

OVERBODIGE LUXE?

FOTO'S JAN HEESE

Buurmans gras is altijd groener! Dit gezegde gold ook voor de Nederlandse motorrijders, die met een jaloerse blik naar hun buitenlandse kollega's, die al ruim een jaar lang konden beschikken over de Honda XRV650 Africa Twin, keken. Doordat er toch veel Nederlandse belangstelling werd getoond voor dit - tamelijk exclusieve - model, ging Honda Nederland overstag en met ingang van '89 is de replica van de zeer succesvolle NXR-woestijnracer ook te koop in Nederland. MOTO 73 testte de XRV650 en keek of de machine het wachten waard was...



Automatisch denk je bij deze test even terug aan de test van de Honda XLV Transalp, die in het voorjaar van '87 uitvoerig aan de tand werd gevoeld. In die test vroegen wij om een meer sportieve versie, een soort XRV. Het lijkt erop of ze dat bij Honda hebben gelezen want in het najaar van '87 werd de XRV getoond! Nu deze machine ook in Nederland gevoerd gaat worden, zijn we helemaal op onze wenken bediend, of niet? De Africa Twin heeft alles, maar tegelijkertijd ook niets te maken met de Transalp. De machine vormt op alle fronten een soort overtreffende trap van de Transalp. Motorisch, rijwieltechnisch, en niet te vergeten het uiterlijk van deze XRV650 is duidelijk meer afgestemd op het ruigere werk. Kijkend naar de agressieve Paris-Dakar-look van de Africa Twin kom je vanzelf in de sfeer van het avontuur en het is ook opmerkelijk hoe sterk deze Honda lijkt op de fabrieks-woestijnracer waarmee in Paris-Dakar zulke opmerkelijke successen werden behaald (deze Honda was de laatste jaren onverslaanbaar in de zware rally). Als je de Africa Twin tegenover de Transalp zet, dan komt die laatste er bekaaid af en met z'n nette strakke uiterlijk is dat een machine die duidelijk neigt naar de harde werkelijkheid, zoals bijvoorbeeld het woon-werk-verkeer.

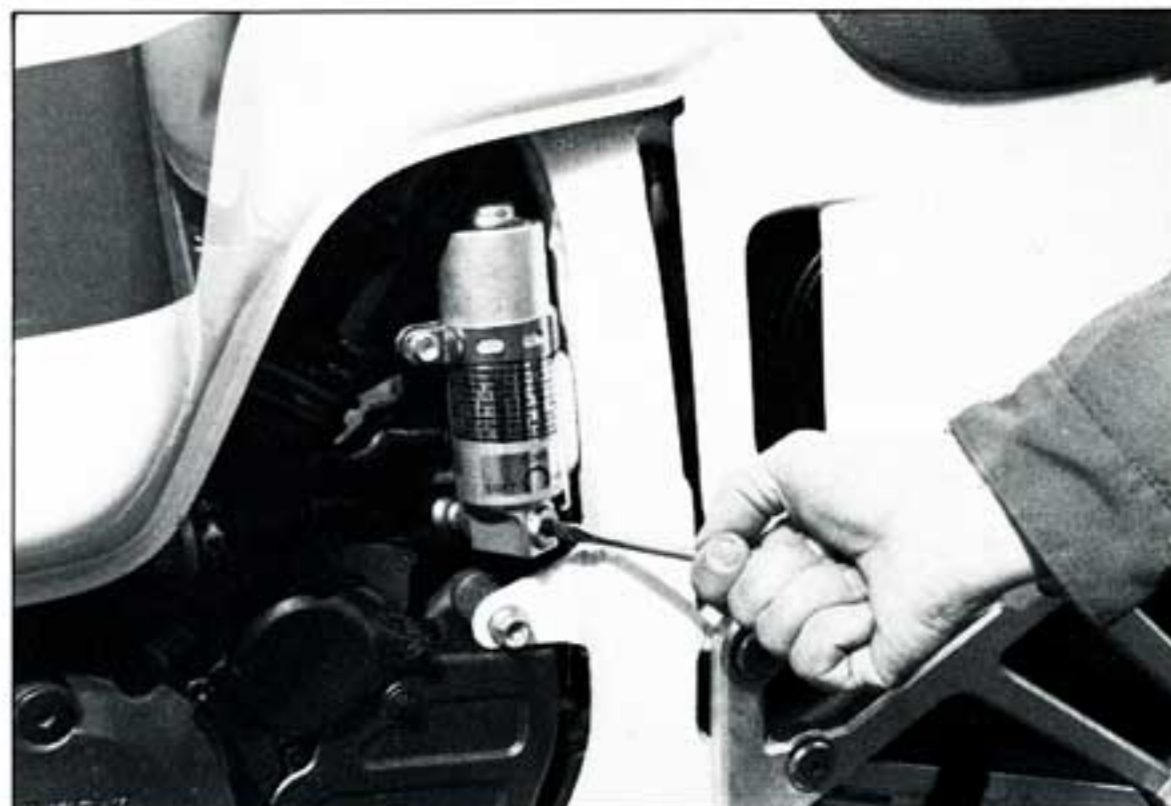
Zelfde basis

Het motorisch gedeelte van de XRV kent dezelfde basis als het Transalp-blok, maar de waterge-

De demping van de achtervering is te verstellen met een schroevendraaier, via een stelschroefje op het reservoir

koelde tweecilinder-V-motor is op vrijwel alle punten aangepast. De XRV heeft een iets grotere cilinderinhoud (647 cc), doordat de boring met 4 mm werd uitgebreid en nu ligt op 79 mm. Een logisch gevolg van de grotere cilinderinhoud is een toename van het vermogen en koppel en vrijwel alle andere onderdelen in het blok werden daarop aangepast. Zo is bijvoorbeeld de versnellingsbak wat sterker, terwijl ook de koppeling met meer koppelingsplaten werd uitgerust. Toch is de toename van het vermogen niet zo indrukwekkend. De nieuwe Africa Twin wordt opgegeven voor 42 kW (57 pk), terwijl de 600 cc tellende Transalp het brengt tot 40,4 kW, ofte wel 55 pk. In beide gevallen wordt dat bereikt bij 8000 tpm. Volgens onze meting op de rollentestbank van de RDW is de opgave van Honda aan de voorzichtige kant, want wij wisten 42,4 kW (57,6 pk) uit de motor te persen, het vermogen blijft echter bescheiden.

Het V-twin-blok heeft een blokhoek van 52°, terwijl de krukstapen (de drijfstangen zitten niet naast elkaar op één tap, maar hebben elk hun eigen krukstap) onder een hoek van 76° staan. Op zich lijken dat vreemde waarden, maar het resulteert in het opheffen van de vervelende primaire trillingen van een V-motor. De twee cilinderkoppen van de V-motor bieden elk plaats aan



een bovenliggende nokkenas (kettingaangedreven), drie kleppen (twee inlaat en een uitlaat) en twee bougies. Een onderhoudsvrije CDI-ontsteking zorgt voor het vonken van de in totaal vier bougies. De inlaatkant van de cilinderkoppen zitten naar elkaar toe gedraaid, zodat de carburatie - welke wordt verzorgd door twee 34-mm-Keihin-vacuümkarburateurs - tussen de twee cilinders zit. Het luchtfilter zit echter onder de buddy, zodat er vanaf de carburatie een dikke lucht-aanzuigkoker over de achterste cilinder naar achteren loopt, om uit te monden bij een grote filterkast met een fors papier filterelement. Aan de uitlaatkant vinden we twee uitlaatbochten, die ter hoogte van de rechter voetsteun samen komen in een forse demper. Die demper is in werkelijkheid zelfs nog groter dan hij op het eerste gezicht lijkt, want er zit nog een groot

deel onzichtbaar achter het zijdeksel weggevoerd. De overbrenging van het vermogen geschiedt via tandwielen en een meervoudige platenkoppeling, die normaal via een kabel wordt bediend. Een vijfversnellingsbak en een O-ring-ketting maken de aandrijflijn compleet.

Stabiel

Het rijwielgedeelte volgt dezelfde lijnen als dat van een Transalp, maar is op alle punten forser uitgevoerd om de machine een stabiel weggedrag te geven. Het frame is opgebouwd als een wiegframe en opgetrokken uit forse stalen profiebuis. Het vast gemonteerde achterframe is eveneens erg stevig uitgevoerd, dat met het oog op het bagagerekje, waarop je in totaal 20 kilo mag vervoeren.

De forse voorvork, met vorkpoten van maar liefst 43 mm, is lucht-ondersteund en heeft een veerweg van 230 mm. De vork staat onder dezelfde hoek als bij de Transalp het geval is (balhoofds-hoek 62°), maar de naloop van de XRV650 is iets groter, 113 mm tegenover 110 mm van de XLV600, wat alweer aangeeft dat er op een zeer stabiel rijgedrag is gemikt met de Africa Twin.

Een stevige achtervork van aluminium en een Pro-Link-veersysteem met een monoschokbreker zorgt voor de achtervering. Het reservoir van de schokbreker zit links tegen een framebuis geschroefd en bezit een stelschroefje (te verdraaien met een schroevendraaier) waarmee de ingaande demping kan worden bijgesteld. Verder kan de veervoorspanning van de schokbreker worden ge-

De Africa Twin is uitgerust met een stevig rekje, waarop je 20 kilo bagage mag vervoeren. Daarnaast is er nog een kleine - afsluitbare - bergruimte in het zijdeksel, waar ook het boordgereedschap is ondergebracht



wijzigd, maar aangezien de demper helemaal ingebouwd zit, is dat niet echt eenvoudig.

De Africa Twin staat op gespaakte wielen met Bridgestone Trail-Wing-banden (voor 90/90-21, achter 130/90-17). Beide wielen worden afgeremd door een enkele schijfrem, die zowel voor als achter wordt beschermd door een kunststof kap. Vooral de kap om de voorremmschijf is erg fors uitgevoerd en omsluit ook de hele vorkpoot. De 296-mm-voorremmschijf wordt afgeremd door een dubbelzuiger-remklauw.

Uitrusting

Over smaak valt niet te twisten, maar niemand kan ontkennen dat de XRV650 Africa Twin een aantrekkelijke machine is. De motor kent een fors, stoer uiterlijk en lijkt echt veel op de Paris-Dakar-machines.

De stroomlijn met de dubbele koplamp (die 's nachts voor erg veel licht zorgt) sluit erg mooi aan op de grote tank. De kuip is aan weerszijden via twee snelsluitingen aan de tank vast gemaakt, zodat de tank op zich toch makkelijk is te verwijderen. De tank loopt aan beide kanten van het blok ver naar beneden door, zodat het gewicht (24 liter benzine weegt tenslotte niet niks) van de brandstof het rijden niet te veel

beïnvloedt en het zwaartepunt van het geheel toch laag bleef zitten. De tank is aan weerszijden uitgerust met een kraan, die z'n nut alleen bewijst bij demontage van de tank, want hij dient alleen als afsluiter. Er is verder een elektrische benzinepomp opgenomen in het systeem, die de benzine naar de hoog gelegen carburateurs pompt.

De buddy van de Africa Twin is aan de bovenzijde uitgerust met een soort suède, dat erg prettig zit. Doordat de buddy ook mooi tegen de hoge tank oploopt, is een goede zit gewaarborgd. Aan de onderzijde van de machine zit een uit de kluiten gewassen aluminium beschermplaat, die het motorblok moet behouden voor opspattende stenen en scherpe rotsblokken, die je misschien op je pad kunt treffen.

Zoals al eerder gezegd is de XRV een erg grote motorfiets, dat merk je wanneer je het been over de buddy slaat. De machine behoort met een zithoogte van 880 mm tot de hogere broeders en de kleinere motorrijders onder ons zullen niet met beide voetjes aan de grond kunnen komen. Toch laat de Africa Twin, ondanks die hoge zit, zich makkelijk op de been houden. De machine is - evenals de Transalp - perfect in evenwicht en ook smal gebouwd, terwijl het brede stuur er toe bij-

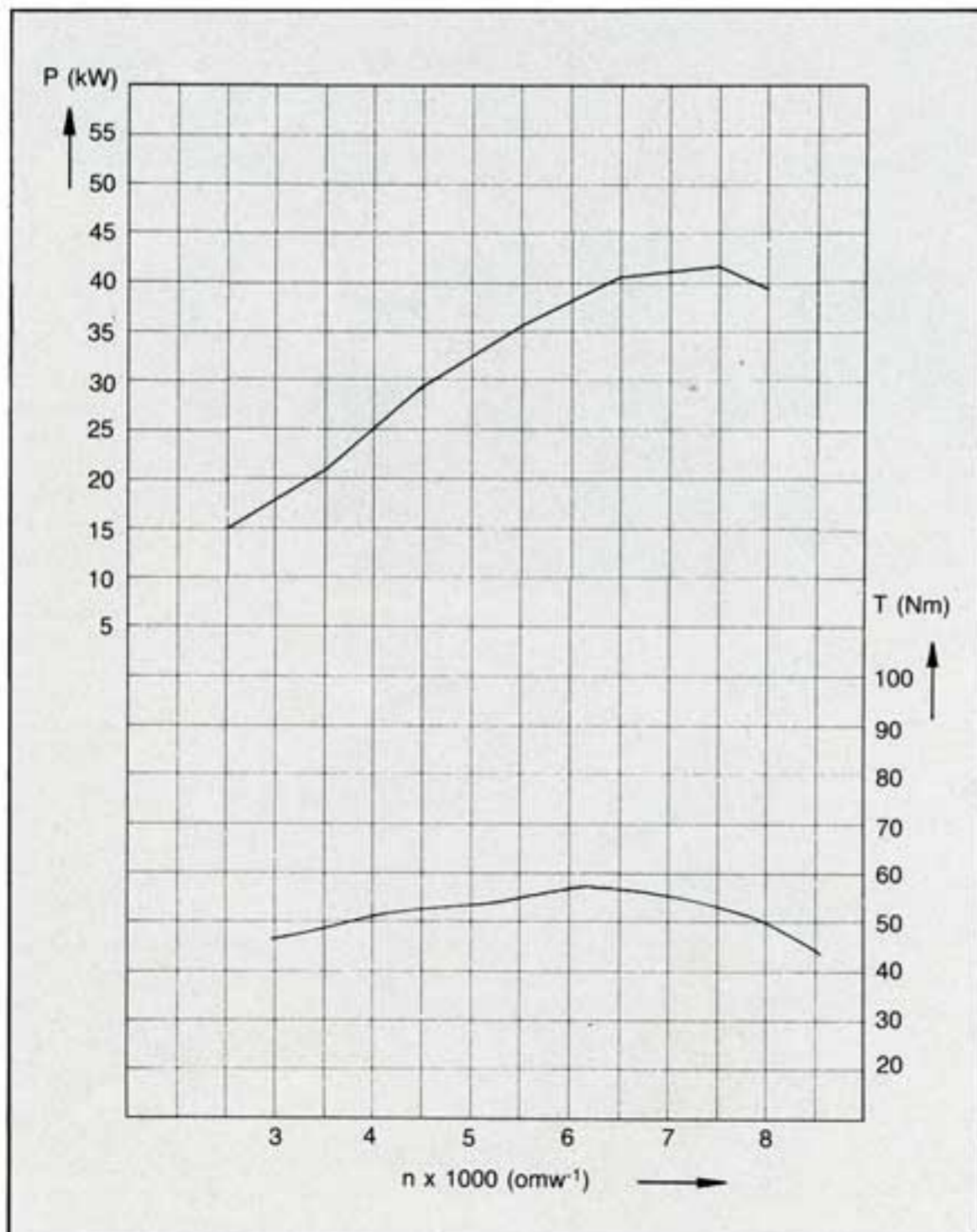
De stuurschakelaars zien er verzorgd uit en zijn goed te bedienen. Je moet even wennen aan het knopje van het dim- en grootlicht, dat vrij ver van het handvat af zit (boven)

De enkele voorremmschijf zit verborgen achter een grote kunststof afdekplaat. Forse openingen en koelsleuven zorgen ervoor dat de schijf voldoende gekoeld wordt (onder)

draagt dat je deze motor goed in de hand kunt houden. En daarvoor kan iedereen deze forse machine de baas.

Zit je eenmaal, dan valt je oog meteen op de nette stuurschakelaars (deze zijn goed te bedienen) en het wat vreemde dashboard, dat wordt gekenmerkt door een wat wedstrijdachtige look. Het lijkt een beetje bij elkaar gezocht en er zit niet echt lijn in het dashboard. Dat neemt niet weg dat de twee grote klokken (de kilometerteller en de toerenteller) erg duidelijk en goed leesbaar zijn. Een kleine temperatuurmeter houdt het thermische gedeelte van het blok in de gaten, al hoeft je je daar niet echt ongerust over te maken, want aan weerskanten van de voorste framebuis zit een forse aluminium radiator, die aan de rechterkant ook nog is voorzien van een automatische ventilator, die inschakelt wanneer het koelwater echt warm wordt, zoals bijvoorbeeld in het stadsverkeer kan gebeuren. Aan de linkerkant vinden we op het dashboard een simpel klein kastje, waarin zes kleine en vrij onduidelijke controlelampjes zijn ondergebracht. Niet de meest fraaie oplossing, maar goed... Het lijkt er wat op dat men er eentje was vergeten, want het lampje dat de zijstandaard (er is overigens alleen een zijstandaard aan boord, geen middenbok) in de gaten moet houden, zit er nog eens los boven gemonteerd! Van de zes ingebouwde lampjes waken er twee over de benzinevoorraad. Een oranje lampje licht op wanneer je aan de laatste acht liter begint. En om helemaal niets aan het toeval over te laten, wordt je ook nog gewaarschuwd wanneer je aan de laatste vier liter begint. Tsja, als je dan nog zonder benzine komt te staan... De XRV heeft, door de forse tankinhoud, natuurlijk een grote aktieradius. Die tankinhoud moet het hem ook wel doen, want echt zuinig kun je deze tweecilinder niet noemen. Wij wisten tijdens

Het soepele motorkarakter komt tot uiting in deze vermogensgrafiek. Zowel de vermogens- als de koppelkromme verlopen bijzonder vloeiend



deze test gemiddeld ruim 14 kilometer te komen met een literje loodvrij normaal. Een rustig ritje (1 op 17) haalde het gemiddelde weliswaar flink op, maar wanneer je er echt aan trekt, kun je maar 13 kilometer ver op een liter komen. Doordat je natuurlijk 24 liter benzine kunt meenemen, kun je normaal gesproken toch een dikke 300 kilometer rijden, alvorens een pomp aan te moeten doen.

Doodse stilte

Het duurt maar eventjes of je hebt je plaatsje gevonden op deze Africa Twin. En dat geldt zowel voor lange als korte ridders. Deze machine biedt ontzettend veel plaats en de zitpositie is bij-

Het V-twin-blok (1) is een toonbeeld van souplesse en draait dank zij de forse uitlaatdemper (2) bijzonder stil. Wie met de XRV650 het zand in wil, moet van goeden huize komen. Vooral met een volle tank is de motor moeilijk overeind te houden (en te krijgen) (3). In de goed beschermende stroomlijn zit een dubbele koplamp, die het rijden in het donker veraangenaamt (4). De stabiele bouw van deze machine is goed te zien op deze „naaktfoto” (5). Het dashboard maakt een rommelige indruk (6). De klokken op zich zijn wel erg duidelijk



1



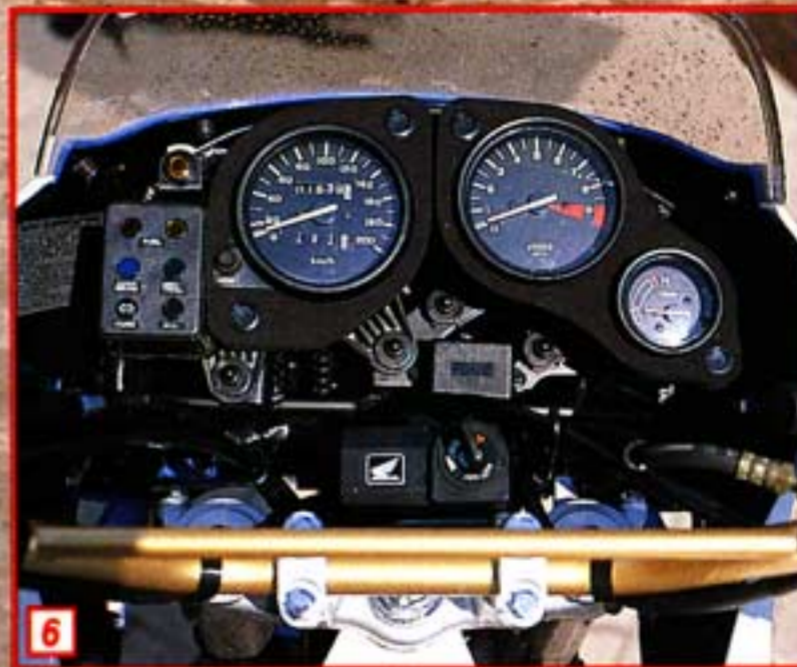
4



5



2



6



3

zonder goed. Door z'n afmetingen is er lekker veel afstand tussen buddy, stuur en voetsteunen, zodat er erg veel plaats tot je beschikking staat en iedereen zich onmiddellijk thuisvoelt op deze motor. Doordat de tank is voorzien van grote uitsparingen is de zit ook niet breed geworden, integendeel, die is als op elke willekeurige off-road-motor. Het motorblok is een zeer goede starter en zowel koud als warm is

een korte druk op de startknop voldoende. Het motorblok slaat alles wat betreft het stille draaien. Ongelooflijk, je moet bij stationair draaien soms gewoon op de toerenteller kijken om te vernemen of het blok nu loopt of niet. De forse uitlaatdemper dempt het V-twin-geluid tot een zacht gebrom, terwijl er verder absoluut geen mechanisch lawaai aanwezig is! Het blok loopt zo mooi en zo rustig dat het gewoon afbreuk doet





aan het avontuurlijke uiterlijk van deze motorfiets. In plaats van een ruige, enigszins stampende twin, die staat te trappelen om aan het werk te kunnen, toont het blok zich als een zoet en lief ding, dat zich netjes aan de regels houdt. Het blok doet wat „over-gekultiveerd” aan. Dat is dan wel een compliment voor de ontwikkelings-technici, maar je mist zo de pep die het rijden juist zo spannend maakt. Op de weg gedraagt de XRV zich voorbeeldig. De machine laat zich met speels gemak rijden, de bediening is perfect, hij reageert erg fijn op het gashendel en de koppeling werkt ook erg soepel. Een minpuntje vormt de bediening van de versnellingsbak: de

XRV wil precies geschakeld worden en je moet de bak ook echt goed in de volgende versnelling zetten, anders wil hij er wel eens weer uit springen. Een tikje tegen de pook is bij deze Africa Twin niet voldoende, het schakelen vraagt wat aandacht. Je merkt aan alles dat men bij deze XRV niet heeft gekozen voor een hoog topvermogen, maar duidelijk voor veel trekkracht bij lage toerentallen. Want juist van de 3000 tot de 6000 tpm is de Africa Twin beresterk. Daar kan hij alles aan en is hem geen berg te hoog. Je merkt dat bijvoorbeeld bij inhaalmanoeuvres. De Africa Twin accelereert in het middengebied bijzonder goed. Kom je echter hoger in toeren,

dan valt de machine een beetje dood. Hij wil wel, maar hij mist dan de brute kracht en agressie en je moet hem echt opjagen en het gas tegen de stuit houden om de topsnelheid van ruim 160 km/uur te bereiken. Wanneer je het onderste uit de kan wilt hebben, begint de XRV ook wat te trillen, die trillingen worden doorgegeven via de tank. In het stuur en de voetsteunen voel je niets, maar die zijn ook in rubber opgehangen.

Fijne wegmotor

De XRV blijkt in de praktijk een bijzonder fijne wegmotorfiets. Je zit er goed op, de machine ligt fijn in de hand en door de hoge zitpositie heb je ook een prima overzicht op het verkeer. Het valt op dat het korte ruitje eigenlijk best veel bescherming biedt. Je zit alleen met je hoofd volop in de wind, de rest van het lichaam zit er goed achter. Door de uitsparingen in de tank, zitten zelfs je knieën lekker uit de wind (en niet te vergeten regen). Op de weg merk je dat de Africa Twin is gebouwd op pure stabiliteit en hij geeft dan ook geen krimp. Ondanks de tamelijk lange veerwegen blijft hij te allen tijde erg strak rijden en er is absoluut geen sprake van deinen. De machine gaat bijzonder goed rechtuit, maar volgt ook in de bochten goed de gekozen lijn. Doordat je de hele motor goed in je macht hebt, kun je erg hard rijden met deze motor en je staat verbaasd van de hoge bochtensnelheden

die je kunt rijden met de Africa Twin! De vering van deze machine is lekker comfortabel, vrijwel alle oneffenheden worden probleemloos opgeslokt door de telescoop en de achterschokbreker. Ook de remmen voldoen goed, al heeft de enkele schijf in het voorwiel wel moeite met de grote massa. Zeker wanneer je met twee man op de Africa Twin rijdt, moet je flink in het remhendel knijpen voor een hoge vertraging. Met een volle tank vraagt de motor wel aandacht en kracht in bijvoorbeeld het stadsverkeer of wanneer je moet draaien op de weg. Doordat de machine hoog op de poten staat, heeft hij de neiging bij lage snelheden wat in een bocht te vallen en dat kun je alleen maar goedmaken door snel het gas open te draaien, zodat de machine zichzelf weer rechtop trekt. Datzelfde krijg je wanneer je in Nederland de asfaltweg verlaat en je geluk in het terrein gaat beproeven. Met een volle tank is dat onbegonnen werk, omdat de machine zich meteen ingraaft en niet te sturen is. De machine weegt natuurlijk leeg al 193 kilo, en met een volle tank zit je al snel rond de 220 kilo! Dat is te veel voor ons zand-rijge landje. In het mulle zand zul je alle zeilen bij moeten zetten om op de been te blijven (al heeft het zetten van een voetje ook niet echt zin bij zo'n zware motorfiets). Beter gaat het op de zandwegen. Daar blijkt de XRV best fijn te rijden, terwijl je door het soepele motorkarakter de machi-

**Verzeker
u van
een goede
motor-
verzekering**

Stuur mij een vrijblijvende offerte op basis van onderstaande gegevens:

Naam bestuurder _____

Leeftijd _____

Adres _____

Postcode _____ Plaats _____

Telefoon _____

Merk motor _____ Type _____

Cylinderinhoud _____ cc. Bouwjaar _____

Cataloguswaarde _____ Dagwaarde _____

Ik rij nu _____ jaar schadevrij.

Offerte voor**

W.A.

W.A. + beperkt casco

W.A. + Casco (all risks) met f _____ eigen risico

Ongevallen opzittenden verzekering f 50.-

Rechtsbijstandverzekering f 50.-

** Aankruisen wat u wenst.

DEZE BON INSTUREN NAAR:

C VAN HERWAARDEN BV
Makelaars in Assurantiën

Postbus 465, 3000 AL Rotterdam, Telefoon 010-4148266

Gevestigd sinds 1900

ne goed een hoek om kunt zetten. Maar een echte off-road is de XRV650 natuurlijk op geen stukken na.

Konklusie

Wat de XRV650 Africa Twin dan wel is? U mag het zeggen, want ook wij blijven dit keer het antwoord schuldig. Natuurlijk, het is een verschrikkelijk fijne motorfiets en door z'n goede weggedrag, z'n comfortabele zitpositie en het zeer soepele en stille motorblok was iedereen die er mee reed, ervan onder de indruk. Vooral op de kleine sekundaire wegen voelde de XRV zich in z'n element en juist het gemak waarmee deze motor zich laat rijden, is z'n allersterkste punt!

Het uiterlijk van deze machine speelt natuurlijk een bijzonder grote rol. Het is een fiets waarmee het avontuur onherroepelijk lijkt te zijn verbonden. Maar waar vind je dat avontuur? Niet in Nederland in ieder geval. Daarvoor zul je verder van huis moeten en toch op z'n minst richting Italië of Frankrijk moeten, waar nog voldoende steenslagweggetjes zijn te vinden, die een ideaal decor vormen voor deze motorfiets.

Als we - net als in het begin van deze test - nog even terugdenken aan de XLV Transalp, dan moeten we konkluderen dat de XRV650 Africa Twin met z'n forse prijs van f 17.595,— toch het lieve sommetje van 4600 gulden duurder is dan die Transalp. En voor dat geld krijg je dus 2 pk meer en een avontuurlijk uiterlijk. Natuurlijk, dit is wat al te simpel voorgesteld, maar het vertelt wel hoe de vork in de steel zit. Daar waar de Transalp nog een te verantwoorden keus is, lijkt deze Africa Twin duidelijk meer op een luxe-artikel. En hoe mooi en goed hij ook is, je kunt je afvragen of de motor wat wezenlijks toevoegt aan het Honda-programma, vandaar de kop boven deze test: „Overbodige luxe?”. En als je het zo bekijkt, dan is deze konklusie een compliment voor Honda Nederland, die immers pas onder druk van buitenaf besloot om de Africa Twin te gaan voeren!

Eric Bulsink/Toon Kannekens 

MEETGEGEVENS

max. gemeten vermogen
42,4 kW (57,6 pk) bij 8000 tpm

max. gemeten koppel
57 Nm (5,8 kgm) bij 6000 tpm

acceleratie
60-100 (III) 4,0
80-120 (V) 7,9

topsnelheid: 163 km/uur

bij telleraanduiding 100 km/uur:
werkelijke snelheid 95 km/uur

brandstofverbruik tijdens de test:
1 op 14,26 (7,0 liter op 100 km)

aktieradius: 340 km

ONDERDELENPRIJZEN

*inclusief BTW
(afgerond op hele guldens)*

achterketting	178
achterkettingwiel	136
voorkettingwiel	48
uitlaatbocht	446
uitlaatdemper	923
set (2) remblokken voor	96
set (2) remblokken achter	78
binnenvorkpoot	284
voorvelg	463
achtervelg	533
spaak voor	4
spaak achter	4
koplamp-unit	130
richtingaanwijzer	86
spiegel	57
koppelinggreep	31
remgreep	57
voetsteun	24
zuiger compleet	166
drijfset	221
krukas compleet	1126
cilinder	675
cilinderkop	955
inlaatklep	31
uitlaatklep	62
nokkenas	258
nokkenasketting	132
oliefilter	25
luchtfILTER	42
pakkingset	249

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: vloeistofgekoelde tweecilinder-viertaktmotor, cilinders in V-vorm in lengterichting, blokhoek 52°, krukappen onder 76°; een bovenliggende nokkenas en drie kleppen per cilinder; nokkenasaandrijving d.m.v. ketting; boring maal slag 79 x 66 mm; cilinderinhoud 647 cc; kompressieverhouding 9,4 op 1; wet-sump-smeersysteem; twee Keihin VD32-konstant-vacuüm-karburateurs; 2-in-1-uitlaatsysteem.

Transmissie: primaire overbrenging d.m.v. tandwielen, $i = 1,888 : 1$; meervoudige natte platenkoppeling, kabelbediend; klauwengeschakelde vijfversnellingsbak, interne verhoudingen 2,769, 1,882, 1,450, 1,174, 0,966 op 1; sekundaire overbrenging d.m.v. O-ring-ketting, $i = 3,062 : 1$ (49/16).

Rijwielgedeelte: semi-dubbel wiegframe, opgebouwd uit stalen rechtehoekige profielbuis; hydraulisch gedempte telescoop-voorvork met luchthulpvering, diameter vorkpoten 43 mm, veerweg 230 mm; achtervering met aluminium swing-arm en centraal geplaatste schokbreker, Pro-Link-veersysteem, veerweg 210 mm, veervoorspanning traploos instelbaar, ingaande demping instelbaar; remmen (voor) hydraulisch bediende schijfrem met dubbelzuiger-remklauw, diameter remschijf 296 mm, (achter) hydraulisch bediende schijfrem, diameter remschijf 240 mm; tangentiaal gespaakte wielen met aluminium velgen; banden (voor) Bridgestone Trailwing 90/90-21, (achter) Bridgestone Trailwing 130/90-17.

Elektrische installatie: kontaktpuntloze elektronische CDI-ontsteking met twee bougies per cilinder; boordspanning 12 volt; accu 12V 12Ah; 360-watt-wisselstroomdynamo, rechtstreeks op linker kruktaf; elektrische starter; hoofdzekering en vier Minifuse-zekeringen, twee reserve-zekeringen; koplamp 2 x 60/55 watt; achter- en remlicht 5/21 watt.

Uitrusting: vast gemonteerde volle stroomlijn; spiegels op het stuur; handbeschermers op het stuur; dashboard met kilometerteller, toerenteller en temperatuurmeter; controlelampjes voor vrijstand, groot licht, oliedruk, richtingaanwijzers, brandstofvoorraad en zijstandaard; kontaktslot met geïntegreerd stuurslot; chokeknop op het stuur; automatische benzinevoorziening; afsluitbare tankdop; elektrisch beveiligde zijstandaard; eensleutelsysteem, bagagerek, opbergkastje in zijdeksel.

Maten en gewichten: wielbasis 1550 mm; balhoofdhoek 62°; na-loop 113 mm; lengte 2295 mm; breedte 865 mm; hoogte 1290 mm; grondspeling 255 mm; zithoogte 890 mm; droog gewicht 193 kg; gewicht rijklaar 220 kg; tankinhoud 24 liter; olievoorraad 2,8 liter.

Prestaties: (fabrieksopgave) max. vermogen 42 kW (57 pk) bij 8000 tpm; max. koppel 61 Nm (6,2 kgm) bij 6000 tpm.

Prijs: f 17.595,— (Bfr. 252.960).

Importeur: Honda Nederland, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk (01804-57333). Voor België: Honda Benelux, Wijngaardsveld 1, 9300 Aalst (053-760211).

Vaste kosten per jaar: ~wegenbelasting f 217,—; verzekering (KNMV-tarieven) WA f 400,— (f 120,— bij 70% no-claim), all-risk met f 100,— eigen risico f 3.460,— (f 1.038,— bij 70% no-claim).

