelbaarder is. Alleen in het uiterste bereik mis je dan wel eens die pk-regen waarmee je net die stap verder kan maken. Maar de CB 650 heeft een prijskaartje van 6900 gulden (en is daarmee de duurste 650 cc-machine vergeleken met Kawa en Yamaha in deze „oudertwetse” inhoudsklasse) en dat is een aantrekkelijk punt, waarvoor je best 20 of 30 kilometer topsnelheid kan inleveren nietwaar?

Met het licht gebogen stuur heeft de 650 een toeristisch karakter, maar hoewel de machine forser oogt door de nieuwe kleurstellingen blijft het qua afmetingen een bescheiden machine.

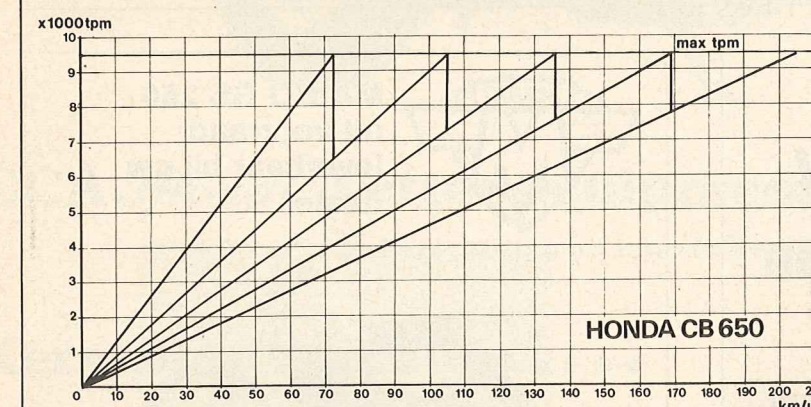


Handig zijn de deksels, die de plaats van de schroefdroppen op de cilinderkop hebben ingenomen en meer ruimte om te werken bieden.



De afwerking staat op een hoog peil. De kabelboom is in vier meevoudige stekkers gesplitst, die ieder op zich weer in een eigen houder vast zitten, waardoor een zeer overzichtelijk geheel ontstaat.

TECHNISCHE GEGEVENS HONDA CB650

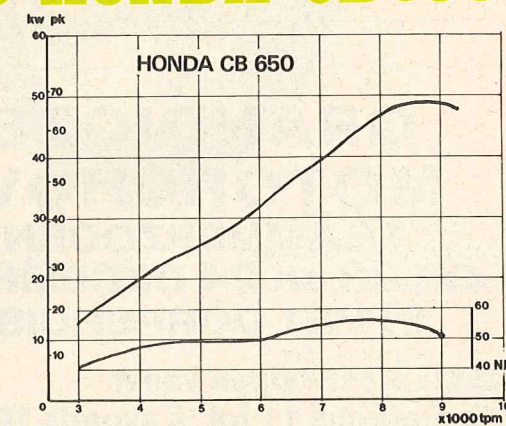


Motor: luchtgekoelde viercilinder viertakt in lijn met enkele bovenliggende nokkenas - boring x slag 59.8 x 55.8 mm - cilinderinhoud 626 cc - compressieverhouding 9.0 : 1 - vier Keihin-carburateurs - elektrische starter - semi-wet sump smering.

Transmissie: primair door tandwielen, overbrengingsverhouding 2.345 : 1 - natte meevoudige platenkoppeling - vijf versnellingen, overbrengingsverhoudingen 2.500-1.722-1.333-1.074-0.884 - secundaire transmissie door ketting, overbrengingsverhouding 2.312 : 1 (16/37).

Rijwielgedeelte: dubbel uitgevoerd buizen wiegframe - voor telescoop vork, veerweg 142 mm - achter swingarm met hydraulische dempers, veerweg 77 mm - voor en achter „Comstar” wielen - bandenmaat voor 3.25 H19 - achter 3.75 H18 - voor twee schijfremmen Ø 240 mm - achter Simplex-trommelrem Ø 180 mm.

Maten en gewichten: lengte 2200 mm - breedte 775 mm - hoogte 1110 mm - zithoogte 795 mm - bodemspeling 155 mm



- wielbasis 1430 mm - droog gewicht 198 kilo - rijklaar gewicht 216 kilo - max. toelaatbaar totaalgewicht 388 kilo - inhoud brandstof tank 18 liter (waarvan 3.5 liter reserve) - balhoofds-hoek 62° 30' - naloop 105 mm.

Opgegeven prestaties: max. vermogen 46,3 kW (63 DIN-pk) bij 9000 tpm - max. koppel 53,1 Nm (5,4 kgm) bij 8000 tpm.

Gemeten prestaties: op de rollenbank van de TH in Delft werd een maximum vermogen gemeten van 49 kW (66,6 DIN-pk) bij 8750 tpm en een maximum koppel van 56,1 Nm (5,9 kgm) bij 8000 tpm - topsnelheid afhankelijk van postuur, houding en kleding rijder alsmede weg en weersomstandigheden 185-195 km/h - brandstofverbruik 14 kilometer/liter.

Fabrikant: Honda Motor Ltd., Tokyo, Japan.

Importeur: Honda Motor B.V., Nikkelstraat 17, Ridderkerk.

Prijs: f 6.900,- (incl. BTW).