

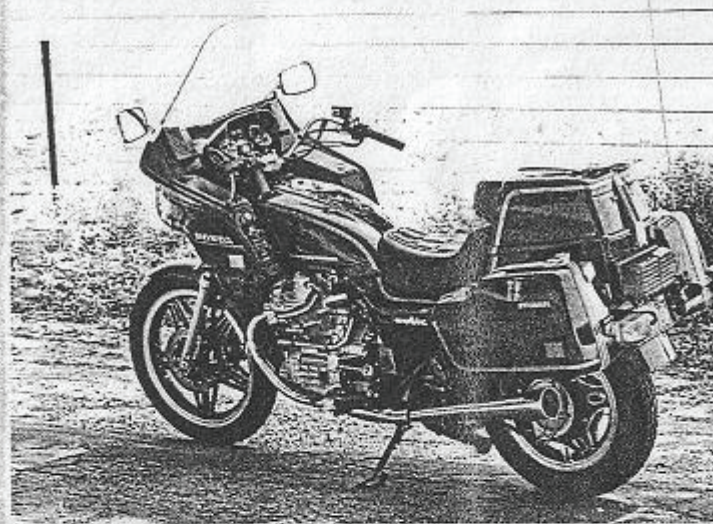
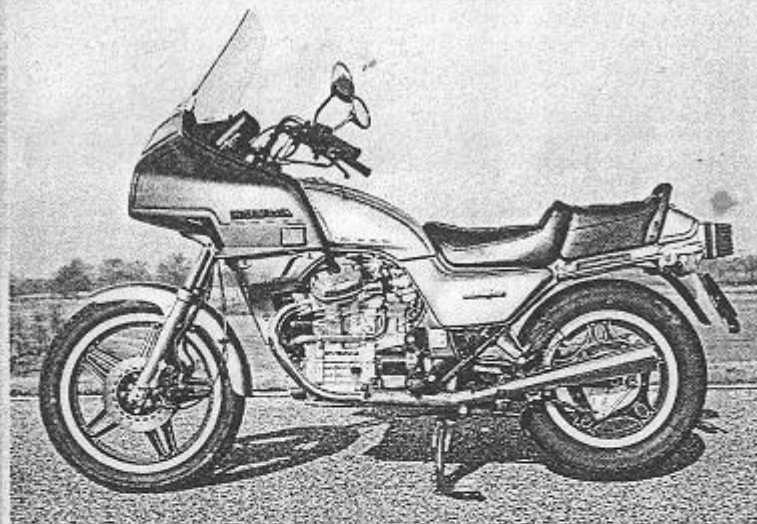
door Henk Bruggeman
foto's Jan Boer



door Henk Bruggeman
foto's Jan Boer

MOJO
TEST





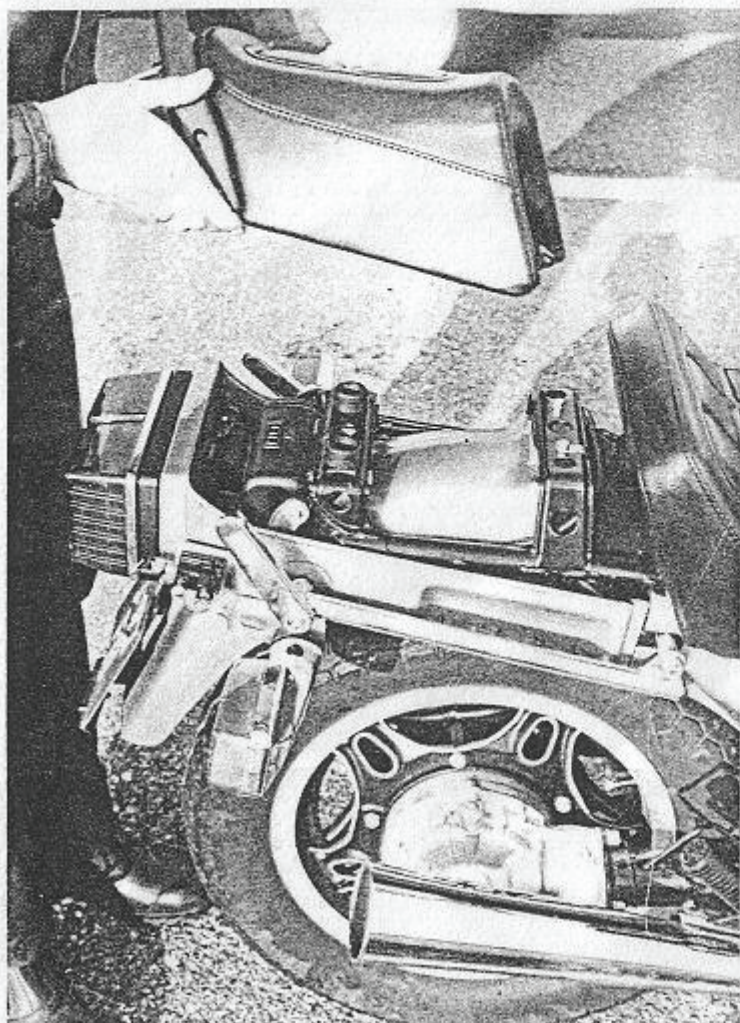
HONDA GL500 SILVER WING

Halve Interstat

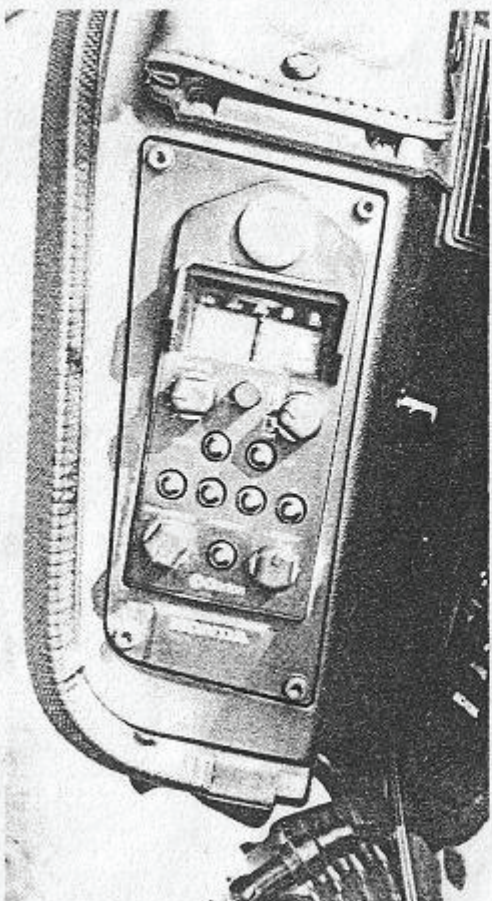
Het heeft vrij lang geduurd voordat de Japanse fabrikanten hun machines van stroomlijnen of kuipen gingen voorzien. Honda loopt daar nu echter mee voorop door een groot deel van haar programma ook te kunnen aanbieden met kuip. De CX 500 is daarvan een goed voorbeeld.

Jarenlang heeft de toeleveringsindustrie goede zaken gedaan met het verkopen van stroomlijnen voor deze machines. Honda leverde die nu zelf en het resultaat is de GL 500 Silver Wing. Maar het meer dan een CX met kuip, het is een totaal andere machine. Redd voor een uitgebreide t





Het achterste deel van de buddy is afneembaar...
... zodat de machine omgebouwd kan worden naar de Amerikaanse versie



Net als bij de Interstate kan ook de Silver Wing

Alleen, als Honda zelf een machine brengt met kuip, moet het model eerst weer terug naar de tekentafel om te zorgen dat machine en kuip één geheel worden. Zo kreeg de Silver Wing een compleet nieuw frame. Het uiterlijk verradt meteen dat het om een supertoerfiets gaat. De kuip is groot, net als bij de Interstate en dat geeft je een goede bescherming. De zit is er bij aangepast. Een comfortabel stuk (dit omdat voor en achterstuk gedeeld is) buddy en een prettig in de hand liggend, breed stuur zorgen ervoor, dat ook als je eens in een keer een tankvulling leeg rijdt niet direkt het gevoel hebt dat je al twee dagen onderweg bent.

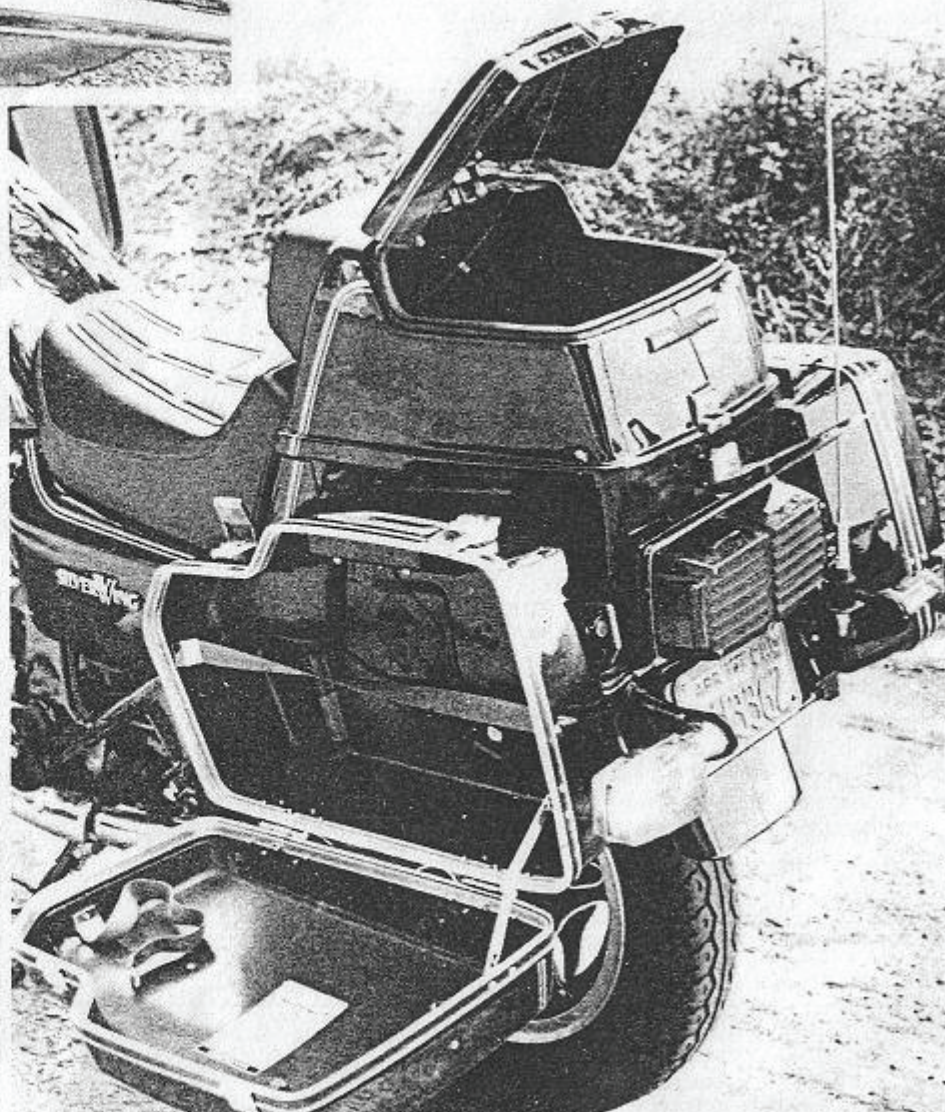
Volop ruimte is er ook voor de passagier. Op het verhoogde achterdeel heeft hij (of zij) riant de ruimte en doordat het achterste deel hoger is krijgt men een goed uitzicht. Ideaal dus voor een vakantietrip. In dat licht bezien is het jammer, dat er geen koffer standaard worden meegeleverd, maar dat is ongetwijfeld een „centenkwestie“. Nu al ligt de machine (zonder BVB) tegen de f 10.000,— en wanneer je dit soort accessoires er later

bijkoopt is de schrik mees meer zo groot, hoewel misschien wel al een groot van je vakantiegeld kwijt b

Toer karakter

Het blok van de GL is een bekende. Door de toepassing van een automatische spanner lijkt het blok echter bleemloos te zijn geworden het plezierige van de GL eenvoud van het periodieke onderhoud. Wie een keer over de schouder van zijn dealer meekijkt zal het periodieke onderhoud (kleppen stellen, oliefilter vervangen) maar zelf kunnen doen. Ook al, deze componenten gemakkelijk bereikbaar zijn.

De karburateurs zitten ieder der weg. Ten eerste, omdat de cilinderkoppen ied draaid heeft waardoor de karburateurs, in vergelijking met andere merken die V-twins zijn, meer naar binnen staan. De tweede reden geldt voor de Silver Wing, waar laatkanaal langer is gew om meer vermogen bij laagrentallen te krijgen. De greep, en een ander uit



tal niet
e dan
ot deel
ent.

n oude
assing
etting-
nt pro-
en en
is de
ke on-
goed
motor-
diedek
en en
kelijk
omdat
kelijk

ts ver-
nt Hon-
ts ge-
karbu-
et an-
s bou-
an. En
alleen
het in-
vorden
ge toe-
ze in-
laatsy-

steem zorgen voor een tikje minder topvermogen. Maar wie de kromme bekijkt zal volmondig moeten beaamen dat er wel over een groot toereengebied vermogen voorhanden is. Dat betekent echter niet dat je in de praktijk echt heel lage toerentallen zult rijden. Met de Guzzi California nog in gedachten mag je van een semi-racer spreken wanneer je het over deze Honda hebt. Maar ik geloof, dat er nu appels met peren worden vergeleken, dus we gaan snel weer naar de Honda.

Starten doet de twin probleemloos met dank voor de goede plaatsing van de chokeknop op het dashboard. De temperatuurmeter geeft een duidelijke indicatie wanneer het blok op bedrijfstemperatuur is, maar al voor die tijd neemt de motor goed op en loopt mooi rond. Het geluid, hoofdzakelijk veroorzaakt door de uitlaat, klinkt wat onregelmatig bij lage toerentallen wat ook niet verwonderlijk is gezien de blokhoek van 80°. Wanneer je gas geeft komt er een pittig, maar geen hard geluid uit de twee dempers. Mechanische geluiden zijn, mede dankzij de watermantel om de

cilinders, nauwelijks hoorbaar. Wanneer je bij stationair toerental het stuur loslaat gaat dit iets trillen en onder het rijden wordt het zicht in de beide spiegels even iets wazig wanneer de naald van de toerenteller rond de 5000 toeren staat. Verder loopt de machine voor het gevoel geheel trillingsvrij.

Toersnelheid

Honda vond het niet noodzakelijk om vanwege de kuip in de transmissie te gaan wroeten. Door montage van een breed achterwiel met een iets kleinere diameter wordt een topsnelheid van 156 echte kilometers gehaald. Daarbij hoeft je je niet te verstoppen achter de tellers, want dat heeft met zo'n groot frontaal oppervlak geen enkele zin. Gezien het karakter van de machine zal iedere bezitter deze topsnelheid meer dan voldoende vinden. In vergelijking met de grote broer, de Interstate, vind ik zelfs dat de machine het bij hoge snelheden beter doet. Niet zo snel, maar wel zo stabiel. Bij dit alles blijft het verbruik binnen zeer redelijke grenzen. Gedurende de hele testperiode - in-

klusief de BVB-demonstratie - kwamen we tot 1 op 16,3. In de praktijk betekent dit, dat je zo'n 300 kilometer met een tankvulling kunt doen. Dat was (en is helaas) bij Japanse machines wel eens heel anders.

Door de grote toerkuip rij je in het algemeen wel wat harder dan je van plan was. De bescherming is namelijk erg goed. Nergens hinderlijke wervelingen en ook aan de onderkant loopt de kuip mooi ver door, waardoor ook je knieën uit de wind zitten en dat is tijdens felle kou een uiterst kwetsbare plaats.

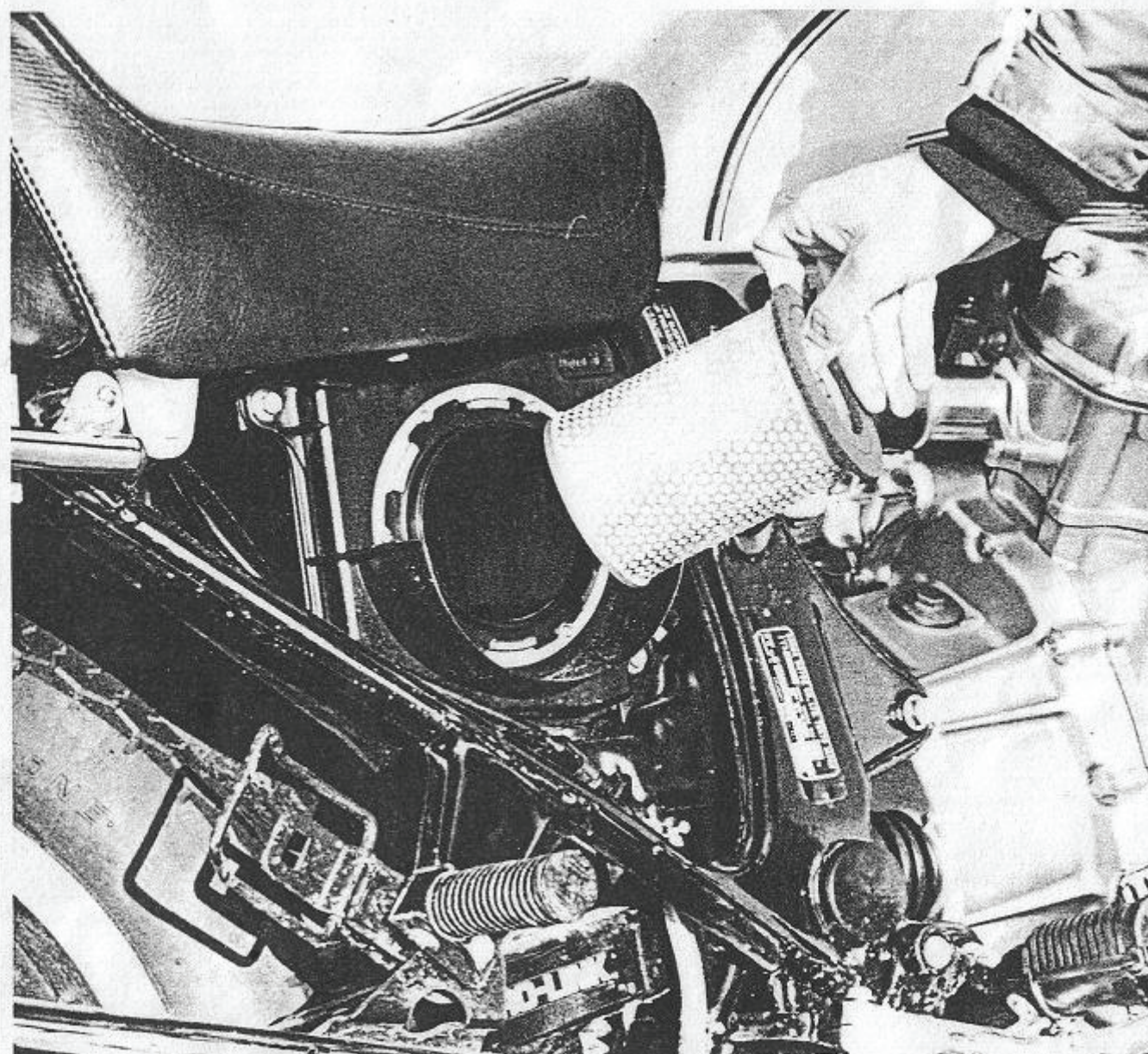
De transmissie is zoals dat van de CX al jaren bekend is. Ondanks dat het schakelpookje „haaks" uit de bak komt gaat de bediening ervan moeiteloos.

Zonder kraken of andere toestanden laat de bak zich schakelen waarbij de aan te wenden kracht laag is. De kardan voor de eindtransmissie zorgt dat ook het onderhoud minimaal is en onder het rijden heb je nimmer het gevoel dat je met een „kardanfiets" onderweg bent. Ook zonder de koppeling te gebruiken schakelt de bak prima, maar waarom zou je? Die hendel op

het stuur zit e
en de bedien
koppeling gri

Toerkomst

Fabriekscross
chine qua v
perfekt heb
monstreren
machine in
neden te du
veert de mo
Dit verhaal
GL. Wanneer
gaat zitten z
als achter e
zo licht gaat
onder het rij
Wanneer je
of bobbels t
machine daa
heen dat je i
vering te we
wat langer r
le" toch we
hoort gewoo
ter van de m
Worden de
bewijst het p
haar dienst. I
snel progres
machine toch
danks dat he
slag erg soe



voorkant (vorkpoten met een diameter van 35 in plaats van 33 millimeter) bevatten behalve de veer ook lucht, zodat de vering naar behoefte wat zwaarder gemaakt zou kunnen worden. We hebben lang gedrukt of we er meer lucht in zouden brengen, maar daar hebben we vanaf gezien, omdat de druk al aan de hoogste waarde, die Honda voorschrijft, voldeed. Deze vering hoort gewoon bij dit type Honda.

Toeristische route

In eerste instantie stond ik nogal wat skeptisch tegenover de Honda. Die soepelheid van de vering is natuurlijk rechtuit wel mooi, maar als je een hoek omgaat wil je ook wel graag weten wat er gebeurt. Schraapt de helft van de machine niet over het asfalt? Nu, dat valt reuze mee. Alleen in korte bochten en wanneer je er met z'n tweeën op zit komt er wel eens een uitsteeksel van de onderkant aan de grond. Wanneer je je rijstijl aanpast aan de machine zal dit nauwelijks voorkomen, zeker niet wanneer je voor je vakantietrip je hoogbeladen Silver Wing iets meer „lucht“ geeft in de voor- en achtervering.

Mede door het brede stuur kun je de machine makkelijk in een bocht leggen. Dat brede stuur bewijst vooral haar diensten wanneer je de machine van de linker naar de rechterkant of andersom moet omgooien.

In lange glooiende bochten protesteert de machine niet. Ondanks de grote breedte van de achterband bleef deze gedurende de test mooi rond waardoor de machine niet ging „kantelen“. Bij zware fietsen met dikke achterbanden wil je motor namelijk nog wel eens onrustig worden wanneer je de motor in een bocht legt en net dat stukje band voor de grip moet zorgen.

Wanneer ik nog even terugdenk aan de Interstate, die bij hoge snelheden in snelle bochten wel eens wat instabiel werd krijgt de GL hier duidelijk en hogere waardering.

Rechtuit gaat de Silver Wing stabiel zonder merkbare invloed van rillen of strepen.

Remmen

Door de grote toerkuip is de Silver Wing een stuk zwaarder geworden (rijklaar met volle tank 235 kg) en dat betekende dat de kleine schijven in het voorwiel het waarschijnlijk zwaar zouden krijgen. Door de remklauwen te gebruiken met de dubbele remzuigers kreeg men een grotere stopkracht. De voorrem is zonder al te veel handkracht goed te doseren waarbij je nimmer angst hoeft te hebben dat je het wiel zult blokkeren. In het achterwiel zit de bekende trommelrem. In de regen blijft die rem haar werking houden, hoor je dan vaak als argument. Dat kan best, maar iets meer vertragende werking zou er wel van uit mogen gaan, zowel in de regen als bij een droog wedek. Je moet het

Buddypraat

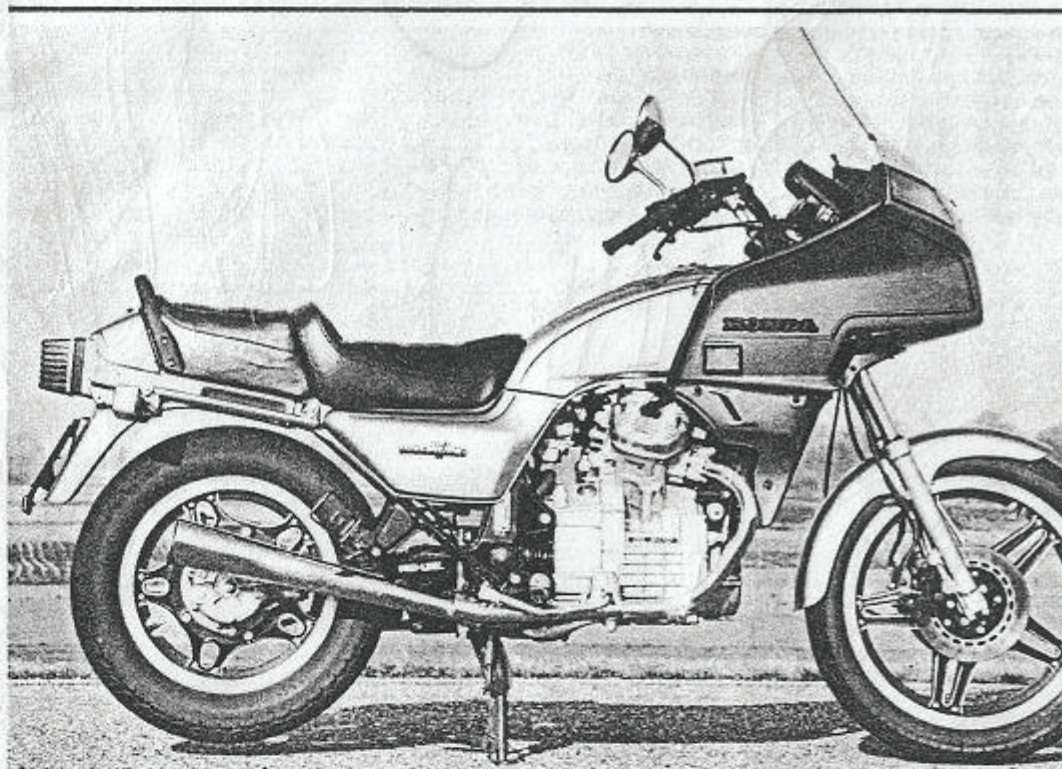
José Westenenk



De Silver Wing is een vlot gelijnde en blits uitzijnde toermachine, vooral door de zilvergrijze kuip. Een donker biesje maakt het uiterlijk nog fraaier. De grote, goed gevormde, kuip past daar uitstekend bij. Naast de bescherming tegen regen, wind en vliegen heb je door die kuip ook nog wat extra bagagemogelijkheden door twee opbergvakken. Als bestuurder heb je nauwelijks last van turbulentie door het scherm; achteropzittend geeft de wind je een duw in de rug, echter zonder dat dit irritant was. Ik stond verbaasd over de hoeveelheid comfort die me op de Silver Wing geboden werd. Door de buddy, die uit twee delen bestaat had ik achterop m'n eigen steekie. Ik dacht dat dat vervelend zou zijn, omdat bij het remmen en het akselereren je in zo'n

geval meestal als een blits over de buddy glijdt. Het is echter zo comfortabel goed gevormd, dat je remmen goed blijft zitten, zelfs de grote afstand bestuurder. Ook na lang blijft het achterop zeer comfortabel.

Ook als bestuurder zit je op de Silver Wing. Het is groot en ligt lekker in de hand. Het bedienen van de knoppen op de beide stuurhendels gaat licht en gemakkelijk. Het wegrijden komt de motor iets uit de veren en dan er weer aan herinnerd, machine een cardan heeft der het rijden merk je dat der niets van. Hij akseleratie en het schakelen en komt gaat allemaal even eenvoudig.



Kompleet afgewerkt

Ondanks dat de Silver Wing ten opzichte van het Amerikaanse broertje spartaans is afgewerkt voldoet de machine ruimschoots aan de Nederlandse norm. De beide tellers zijn goed afleesbaar, waarbij de snelheidsmeter enigszins afweek. Bij lage snelheden gaf de meter te weinig aan, terwijl bij 140 kilometer de aanwijzing wel weer goed was. Een soort ingebouwde veiligheid? Eerder denk ik, dat de meter in de testmachine door de controle van de fabrikant is geglijpt. Soms was de aanwijzing namelijk ineens wel weer exakter. De toerenteller was op de TH in Delft met de beschikbare apparatuur niet te meten.

Kontrolelampjes voor diverse zaken en een watertemperatuurmeter completeren het dashboard. Aan beide zijden zit in de kuip een opbergvakje, (helaas niet waterdicht) waarvan er één afsluitbaar is. Twee ventilatieopeningen zorgen dat je 's zomers

de regen hinderlijk dat de druppels op het toerscherp precies zijn integraalhelm binnen kwamen waaien.

Zoeken moesten we naar het bekende setje gereedschap. Eerst het linkerdeksel verwijderen, toen het rechter, maar afgezien van de akku en het luchtfilter, vonden we geen gereedschap. Gelukkig bracht onze advertentieman uitkomst. Hij had de machine opgehaald en hem was wel verteld dat de buddy, tenminste het achterste gedeelte, afneembaar was. Daarvoor moesten dan eerst de beide „helmetholders“ geopend worden en daarmee bedien je dan meteen de bevestiging van het achterste stuk van de buddy. Daaronder vonden we keurig verpakt de bekende set boordgereedschap en een bandenspanningsmeter.

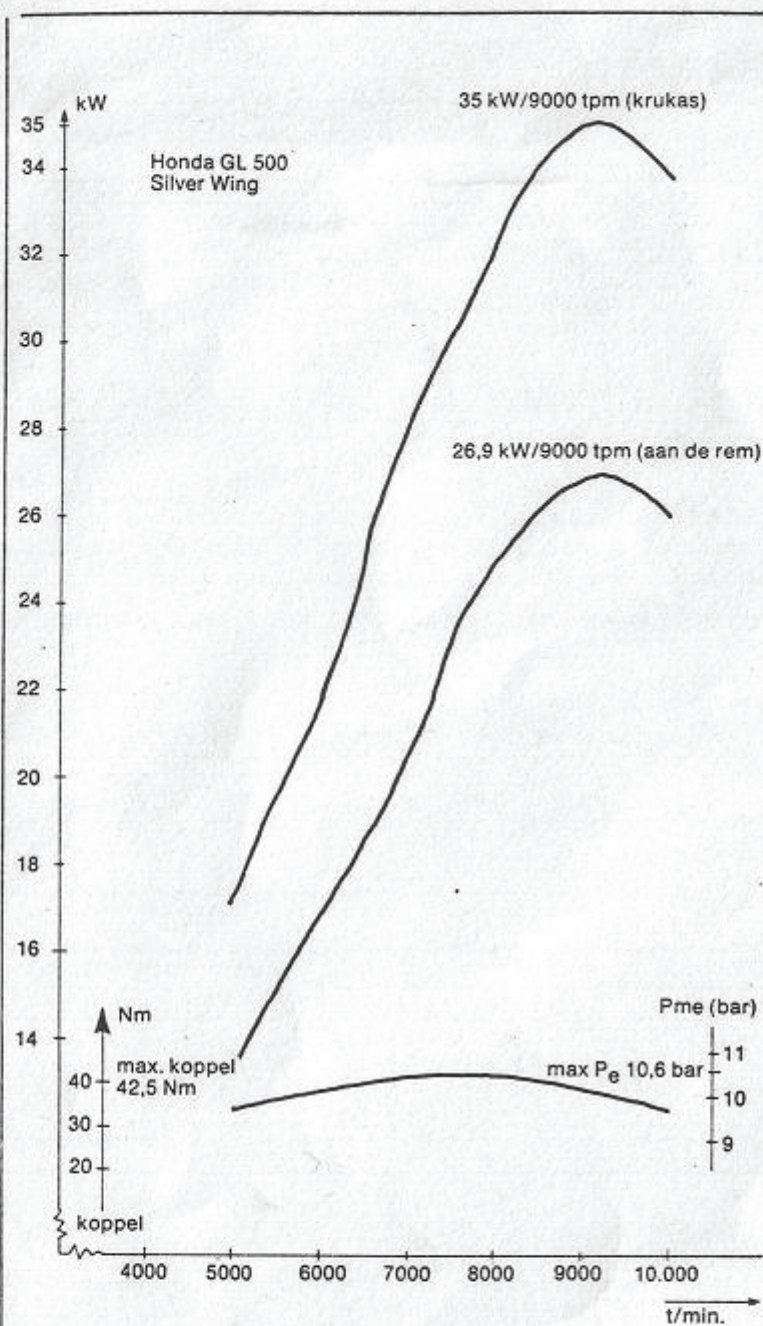
Ook 's avonds kun je met de Silver Wing moeiteloos op pad. De grote koplamp geeft een berg licht en door het forse achterlicht

Onderdelen prijzen

inklusief BTW

| | |
|-------------------------|---|
| uitlaatbocht | f |
| remblokken voor set (2) | f |
| set (2) | f |
| remschoenen achter | f |
| binnenvorkpoot | f |
| gietwiel voor | f |
| gietwiel achter | f |
| koplamp-unit | f |
| richtingaanwijzer | f |
| spiegel | f |
| koppelinggreep | f |
| remgreep | f |
| voetsteun | f |
| zuiger compleet | f |
| drijfstaangset | f |
| krukas compleet | f |
| cilinder | f |
| cilinderkop | f |
| inlaatklep | f |
| uitlaatklep | f |
| nokkenas | f |
| nokkenasketting | f |
| oliefilter | f |

58 10
270 19,5
392 19
± 85 km



Meetgegevens Honda GL 500 Silver Wing

| teller | afwijking teller | echt | afwijking toerenteller |
|-------------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------|
| 60 | 54 | | |
| 80 | 72 | | |
| 100 | 91 | | |
| 120 | 110 | | |
| 140 | 140 | | |
| acceleratie | | | |
| 80-120 | 7.58 | (1V) | |
| 100-140 | 12.94 | (V) | |
| topsnelheid | | | |
| zittend | 156 | | |
| brandstofverbruik | 1 op 16,27 | (normale benzine) | |
| prestaties | | | |
| vermogen (aan het achterwiel) | 26,9 kW (36,4 pk) | bij 9000 tpm | |
| Koppel | 42,5 Nm (4,33 kgm) | bij 7750 tpm (metingen TH) | |

tijden in seconden, snelheden in kilometers per uur, rijder gekleed in tweedelig motorpak. Weersomstandigheden, matige wind in de rijrichting, droog, temperatuur 8°C. Alle metingen zijn verricht in twee richtingen waarna het gemiddelde is genomen.

Konklusie

Japanse motorfietsen beginnen één van hun aantrekkelijke eigenschappen te verliezen. De konstante stijging van de waarde van de yen maakt ook deze machines een stuk duurder. In eerste instantie schrokken we dan ook van het prijskaartje aan het stuur. Inklusief afleveringskosten zul je toch tien van die (minder) bekende groene flappen op de balie moeten leggen om eigenaar te worden van deze groot-

toerist. Dat is je dan de helft da doorloopt koopste moment al bijna. En dan is tien eens een stu ste, dat lijkt wat langer n den ga je h vinden. Je k namelijk ont zier terug.

TECHNISCHE GEGEVENS

| | |
|-------------------------|---|
| Motor: | tweecilinder viertaktmotor, 80° V-opstelling, vierder |
| nokkenas(sen) | één onderliggend met slag |
| boring en slag | 78 x 52 mm |
| cilinderinhoud | 496 cc |
| kompressieverhouding | 10 op 1 |
| karburatie | twee Keihin 32 mm karburatoren |
| ontsteking | kontakloze transistorontsteking |
| startsysteem | elektrische starter |
| dynamo | wisselstroom, vermogen 12 V, 14 Ah |
| akku | |
| Transmissie: | meervoudige natte platte klatwengeschakelde interne verhoudingen 2,1, 1,46-0,931 op 1 |
| overbrengverhouding | (primair) 1 op 2,242 (sekundair) 1 op 3,091 |
| Rijwielgedeelte: | ruggegraatframe |
| voorvering | hydraulisch werkende telescoop |
| achtervering | dersteund, veerweg 150 mm |
| voorvorkhoek | pro-link veersysteem met ondersteunde schokdemper |
| naloop | mm |
| balhoofdclagering | 62° |
| achtervorkclagering | 117 mm |
| remmen (voor) | kegellagers |
| | kegellagers |
| | hydraulisch bediende remmen |
| | diameter remschijven 220 mm |
| | wen met dubbele remzuigers |
| | trommelrem, diameter 160 mm |
| | comstarwielen |
| (achter) | 3,50 S 19 (Bridgestone) |
| banden (voor) | 130/90 S 16 (Bridgestone) |
| (achter) | |

Maten en gewichten:

| | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| lengte | 2265 mm |
| breedte | 760 mm |
| hoogte | 1365 mm |
| wielbasis | 1495 mm |
| zithoogte | 800 mm (voor) 850 mm (achter) |
| droog gewicht | 222 kg |
| rijklaar gewicht | 235 kg |
| maks. toelaatbaar gewicht | 433 kg |
| tankinhoud | 19,5 ltr, waarvan 4,5 ltr reserve |

Prestaties:

| | |
|------------------|------------------------------|
| maximum vermogen | 37 kW (50 pk) bij 9000 tpm |
| maximum koppel | 43 Nm (4,4 kgm) bij 7750 tpm |

Prijs:

Adressen:

fabrikant

importeur

verzekering (WA)

f 9790,-

Honda Motor Co. Ltd., Chuo-Ku, Tokyo, Japan
Honda Nederland NV, 2684 AM Ridderkerk, tel. f 357,- (f 143,- bij 60 km/h)
f 2670,- (f 1068,- bij 100 km/h)