

SPORTTOURING OF **Super** SPORTTOURING?

VERGELIJKINGSTEST

HONDA VFR800 ABS vs.

HONDA CBR1100XX SUPER BLACKBIRD





WIE OP ZOEK IS NAAR EEN SPORTTOERDER KAN MOEILIK OM DE HONDA VFR HEEN. IN HET MIDDEN VAN DE JAREN '80 WAS HET ÉÉN VAN DE GRONDLEGERS VAN DIT SEGMENT EN AL DIE TIJD IS HET DÉ REFERENTIE GEBLEVEN WAARAAN ELKE CONCURRENT WORDT GETOETST. GELAUWERD OM Z'N BEGEESTEREND V4 MOTORBLOK, UITSTEKEND RIJWIELGEDEELTE, HOOGSTAANDE WINDBESCHERMING EN PERFECT DCBS REMSYSTEEM. Z'N GROOTSTE NADEEL IS ALTIJD HET HOGE PRIJSCAARTJE GEWEEST. TER ILLUSTRATIE: VOOR 500 EURO MEER DAN DE STANDAARDVERSIE EN 650 EURO MINDER DAN DE ABS-VERSIE TIK JE BIJ HONDA OOK EEN NAGELNIEUWE, SUPERSONISCHE BLACKBIRD OP DE KOP! EN OOK DIË WEET DE SPORTIEVE TOERISTEN TE BEKOREN MET VERGELIJKBARE TROEVEN. EEN VERGELIJKING DRINGT ZICH OP.

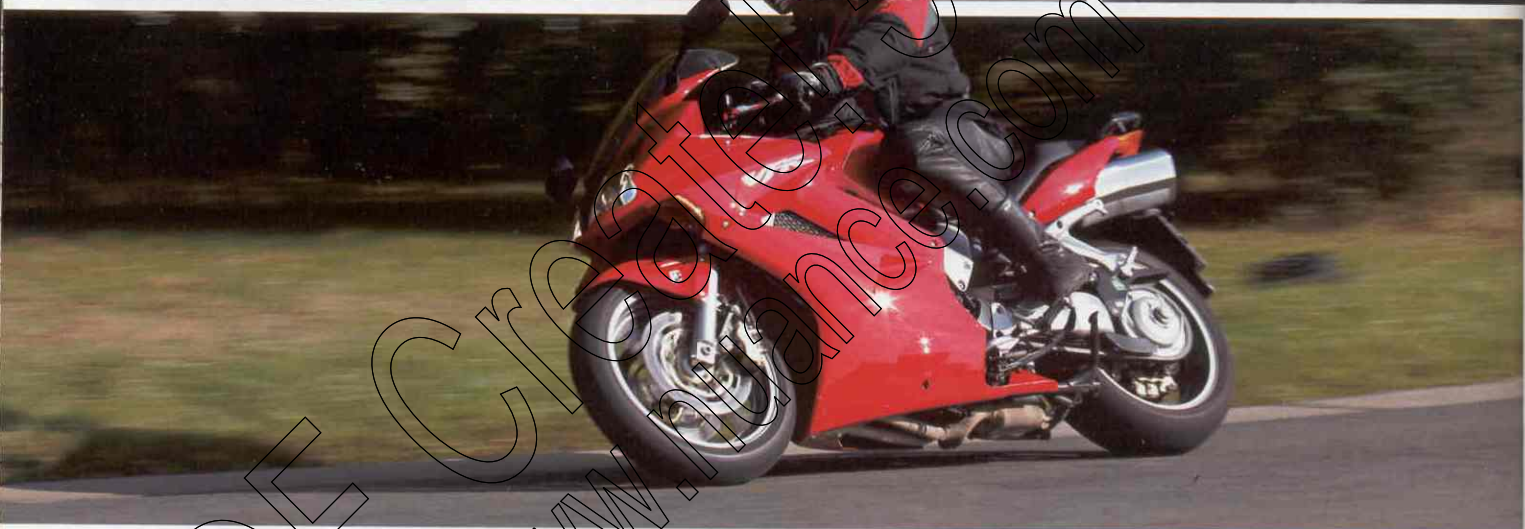
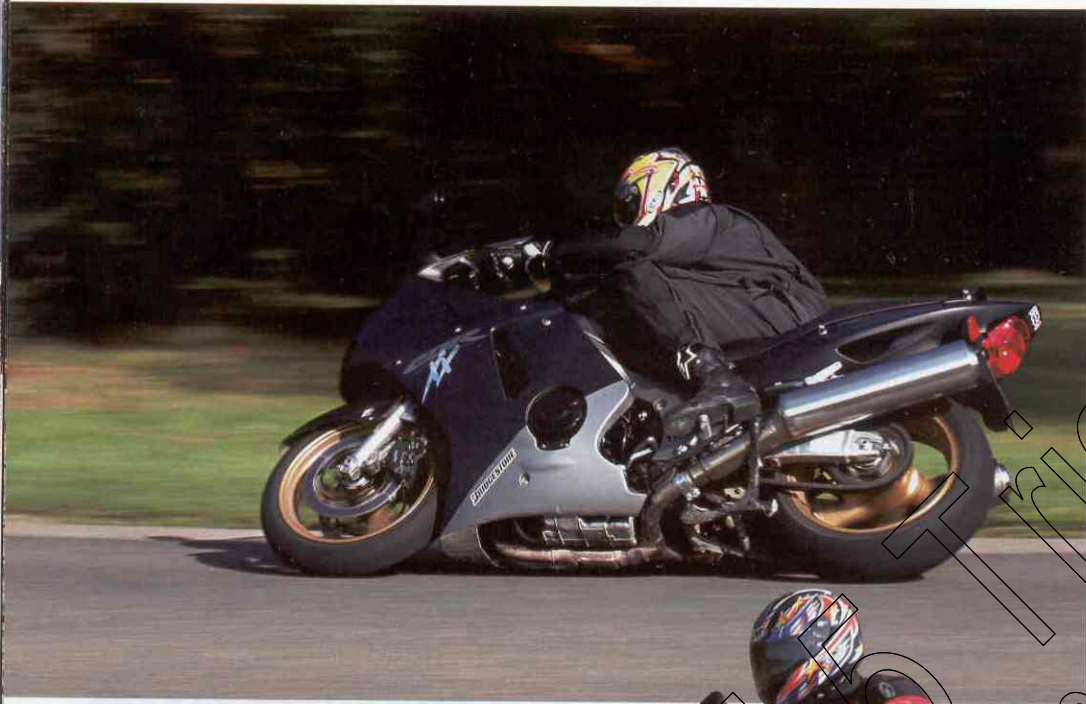
VISITEKAARTJES

De Honda VFR is altijd al een technisch visitekaartje geweest voor Honda, maar het was dan ook een erg belangrijk model dat de weinig betrouwbaar gebleken VF's van voordien snel moest doen vergeten. En dat deed hij, want de VFR is in al z'n versies een erg betrouwbare motor gebleken. Bij z'n lancering in 1986 pakte de VFR uit met tandwiel-

aangedreven bovenliggende nokkenassen, een aluminium frame en dito achterbrug, zaken die toen voor de duurste racereplica's waren voorbehouden. De tweede generatie pakte in 1990 uit met de enkelzijdige Pro-arm achterbrug en brede zeventienduimvelgen, de generatie daarna moest het vooral hebben van de op de legendarische NR geïnspireerde styling, in combinatie met een doorgedreven afslankingskuur. In 1998

ONDANKS ZIJN GEVORDERDE LEEFTIJD BLIJFT DE BLACKBIRD ER EIGENTIJD'S UITZIEN.

groeide de cilinderinhoud voor het eerst tot 800 cc en werd de vrijwillig opgelegde 100 pk limiet overboord gegooid. Maar het is pas bij de presentatie van het huidige model in 2002 dat Honda z'n innovatieve technische vernuft nog eens écht etaleerde met het VTEC systeem, waardoor de motor onder de 6.800 met twee kleppen per cilinder werkt en daarboven met vier. Het is via een oliekanaltje opgebouwde druk die ervoor zorgt dat de twee overige kleppen per cilinder worden geactiveerd. De nokkenassen worden voortaan wel door een ketting aangedreven en dus niet langer door een tandwiel-trein, goed voor een gewichtsbesparing van 3 kg. Ook het frame werd aangepast, maar het is vooral de hoekige styling met onder de kont geplaatste uitlaten (met HECS3 katalysator waardoor de VFR reeds aan de Euro-3 emissienormen voldoet) die de aandacht trekt. Honda's gecombineerde DCBS



DE VFR VOELT IN HET BETER BOCHTENWERK TOCH JETS LICHTER AAN, DE BLACKBIRD STELT DAAR TEGEN-
OVER DAT JE HET SCHAKELPOOKE EIGENDIJK NOOIT HOEFTE TE BEROEREN.

remsysteem zit er nog steeds op, maar wel in een gewijzigde vorm. Met het oog op een meer op het voorwiel georiënteerd, sportief remgedrag worden voortaan alle zuigers (drie) van de rechtse remklauw vooraan geactiveerd bij het remmen. Het rempedaal werkt vanzelfsprekend enkel nog in op de twee buitenste zuigers van de driezuigerremklauw achteraan en de middelste zuiger van de driezuigerklauw links vooraan. Het nieuw model is van meet af aan ook verkrijgbaar geweest met ABS in combinatie met het DCBS, een systeem waarmee BMW in het sporttoersegment tot dan toe een monopolie had. Het nadeel van al dat technologisch vernuft is dat er uiteraard voor betaald moet worden, waardoor de VFR altijd al een behoorlijk prijzige motorfiets is geweest.

Ook de supersonische Blackbird is sinds z'n introductie een uithangbord voor 'the Big Red'. Zo was de Blackbird eind 1996 met z'n

164 pk (waarvan er anno 2005 om onverklaarbare redenen slechts 152 overblijven) de sterkste productiemotor ooit gebouwd. Honda beweerde daar niet echt veel moeite voor te hebben gedaan, maar de viercilinder lijnmotor was ondanks z'n 140 cc grotere longinhoud toch maar mooi 10 kg lichter dan het blok uit de CBR 1000F. De vormgeving werd duidelijk gedictieerd door de windtunnel en stelde de Blackbird als eerste in staat om de magische kaap van de 300 échte kilometers per uur te bereiken. Maar toch werd het van meet af aan duidelijk dat dit geen compromisloze racer was, maar een snelle lange-afstandsmotor met een uitgesproken soepele en dankzij twee balansassen ook trillingsvrije motorloop, een uitstekende windbescherming en aanzienlijke duomogelijkheden. Tenslotte geeft ook op de Blackbird het DCBS te kennen dat het om een volbloed straatmotor gaat, zelfs al heeft

ABS nooit zijn weg gevonden naar de CBR1100XX. Uiteraard tik je dit supersonische vlaggenschip evenmin voor een appel en een ei op de kop. Anno 1997 kostte hij dan ook 1.000 euro meer dan de toenmalige VFR750, maar dat verschil is in 2005, vergeleken met de 800, tot de helft gereduceerd. En wie voor de hier geteste ABS-versie van de VFR kiest, koopt voor hetzelfde geld een Blackbird, verzekeringspremie voor een jaar inclus.

METEN & WEGEN

Neem je de technische fiches erbij, dan blijkt het gewichtsverschil tussen de VFR ABS en de Blackbird op papier slechts 9 kg te bedragen, terwijl je afgaand op het uiterlijk de CBR zeker een kilo of dertig meer zou toeschrijven. Z'n grote, ver tot boven het voorwiel doorlopende kuip, het brede frame en de dito tank gecombineerd met de lijvige einddempers laten 'm veel logger ogen dan de ranke VFR met z'n spitse lijnen. Die indruk



DE BEIDE MOTOREN BESCHIKKEN OVER HET FANTASTISCHE DCCS-REMSYSTEEM, DE VFR VOEGT DAAR ZELFS NOG ABS AAN TOE.

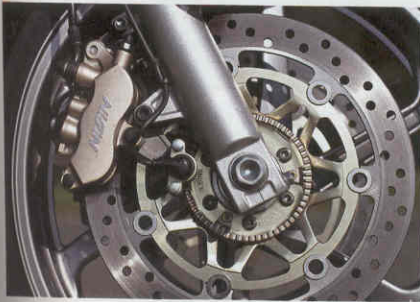
wordt nog verder bevestigd wanneer je beide motoren met uitgeschakelde motor moet manoeuvreren. Met de VFR gaat dit niet vederlicht, maar nog steeds vlotjes, met de Blackbird heb je echt het gevoel een zware lobbes bij het handje te houden. Groot was dan ook onze verbazing toen we beide bolides keurig tot de nok volgetankt (tankinhoud 22 l. op de VFR en 23 l. op de Blackbird) op onze weegschaal rolden en er een quasi identiek gewicht uit de bus kwam! Rijklaar wordt de Blackbird door Honda opgegeven voor 253 kg, maar op onze weegschaal werden dat er 255,1. Tot hiertoe geen verrassing, maar de reeds voor een forse 249 rijklaare kilo's opgegeven VFR ABS bleek in de praktijk slechts 1 luttele kilo lichter dan de 1100! Dat zijn dus 254,1 gemeten (en dubbel gecontroleerde) kilo's, al moet het gezegd dat de VFR die wel erg goed weet te verstoppen.

Over naar het vermogen dan. Zoals gezegd wordt de Blackbird anno 2005 opgegeven voor 152 pk, terwijl de VFR volgens de fabrikant 109 pk uit z'n longen perst, wat voor beiden neerkomt op een litervermogen van meer dan 130 pk per liter. Een blik op de grafiek van de VFR leert ons dat de V4 op minder dan 1 pk na z'n beloften waarmaakt. Let hierbij vooral op de sprong die de grafiek maakt vanaf 6.800 toeren, het moment waarop de 4 extra kleppen geactiveerd worden. Hier krijgt de VFR er op minder dan 1.000 o.p.m. 15 pk bij, wat resulteert in een flinke schop onder de kont. Bij de lancering beweerde Honda dat bij volgas accelereren het inkomen van de VTEC enkel hoorbaar en niet voelbaar was, maar de testrun bewijst bij deze het tegendeel. De koppelcurve van de Blackbird loopt heel wat vlakker, al blijkt ook hier dat het blok optimaal presteert boven de 5.500 o.p.m. om rond de 9.500 o.p.m. z'n piek te behalen. Die piek bedraagt overigens 'slechts' 143,9 pk, wat nog eens 8 volbloeden minder is dan de met de jaren al

afgezwakte opgave van 152 pk. Maar uiteraard nog steeds meer dan voldoende voor het nodige vuurwerk en wat ons betreft dient een motor beoordeeld te worden op de manier waarop hij rijdt en niet louter op grond van droge, objectieve meetgegevens.

REIZEN OM TE LEREN

Gezien de toeristische inborst en de lange-afstandscapaciteiten van dit tweetal beperkten we ons ook niet tot een rondje kerktoren, maar trokken ermee richting Cognacstreek, goed voor ruim 2.500 kilometers per motorfiets. Als reizende reporter moet je naast de gewone bagage nu eenmaal ook plaats voorzien voor het nodige fotomateriaal en dan ben je blij met de tanktasvriendelijke benzinetanks die de snelle montage van een universele magnetische tanktas vergemakkelijken. Op de VFR ondervind je al rijdend het minste hinder van een tanktas. Je zit meer op de motor en relatief kort tegen de comfortabel geplaatste



DE BEIDE MOTOREN BESCHIKKEN OVER HET FANTASTISCHE DCBS-REMSYSTEEM, DE VFR VOEGT OOK ZELFS NOG ABS AAN TOE.

wordt nog verder bevestigd wanneer je beide motoren met uitgeschakelde motor moet manoeuvreren. Met de VFR gaat dit niet vederlicht, maar nog steeds vlotjes, met de Blackbird heb je echt het gevoel een zware lobbies bij het handje te houden. Groot was dan ook onze verbazing toen we beide boliden keurig tot de nok volgetankt (tankinhoud 22 l. op de VFR en 23 l. op de Blackbird) op onze weegschaal rolden en er een quasi identiek gewicht uit de bus kwam! Rijklaar wordt de Blackbird door Honda opgegeven voor 253 kg, maar op onze weegschaal werden dat er 255,1. Tot hertoe geen verrassing, maar de reeds voor een forse 249 rijklaare kilo's opgegeven VFR ABS bleek in de praktijk slechts 1 luttele kilo lichter dan de 1100! Dat zijn dus 254,1 gemeten (en dubbel gecontroleerde) kilo's, al moet het gezegd dat de VFR die wel erg goed weet te verstoppen.

Over naar het vermogen dan. Zoals gezegd wordt de Blackbird anno 2005 opgegeven voor 152 pk, terwijl de VFR volgens de fabrikant 109 pk uit z'n longen perst, wat voor beiden neerkomt op een litervermogen van meer dan 130 pk per liter. Een blik op de grafiek van de VFR leert ons dat de V4 op minder dan 1 pk na z'n beloften waarmaakt. Let hierbij vooral op de sprong die de grafiek maakt vanaf 6.800 toeren, het moment waarop de 4 extra kleppen geactiveerd worden. Hier krijgt de VFR er op minder dan 1.000 o.p.m. 15 pk bij, wat resulteert in een flinke schop onder de kont. Bij de lancering beweerde Honda dat bij volgas accelereren het inkomen van de VTEC enkel hoorbaar en niet voelbaar was, maar de testrun bewijst bij deze het tegendeel. De koppelcurve van de Blackbird loopt heel wat vlakker, al blijkt ook hier dat het blok optimaal presteert boven de 5.500 o.p.m. om rond de 9.500 o.p.m. z'n piek te behalen. Die piek bedraagt overigens 'slechts' 143,9 pk, wat nog eens 8 volbloeden minder is dan de met de jaren al

afgezwakte opgave van 152 pk. Maar uiteraard nog steeds meer dan voldoende voor het nodige vuurwerk en wat ons betreft dient een motor beoordeeld te worden op de manier waarop hij rijdt en niet louter op grond van droge, objectieve meetgegevens.

REIZEN OM TE LEREN

Gezien de toeristische inborst en de lange-afstandscapaciteiten van dit tweetal beperkten we ons ook niet tot een rondje kerktoeren, maar trokken ermee richting Cognacstreek, goed voor ruim 2.500 testkilometers per motorfiets. Als reizende reporter moet je naast de gewone bagage nu eenmaal ook plaats voorzien voor het nodige fotomateriaal en dan ben je blij met de tanktasvriendelijke benzinetanks die de snelle montage van een universele magnetische tanktas vergemakkelijken. Op de VFR ondervind je al rijdend het minste hinder van een tanktas. Je zit meer op de motor en relatief kort tegen de comfortabel geplaatste



clip-ons aan, waardoor je zelfs met een middelhoge tanktas een klare kijk op de overzichtelijke en volledige tellerpartij behoudt. Stap je vervolgens over op de Blackbird en neem je die halfhoge tanktas mee, dan zit die merkbaar meer in de weg. Op de CBR1100 is het zadel zelf weliswaar 5 mm hoger boven de grond gepositioneerd, je hebt toch meer het gevoel in de motor te zitten dan op de VFR. Een beetje onderweers ver van het stuur zelfs, achter de brede, lange en hoge benzinetank. Het gevoel hiervan is dat je op de Blackbird zelfs als grote rijder je nek wat moet uitsteken wil je een overzicht hebben op de tellerpartij, een deels digitale klokkenwinkel die overigens minder goed afleesbaar is dan die van de VFR, ook als er niks in de weg zit. Vooral het LCD-blok links van de centraal opgestelde, analoge toerenteller vonden we op de Blackbird te volgepropt met te kleine cijfertjes om nog overzichtelijk en in één oogopslag afleesbaar te zijn. In die optiek is deze deels gedigitaliseerde tellerpartij niet echt een verbetering ten opzichte van de volledig analoge klokkenwinkel die op de merels van voor 2001 zat, al is de VFR het levende bewijs dat het ook digitaal op een perfect overzichtelijke manier kan. Wie met een tanktas niet toekomt – en net als wij geen passagier gek genoeg vindt om op 1 dag 1.000 snelwegkilometers te verteren – kan

z'n overige bagage moeiteloos knijpt op het duozadel, want op beide motoren is de zitting ruim, terwijl verankering van de bagagespin dankzij de talrijke bagagehaakjes kinderspel is. Heb je daarentegen wel een passagier bij, dan hoef je die op voorhand niet te ontmoedigen, want beide motoren bieden een aanzienlijk duocomfort, met ook hier een ruime overwinning voor de VFR wegens twee ruime handgrepen en het meeste beenruimte. Wat natuurlijk niet wegneemt dat het ook op de Blackbird bovengemiddeld aangenaam toeven is achter de piloot. En dat geldt natuurlijk ook voor de bestuurdersplaats. De ruit van de Blackbird mag dan misschien op het eerste zicht wat laag ogen, ze doet haar werk werkelijk perfect. De stroomlijn zet romp en schouders perfect uit de wind, terwijl de wind fluisterstil langs je helm afgebogen wordt. Zodoende zijn kruissnelheden van 200 km/u relaxed en ontspannen (maar uiteraard wel extra geconcentreerd) te verteren, een hele benzinetank lang zelfs waar het kan en mag. Ook de VFR is in elke test al gelauwerd om z'n superbe windbescherming en leent zich tot dezelfde hoge gemiddelden, al moet je er in vergelijking met de Blackbird wel een flinke dosis extra decibels voor lief bijnemen. Wanneer na tientallen kilometers op een zo goed als desolaat Frans stuk snelweg de verveling toeslaat gaat de kraan tegen de

stuit om te zien wat de bestjes echt in huis hebben. De man op de VFR doet twee tikjes terug naar vierde en laat de V4 door de versnellingen brullen om 248 km/u op de snelheidsmeter te zien verschijnen. Op de CBR1100XX werd het schakelpookje niet beroerd, maar over dezelfde afstand vliegt de Blackbird bij deze herneming in zesde met een vlotte 274 km/u over het asfalt. In alle sereniteit en rust, je zou er bijna je krant kunnen bij lezen. Ook de VFR houdt de zaak stabiel, maar eens je boven de 200 km/u barrière gaat krijgen de 109 paarden het wat moeilijker om de luchtweerstand te overbruggen, zeker met die weinig aërodynamische bagagerol achteraan waarvan we vooral blij zijn dat ze het luchtruim niet heeft gekozen. De Blackbird daarentegen blijft ook aan absurde snelheden in staat om je verbluffende acceleraties te bieden en toont zich een bodemloos krachtvat. Nuttig? Neen. Verslavend? Ja.

KRACHTIGE TURBINE OF SYMPONISCH ORGEL?

Het is pas bij dergelijke krankzinnige snelheden dat de Blackbird z'n vermogensvoordeel echt kan uitspelen. Op een bochtig parcours zal je met de VFR niet al te gauw de rol moeten lossen, al vraagt de V4 wel een iets andere rijstijl om écht snel op te



schieten. Op de Blackbird is schakelen bij zaak vanwege een overschot aan kracht bij alle toerentallen, maar op de VFR is een gedeelde bediening van de versnellingsbak essentieel om echt snel op te schieten. Onder de 6.800 o.p.m. is er voldoende koppel voor handen om al toerend alle vierwielaars achter je te laten, maar wil je de sportieve kant van deze sporttoerder exploiteren dan moet je boven de 7.000 o.p.m. zijn. Het onderin reeds begeesterende geluid klinkt nog een octaaf hoger wanneer de cilinders door vier kleppen gevoed worden en dan gaat de VFR er krachtig en lineair vandoor. Best laat je 'm dan ook doortrekken tot 9.000 o.p.m., zodoende val je bij het opschakelen niet terug onder die VTEC-grens van 6.800 o.p.m. of het zou moeten zijn dat je de schop onder je kont nog eens wil ervaren. Bovendien is de VFR bij de tragere bochten ook in het voordeel dankzij z'n lichtere stuurgedrag en rechter zithouding. Het reeds uitvoerig gelauwerde, perfect neutrale sturen geeft de piloot veel vertrouwen en het aan elkaar breien van bochten gaat dan ook als vanzelf. De

Blackbird loopt ook als op rails, maar vraagt duidelijk meer input om ingestuurd te worden. Maar eens op z'n lijn wijkt hij er geen millimeter meer van af, wat wel impliceert dat stuurcorrecties ook minder evident zijn dan op de speelsere VFR. Hij stuurt dus meer als een echte zware die zich beter in z'n sas voelt in snellere zwiepers, en de motorische prestaties zijn er ook naar. Tot 5.000 o.p.m. neemt het blok krachtig, maar volledig trillingsvrij op, waardoor je zou denken dat er eerder een turbine dan een viercilinder lijnmotor in het vooronder hangt. Eigenlijk heb je dan al meer dan voldoende vermogen achter de hand, maar het is pas in de tweede helft van het toerenbereik dat de poppen echt aan het dansen gaan, wat gepaard gaat met wat fijne trillingen die je diets maken dat er toch een klassieke verbrandingsmotor in zit. Uiteraard heb je al die power niet nodig, maar de gedachte altijd over te hebben en weten dat elke draai aan het gas je in luttele seconden naar astronomische snelheden katapulteert heeft onmiskenbaar z'n charmes. Voor ontspannen toeren met duo en

bagage zouden wij alvast deze koppelrijke Blackbird prefereren, want zelfs met 100 kg extra ballast weet deze krachtpatser moeiteloos weg. Solo op stap langs de kleinere weggetjes is het dan weer de VFR die omwille van z'n extra lichtvoetigheid en z'n schizofreen motorkarakter met beklijvende sound onze voorkeur geniet.

Remmen doen beide met DCBS uitgeruste motoren quasi identiek, al hadden we de indruk dat de ankers op de Blackbird - hoewel nog steeds merkbaar minder agressief dan een modern, niet gecombineerd remsysteem - net iets directer aangrepen. Op de VFR voelt het remhendel nog een tikkelje sponzig aan, maar eens je echt doorknijpt is een enorm efficiënte vertraging wel degelijk je deel. Een erg geruststellende gedachte is trouwens dat je met zo'n DCBS-systeem in de regen gewoon stevig kan afremmen door uitsluitend gebruik te maken van het rempedaal. De voorrem assisteert hier voelbaar en wanneer de grip limiet bereikt wordt is het keer op keer het achterwiel dat vooralsnog als eerste blok-

keert. Veilig en controleerbaar met andere woorden, maar op de VFR met ABS hoeft je onder geen enkele omstandigheid aan dose- ren te denken. Gewoon keihard in het hendel knijpen en op het pedaal trappen, het anti- blokkeersysteem doet z'n werk perfect en zorgt er dankzij extreem kleine pulsen voor dat je amper meer remafstand hebt dan bij een perfect uitgevoerde noodstop zonder ABS. Onberispelijk, met andere woorden, maar gezien de reeds zeer efficiënte werking van het DCBS niet echt een noodzaak als je 't ons vraagt.

BESLUIT

Wanneer je als magazine twee motoren met elkaar gaat vergelijken die op eenzelfde doelpubliek mikken en bij benadering hetzelfde prijskaartje om het handvat hebben bengelen, dan verwacht je toch dat één van beide als winnaar naar voor geschoven wordt of dat er minstens enige duiding komt aangaande de vraag wie voor wat het meest deugt. Als U het ons op voorhand had gevraagd dan hadden we de Blackbird ongetwijfeld naar voor geschoven voor de snelweg, en de VFR voor het betere stuurwerk. Mooi niet dus, of toch niet zo uitgesproken. Op de snelweg heeft de Blackbird de beste windbeschermer wegens nog stiller dan de VFR, maar deze laatste biedt dan weer duidelijk meer beenruimte, wat voor grotere rijders misschien zwaarder doorweegt. Op korte, bochtige trajecten is de VFR daadwerkelijk lichtvoetiger dan de Blackbird, maar de zwarte vogel biedt daar tegenover wel een portie extra stabiliteit in lange, snelle bochten. En uiteraard biedt de 1.137 cc dikke vier in lijn een pak meer vermogen dan de 782 cc metende V4. Maar die staat daar dan weer een beklijvend motorgeluid en een verrassende (maar leuke) besloten persoonlijkheid tegenover. Geen gemakkelijke keuze dus, want ook als rijmotor had geen van ons een uitgesproken voorkeur voor één van beiden. Bij het wisselen van motor kwam er stevast een "Toch een goede motor die VFR", gevolgd door "Het blijft een fijne fiets die Blackbird". Ook het verbruik is niet doorslaggevend, want voor beide motoren kwamen we na 2.500 testkilometers uit op een identiek verbruik van 7,35 l/100 km. Kan je nog opperen dat de VFR bij dagelijkse omstandigheden (file, stadsverkeer,...) misschien de betere keuze is omdat ie lichter aanvoelt, maar daartegenover heeft de Blackbird dan weer het supersonische imago dat nog altijd overal respect afdwingt. Sporttouring of supersporttouring? Wij slagen er met de beste wil van de wereld niet in de knoop door te hakken.

TEKST: Renaud Amand

FOTO'S: Philippe Vanderkerckhove, Renaud Amand, Tom Vander Sande



MOTOR		
TYPE:	Vloeistofgekoelde viercilinder in V viertakt	Vloeistofgekoelde viercilinder lijnmotor viertakt
DISTRIBUTIE:	dubbele bovenliggende ketting aangedreven nokkenas(sen), 4 kl./cil.	dubbele bovenliggende Ketting aangedreven nokkenas(sen), 4 kl./cil.
CILINDERINHOUD:	782 cc	1137 cc
BORING X SLAG:	72 X 48 mm	79 X 58 mm
COMPRESSIEVERHOUDING:	11,6:1	11:1
MAX. VERMOGEN:	80 kW - 109 pk/10.500 o.p.m	112 kW - 152 pk/9.500 o.p.m
MAX. KOPPEL:	80 Nm/8.750 o.p.m	119 Nm/7.250 o.p.m
SPECIFIEK VERMOGEN:	139 pk/l	134 pk/l
BRANDSTOFVOORZIENING:	PGM-FI injectie 36 mm gasklepuizen	PGM-FI injectie 42 mm gasklepuizen
UITLAATSYSTEEM:	4-in-2	4-in-2
SMEERSYSTEEM:	nat carter	nat carter

ELEKTRISCHE INSTALLATIE		
ONTSTEKING:	CDI-ontsteking met met losse buisjolen	CDI-ontsteking
BOORDSPANNING:	12V	12V
STARTACCU:	12V	12V/10 Ah
STARTER:	Elektrische startmotor	Elektrische startmotor

TRANSMISSIE		
PRIMAIRE TRANSMISSIE:	d.m.v. tandwielen	d.m.v. tandwielen
PRIMAIRE OVERBRENGINGSVERHOUDING:	1,934	1,571
KOPPELING:	Hydraulisch bediende natte meervoudige platenkoppeling	Hydraulisch bediende natte meervoudige platenkoppeling
VERSNELLINGSBAK:	zeshak	zeshak
OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN 1 TOT VI:	2,846; 2,062; 1,578; 1,291; 1,111; 0,965	2,769; 2,000; 1,579; 1,333; 1,167; 1,040
SECUNDAIRE TRANSMISSIE:	Ketting	Ketting
SECUNDAIRE OVERBRENGINGSVERHOUDING:	2,687	2,588

MATEN & GEWICHTEN		
LENGTE:	2.120 mm	2.160 mm
BREEDTE:	735 mm	1.200 mm
HOOGTE:	1.195 mm	720 mm
ZITHOOGTE:	812 mm	810 mm
WIELBASIS:	1.460 mm	1.490 mm
BALHOOFDSHOEK:	25,6°	25°
NALOP:	95 mm	99 mm
DROOGGEWICHT:	213,318 kg	227 kg
GEWICHT VOLGETANKT:	244,249 kg	253 kg
TANKINHOUD INCLUSIEF RESERVE:	1 l. (4 l. reserve)	23 l. (4 l. reserve)
THEORETISCHE TOPSNELHEID:	278 km/u	301 km/u
KLEUREN:	Rood, zilver, blauw	Zwart, zilver, blauw

EIGEN METINGEN		
GEMETEN kW:	80 kW	106 kW
GEMETEN PK:	108,3 pk - 80 kW/10.650 o.p.m.	143,9 pk - 106 kW/9.650 o.p.m.
GEMETEN KOPPEL:	80,5 Nm/8.800 o.p.m	116 Nm/7.200 o.p.m
GEMETEN GEWICHT VOLGETANKT:	254,1 kg	255,1 kg
GEMETEN TOPSNELHEID:	278 km/u	301 km/u
GEMETEN TESTVERBRUIK:	7,35 l.	7,38 l.
GEMETEN ACTIERADIUS:	299 km	312 km

RIJWIELGEDEELTE		
FRAME:	Aluminium balkenframe	Aluminium 'triple box' twin-spar frame
VOORVERING:	43 mm conventionele voorvork qua veer-voorspanning regelbaar, veerweg 109 mm	HMAS 43 mm conventionele voorvork niet regelbaar, veerweg 120 mm
ACHTERVERING:	Aluminium enkelzijdige achterbrug, qua veer-voorspanning en uitgaande demping regelbaar Pro-Link monoshock, veerweg 120 mm	Aluminium dubbelzijdige achterbrug, qua veer-voorspanning en uitgaande demping regelbaar HMAS monoshock, veerweg 120 mm
VOORREM:	Hydraulisch bediende dubbele 296 mm schijf met driezuigerremklauwen	Hydraulisch bediende dubbele 310 mm schijf met driezuigerremklauwen met DCBS
ACHTERREM:	Hydraulisch bediende enkele 256 mm schijf met driezuigerremklauw	Hydraulisch bediende enkele 256 mm schijf met driezuigerremklauw
WIELEN:	Lichtmetalen vijfspaaks gegoten	Lichtmetalen driemaal gegoten
VOORBAND:	120/70 ZR-17	120/70 ZR-17
ACHTERBAND:	180/55 ZR-17	180/55 ZR-17

VERBRUIK		
TESTVERBRUIK:	7,35 l./100 km	7,38 l./100 km
ACTIERADIUS:	299 km	312 km

EENMALIGE KOST		
B.I.V.:	€ 123,00 + € 31,00 fiscale zegel	€ 1.239,00 + € 31,00 fiscale zegel
B.I.V. GELIMITEERDE VERSIE:		€ 123,00 + € 31,00 fiscale zegel

JAARLIJKSE KOSTEN		
VERKEERSBELASTING:	€ 44,48	€ 44,48
VERZEKERING B.A.:	€ 578,80	€ 578,80
VERZEKERING MIXED:	-30 jaar: € 319,74 / +30 jaar: € 201,00	-30 jaar: € 319,74 / +30 jaar: € 201,00

PRIJZEN B./NL.		
PRIJS BELGIË:	€ 12.300,00 / 13.450,00 B.T.W. inclusief	€ 12.800,00 B.T.W. inclusief
PRIJS NEDERLAND:	€ 13.640,00 / 14.740,00 B.T.W. en B.P.M. incl.	€ 14.490,00 B.T.W. en B.P.M. inclusief

IMPORTEUR		
BELGIË:	Honda Motor Europe (North) Wijngaardveld 1, BE - 9300 Aalst (+32)(0)53-72 51 11 - (+32)(0)53-72 51 25	Honda Motor Europe (North) Wijngaardveld 1, BE - 9300 Aalst (+32)(0)53-72 51 11 - (+32)(0)53-72 51 25
NEDERLAND:	Honda Nederland BV Nikkelstraat 17, NL - 2984 AM Ridderkerk (+31)(0)180-49 17 77	Honda Nederland BV Nikkelstraat 17, NL - 2984 AM Ridderkerk (+31)(0)180-49 17 77

VERGELIJKINGSTEST HONDA VFR800 ABS vs. HONDA CBR1100XX SUPER BLACKBIRD

VOOR & TEGEN

HONDA VFR 800 I ABS

- Polyvalentie
- Remmen
- Geluid
- Lichte stuurgedrag
- Prijs (voor 'n 800...)
- Moeilijke fiets voor doe-het-zelvers

HONDA CBR 1100 X SUPER BLACKBIRD

- Fantastisch blok
- Comfort en windbescherming
- Stabiliteit
- 'Overschot' bij alles wat je doet
- Log aanvoelen bij manoeuvreren
- Onduidelijkheid tellerpartij

BASISUITRUSTING

HONDA VFR 800 I ABS

Twee spiegels op kuip gemonteerd. Volledig elektronisch dashboard met analoge toerenteller, digitale snelheidsmeter, benzine-, koelwater- en buitentemperatuurmeter, klokje en twee tripmeters. Controlelampjes voor groot licht, richtingsaanwijzers, neutraal en oliedruk. HISS contactslot met geïntegreerd stuurslot. Middenbok, uitklapbare duohandgrepen.

HONDA CBR 1100 X SUPER BLACKBIRD

Twee spiegels op kuip gemonteerd. Volledig elektronisch dashboard met analoge toerenteller, digitale snelheidsmeter, benzine- en koelwatertemperatuurmeter, klokje en twee tripmeters. Controlelampjes voor groot licht, richtingsaanwijzers, neutraal en oliedruk. HISS contactslot met geïntegreerd stuurslot. Middenbok.



PRIJZEN ONDERDELEN B / VL (IN € INCLUSIEF BTW)

HONDA VFR 800 I ABS

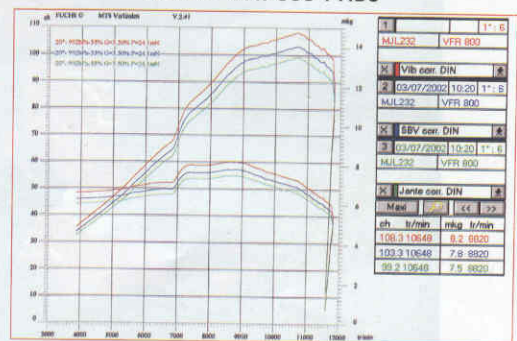
SPIEGEL:	69,96	69,21
CLIP-ON:	19,53	137,06
RICHTINGAANWIJZER VOOR:	80,88	54,69
RICHTINGAANWIJZER ACHTER:	329,98	322,45
BEKENSLEANK:	874,65	935,35
ZADEL:	291,65	291,49
WINDSCHERM:	150,68	n.b.
KOPPELINGSHENDEL:	40,86	40,41
REMHENDEL:	36,09	35,71
VOETSTEUN:	61,66	n.b.
REMPEDAAL:	100,81	n.b.
KOPLAMP:	275,03	n.b.
VOETSTEUN DUO:	57,22	n.b.
KUIPHELFT:	535,94	n.b.
STUURKUIP:	682,33	714,00
UITLAATSYSTEEM:	1.930,55	2058,00
EINDEMPER:	949,18	1010,87
REMBLOK VOOR:	110,08	106,05
REMBLOK ACHTER:	52,39	53,03
OLIEFILTER:	11,71	11,04
LUCHTFILTER:	50,21	50,91
KETTING:	230,38	n.b.
SCHAKELPEDAAL:	39,84	n.b.

HONDA CBR 1100 X SUPER BLACKBIRD

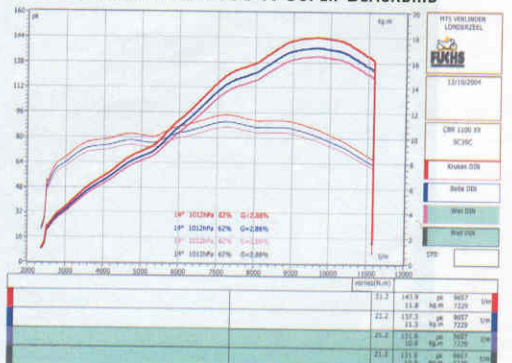
SPIEGEL:	166,15
CLIP-ON:	121,01
RICHTINGAANWIJZER VOOR:	61,17
RICHTINGAANWIJZER ACHTER:	80,59
BENZINELEANK:	910,17
ZADEL:	390,45
WINDSCHERM:	242,64
KOPPELINGSHENDEL:	40,86
REMHENDEL:	36,09
VOETSTEUN:	61,66
REMPEDAAL:	92,02
KOPLAMP:	417,78
VOETSTEUN DUO:	57,22
KUIPHELFT:	667,58
STUURKUIP:	837,63
UITLAATSYSTEEM:	2.225,46
EINDEMPER:	571,45
REMBLOK VOOR:	104,78
REMBLOK ACHTER:	52,39
OLIEFILTER:	13,03
LUCHTFILTER:	48,36
KETTING:	239,07
SCHAKELPEDAAL:	85,19

OP DE TESTBANK

HONDA VFR 800 I ABS



HONDA CBR 1100 X SUPER BLACKBIRD



SPREIDING VERSNELLINGEN

HONDA VFR 800 I ABS



HONDA CBR 1100 X SUPER BLACKBIRD

