

HONDA VT 500 C

OP DE HOGE TOEREN NA EEN ÈCHTE

door Co Wichard

Het begon allemaal in de USA in de midden vijftiger jaren. De snelheidslimiet – 55 mph of nog geen 90 km/h – deed alom haar intrede, en daarmee werd het motorrijden anders. De zitpositie werd anders, meer ontspannen, de tankjes klein, de sturen en later de vorken lang.

De choppers, zelfgebouwde motorfietsen op basis van HD en Engelse twins, waren geboren, en wij leerden ze kennen door middel van de film *Easy Rider*. Met het steeds verder invoeren van snelheidslimieten in Europa werd chopperrijden ook hier populair, ook bij rijders die niet zo handig waren dat zij zelf choppers wilden of konden bouwen. Er ontstond een gat in de markt, en in dat gat doken de Japanse fabrieken. Niet met echte choppers maar met aangepaste versies van hun hoogtoerige vier- en tweepitters. Customs werden zij genoemd, motorfietsen die de ware chopperist nog steeds niet helemaal aanspraken. De volgende reactie uit Japan kwam van Honda met haar C-lijn van dit jaar: echte choppers, met een 1100 vierpitter, een 750 tweepitter en, het onderwerp van deze test, een 500 twinnetje.



Op die Custommodellen van de Japanse motorfabrieken kwam niet helemaal de reactie die werd verwacht. De klantenkring die werd bedoeld voelde zich namelijk totaal niet aangesproken door de namaak-choppers. Alleen een wat hoger stuur, een kleine tank en een min of meer ontspannen zit maken een loeiende multicilinder namelijk niet tot een chopper. Het karakter leende zich wel voor de groottoerist, maar op de toerrijder richtte men zich niet, daar had men weer andere fietsen voor in de aanbieding.

De 650 C, CX 500 C, 750 C – al dan niet met fraaie Amerikaanse namen – waren leuke motorfietsen, choppers waren het niet. Voor dit jaar verschenen derhalve de XV 750 C en de XV 500 C (de 1100 vergeten we even, wijkt met zijn

vierpitter toch weer wat af). Choppers die echt als zodanig gebouwd waren, met een mooi V-twin blok dat ook al werd gebouwd met het oog op choppergebruik.

Geheel nieuw blok

Er werd dus afgestapt van de gewoonte het blok af te leiden van een straatblok – hoewel, er is ook een straatversie van de 500, de 'E', maar dat is een gelijktijdige ontwikkeling – en daardoor kon rekening gehouden worden met 'chopper-eisen'. Dat vinden we dan vooral terug in de vormgeving, het karakter bleef toch een beetje dat hoogtoerige, maar dat is dan een gevolg van de relatief kleine cilinderinhoud. Het blok is niet afgeleid van de 750 C. Deze grote broer heeft namelijk een totaal ander blok (ongeveer gelijk aan dat van de XLV 750 off-the-road) en is vooral



herkenbaar aan de kleinere blokhoek. De hoek tussen de twee cilinders van de 500 is 52°, toch ook een relatief kleine hoek, die koelproblemen kan doen ontstaan. Om deze problemen te voorkomen werd vloeistofkoeling toegepast, maar dat past weer niet helemaal in het chopperbeeld. Daarom dus toch maar koelribben, en daardoor kon dan weer worden volstaan met een kleine radiator en een kleine waterinhoud. Rond dat blok, dat geheel op choppermanier werd afgewerkt met dikke, bochtig verlopende uitlaatpijpen aan één kant van de motor – op welk merk

hebben wij dat toch vaker gezien? – werd een echt chopperframe gebouwd. Laag, lange voorvork, hertegeweistuur, diepe buddy, kleine druppelvormige tank, diepe getrapte buddyseat, klein achterwiel met vette band en noem maar op. Gaan we even terug naar het toch wel opvallendste deel van de VT 500 C, het nieuwe blok. Uit de typeaanduiding kan al worden opgemaakt dat het een tweecilinder is. Natuurlijk, het is tenslotte een Japanner, met (enkele) bovenliggende nokkenassen, terwijl ditmaal drie kleppen per cilinder genoeg moeten zijn. Ook hier dubbele





SUPERBAND VOOR SUPERBIKES: DUNLOP ENDURANCE K 391

Superbikes. De gestroomlijnde paradepaardjes van de Endurance-klasse. Gedreven door machtige machines, mijl na mijl verslindend op alleen de allerbeste semi-slicks. Van DUNLOP. Semi-slicks, die voor iedere motorrijder boven de 500 cc berijdbaar zijn: De DUNLOP Endurance K 391. Nauw op elkaar afgestemde voor- en achterbanden, met optimale stabiliteit, zowel bij droog als bij nat wegdek. Moeiteloos mens en machine meevoerend op lange trajekten met voortdurend zeer hoge snelheden. Ook bij het betere bochtenwerk uitstekend in contact met het wegdek. DUNLOP Endurance K 391. Een superband voor superbikes.

 **DUNLOP**

de betere band tussen mens, weg en machine

ontateking, als op de 750 evenals die technisch hoogst interessante onderkant.

Zoals al eerder uit de doeken is gedaan wilde men wel het uiterlijk en de bouw van een V-twin (lijkt met kleine hoek, want dat heeft dat Amerikaanse merk ten slotte ook) maar niet de trillingen die daarmee onherroepelijk samenhangen. De oplossing werd gevonden in afwijkende opstellingen van beide drijfassen. Waar deze bij de traditionele V-motor op één kruktaap zitten worden beide krukappen verzet, en wel onder

ook nog wel wat geluid maar is nog net acceptabel. De overige vijf versnellingen laten zich zowel op als terug goed inschakelen, de koppeling doet het werk zoals het hoort. Weinig kracht is nodig, de dosering goed. Eenmaal goed op weg blijkt dat de technische hoogstandjes op krukasgebied zeker niet vergeefs zijn toegepast. Je merkt de motor nog wel, de trillingen zijn, zeker in verhouding tot een traditionele V-motor, tot het minimum teruggebracht. Alleen bij 6000 tpm zijn de trillingen goed voelbaar aanwezig, maar in

stuurde mengsel hebben ook het verbruik alleszins in de hand gehouden. Rustig rijdend, veel in overdrive, voortglidend op 'Amerikaanse' manier (100-110 km/h) kwamen we op 122. Erg hard – relatief dan – er aan trekkend kwamen wij, ondanks hoog stuur en veel (tegen)wind nog tot 1:16. Het testgemiddelde, alle soorten gebruik, hard en rustig over snelwegen en in de stad, bedroeg 1:18.

Echt chopperrijwiel

Dat de VT 500 C direct ontwikkeld werd als chopper en niet is gebaseerd op een gewone wegmotor is vooral merkbaar aan het rijwielgedeelte. Zo staat de vork echt onderuit – balhoofdhoek 56° 30', naloop 127 mm – en is de zitpositie lekker ontspannen door het hoge stuur en de diepe buddy. Die zitpositie zal vooral kleinere personen bevallen. Grotere rijders en -sters (vanaf zo'n 1.77) komen al gauw in de knoel met de wat korte afstand voetsteun/tank en daardoor de bovenkant van de tank. De voetsteunen staan, zoals dat hoort, wel goed naar voren. Het stuur ligt goed in de hand, de knoppen zitten redelijk goed op hun plaats. Die van de richtingaanwijzer (schuift in een plat vlak, vergt wat gewenning, overtuigt niet) zit naar mijn idee wat te laag. Aangezien een automaat alleen voorbehouden is aan de Aspencade en de VF 750 S moet ook deze Honda dit prima accessoire ontberen.

Pas bij nadere bestudering van de kop vallen de beide bougiekabels, die staan voor de dubbele ontsteking, op. De twee CV-carburateurs zijn op een vreemde manier gekoppeld. (Links)



een hoek van 76°. (Het is in feite dus helemaal geen V-twin, maar gezien de cilinderopstelling zal hij wel altijd zo genoemd blijven). Door de drie kleppen en de twee bougies moet de verbranding zo optimaal mogelijk worden, de twee krukappen hebben als doel een trillingvrije motor te realiseren zonder dat er balansassen behoeven te worden toegepast. Aan die krukas werd een versnellingsbak gekoppeld met niet minder dan zes versnellingen (sorry, vijf versnellingen plus een overdrive . . .), de bewegingen daarvan worden via een cardan overgebracht op het achterwiel.

Moole roffel

Met behulp van de goed geplaatste choke – waarvan het hendel nu weer beweegt in het verticale vlak, blijkbaar een modetrend want ineens komen verschillende merken hiermee – start de twin goed. Prettig daarbij is dat ook bij choke vol uit de motor niet als een gek aan het loeien slaat maar het houdt bij een beschaafde 2500 tpm. Al vrij snel kan de choke terug gezet worden, de motor blijft dan echter wel gevoelig zodat af en toe, bijvoorbeeld als al snel stoplichten opduiken, weer een streepje bij gegeven moet worden. Het duurt overigens vrij lang voor de motor echt op temperatuur is. Pas na een kilometer of 15 rustig rijden komt de naald van de temperatuurmeter aan op het 'dikker' gedeelte dat de normale werktemperatuur aangeeft.

Is de motor warm dan reageert hij goed op het gas, wat gepaard gaat met een bijzonder moole, vrij zware roffel. Niet de vette klappen die bij een chopper horen, maar dat is natuurlijk ook erg moeilijk met de kleine cilinderinhoud. Dat de motor bij gebruik van de choke niet al te hard loopt en hij ook niet lang nodig is is maar goed ook, want in één zetten gaat bij dat iets hogere toerental al met een behoorlijke hoeveelheid herrie gepaard. Loopt de motor normaal stationair (ongeveer 1000 tpm) geeft dat schakelen



Typische chopperlook: rechthoekige koplamp, lange vorkpoten (boven). Daarnaast: De spiegels zijn erg goed en trillingvrij, de choke scharniert 'vertikaal', richtingaanwijzer kan beter.

een erg kort gebied. Soeplasse (zie de mool vlakke koppelkromme) en een mool hoge-toerenkarakter zijn wel de sterkste punten van de tweecilinder. Vooral dat laatste sprak mij bijzonder aan, ware chopperisten zullen liever wat meer bottompower zien denk ik.

De pogingen de verbranding zo mool mogelijk te laten plaatsvinden hebben niet alleen wat dat moole karakter aangaat effect gehad. De dubbele ontsteking en het door drie kleppen goed ge-



Zoals dat schijnt te horen voor een chopper is de achtervering vrij hard gehouden. De veer is daarvoor voornamelijk verantwoordelijk – ook merkbaar als je hem 'opspant', want wat gaat dat zwaar! – want de demping is juist aan de lichte kant. Van de veerweg, op papier de niet geringe afstand van 120 mm, merk je daardoor weinig. De zaak is zeker bij kleine, korte hobbels behoorlijk bonkig. In de lichtste stand van de veer wordt het stuurkarakter wat zwemmig, ook al door de vrij lichte voorvork (veerweg 160 mm). Stand 2 had voor de stuureigenschappen dan ook mijn voorkeur, en in die stand stuurt de VT lekker, waarbij richels redelijk goed verwerkt worden. Op bochtige wegen laat de chopper bijna alles met zich doen, alleen maakt de typische geome-

trie (kleine vorkhoek, veel naloop, lange wielbasis) de zaak wat onderstuurd – schuift over voorwiel weg – in korte bochtjes. De stabiliteit in de rechte lijn en in lange bochten is goed. De voorvork is erg soepel, naar mijn idee zelfs een beetje té. Bij licht remmen wil de motor al gauw diep in de veren duiken – geen antiduikinrichting op de vork –, waar variëren met de druk in de poten (twee ventielen) echter wel wat verbetering in kan brengen.

De enkele (grote) schijf lijkt het werk bij dat eerste

(van de bekende, nog steeds niet overtuigende kwaliteit) moest derhalve elders ondergebracht worden. Dat elders werd een – net iets te krap – afsluitbaar kunststof 'bakje' achter de achterste cilinder. Achter de buddy is dan nog een erg klein, uiterst onhandig vakje aangebracht waarin eventueel het instructieboekje (en waarschijnlijk niets anders of hooguit een plak peperkoek of zo) past. Ook al omdat het vakje nauwelijks goed open kan, nutteloos dus.

De tellers geven mooi rustig aan, onder bepaal-

de omstandigheden wil alleen de naald van de temperatuurmeter wat trillen. Geheel in de chopperstijling past de rechthoekige koplamp, voorzien van de gebruikelijke halogeen-pit. De opbrengst daarvan valt, omdat de bundel nogal verstrooid wordt, een beetje tegen.

Prestaties

35 kW of 47,5 pk bij 9000 tpm geeft Honda als vermogen voor de Honda VT 500 C op. Op de bank van HF-tuning bleken daarvan aan het achterwiel 27,6 kW of 37,5 pk bij 7500 tpm aanwezig, een prima getal. (Rekenen we volgens de gebruikelijke formule terug naar krukvermogen dan komen we nagenoeg aan de opgegeven waarde, alleen bij een aanzienlijk lager toeren-tal.)

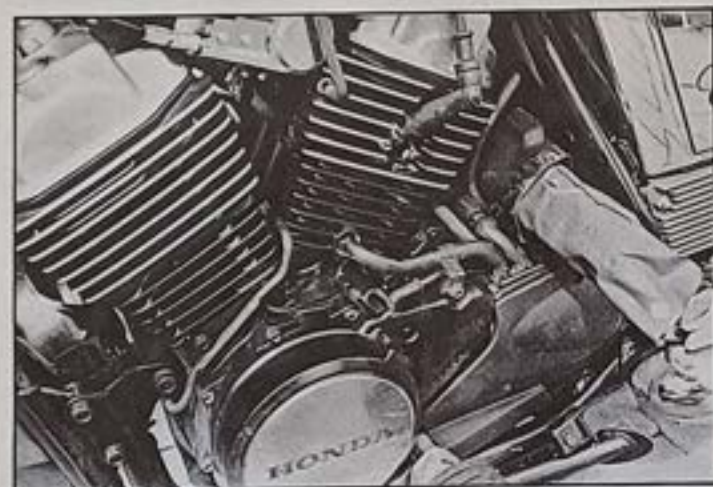
Het maximum koppel, opgegeven met 42 Nm of 4,1 kgm bij 7000 tpm, komt al bij 6100 tpm vrij. Het bedraagt 49 Nm, interessanter is echter het vrij vlakke verloop, wat trekkracht vanaf zo'n 3500 tpm garandeert.

De topsnelheid op een chopper is, met het erg hoge stuur en de rechtopzittende rithouding, een erg relatieve waarde, aangezien je door het rukken en trekken van de wind deze topsnelheid zelden zal gebruiken. Een exacte waarde is, door de grote invloed van wind en postuur bovendien nauwelijks te geven. Ik kwam – rijdend in vijf, de overdrive schiet te kort door de lange overbrenging – bij forse zijwind tot zo'n 165 op de teller. Voor het karakter van de motor ruim voldoende. De acceleratie staat, door het toerenkarakter en de goed gespatieerde versnellingsbak, op prima peil. Dank zij het gunstige benzineverbruik staat ondanks de – naar mijn idee, chopperrijders zullen er geen probleem van maken – te kleine benzinetank (inhoud 12,5 liter, omschakelen na zo'n 9,5 liter op 'reserve') toch nog op een redelijk peil: gemiddeld 230 als je het onderste uit de tank haalt, zo'n 190 als je gaat tanken als de stand van de kraan daartoe dwingt. Heb je al die tijd in de wind gereden ben je blij als je even mag stoppen, dus wat dat betreft is de inhoudsmaat goed gekozen...

Conclusie

Met de VT 500 C heeft Honda, naar mijn idee, een echt choppertje gebouwd, met een rijwielgedeelte dat voldoet aan alle chopper-eisen. Door de cilinderinhoud en het karakter vraagt het – overigens erg mooie – motortje er eigenlijk wel een beetje om op toeren gereden te worden, en dat past iets minder in het chopperbeeld, waar vette klappen toch een vereiste zijn. (Misschien is de kop van het verhaal nu wat duidelijker?...) De rijeigenschappen staan op behoorlijk peil – minpuntje, de stugge vering achter waardoor kleine hobbels wat ruw worden verwerkt, maar dat schijnt bij het beeld te horen, en de niet helemaal overtuigende voorrem – terwijl rijders tot pakweg 1.77 zich geheel zullen kunnen vinden in zitpositie en lay-out van diverse instrumenten. Duo passagier(e)s zullen het op de dan wat kleine buddy over langere afstanden aanzienlijk minder naar hun zin hebben.

Rest de prijs, en bij het horen van de f 9.490,— die de VT op moet brengen zal menigeen even moeten slikken. Lopen we de Honda prijslijst even door dan blijkt dat precies een groene brief meer dan de CX 500 C, de Custom, moet kosten. Gezien het aanzienlijk duidelijker karakter van de testmotor zal menig chopperist de VT-prijs na dit gegeven wat beter kunnen verwerken, want gezien de karakterverschillen valt het prijsverschil dan weer mee. Het blijft echter veel voor een 500(-tje).



Links: het gereedschapbakje betekende even zoeken, na het gereedschap er uit gehaald te hebben is het lange tijd puzzelen voor alles weer past. Het slangetje voor de vacuümkraan (links van de bougie) zit op een opvallende plaats. Onder: de – zware – veer laat zich maar moeizaam verstellen.

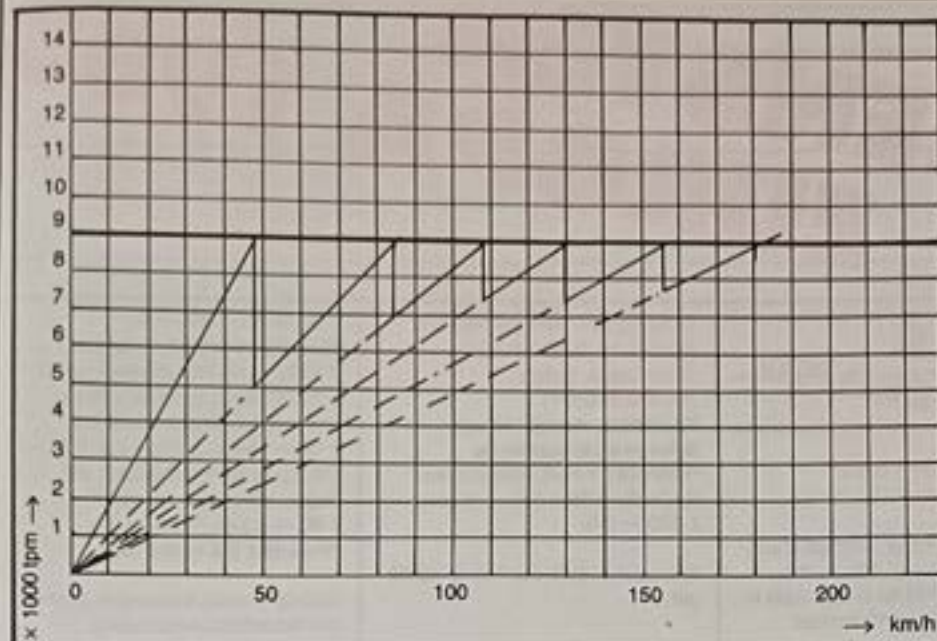
gebruik door genoemd Inveren erg giftig te doen. Ben je langer op pad en ga je de remmen eens goed aan de tand voelen valt de werking, afgaand op de eerste indruk, iets tegen. De rem vertraagt goed en is goed te doseren, het is echter niet helemaal wat we van Honda gewend zijn.

Accessoires

De gemonteerde spiegels zijn over het gehele toereengebruik goed bruikbaar. Zij verkleinen – even wennen – en laten daardoor een groot beeld van de achterliggende weg zien. Ook bij brede rijders was slechts een klein gedeelte van de rijder zelf in het spiegelbeeld te bespeuren. Over de knoppen aan het stuur – veelal in chroom uitgevoerd – hebben wij het al gehad.

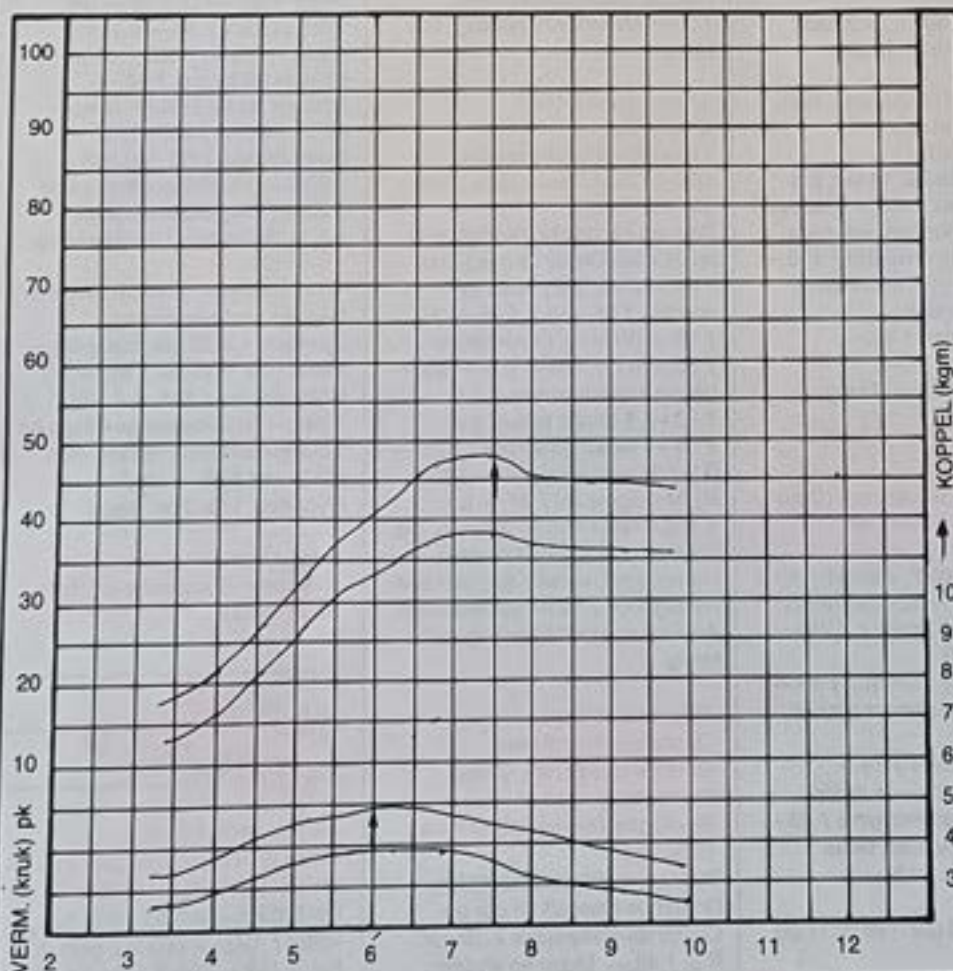
Het stuurslot is gecombineerd met het contactslot en laat zich dus erg gemakkelijk bedienen. Waarschijnlijk omdat het frame erg laag moest blijven is er onder de buddyseat weinig ruimte en is deze dus niet opklapbaar. Het gereedschap





PRESTATIES

opgegeven max. vermogen	35 kW (47,5 pk) /9000 tpm	koppel topsnelheid	/6000 tpm 160-170 km/h, afhankelijk postuur
opgegeven max. koppel	42 Nm (4,2 kgm) /7000 tpm	benzineverbruik (gem)	1:18
gemeten max. verm. (achterw.)	27,6 kW (37,5 pk) /7500 tpm	benzineverbruik (rustig)	1:22
gemeten max. verm. (krukas)	34,9 kW (47,3 pk) /7500 tpm	benzineverbruik (snel + stad)	1:16
gemeten max. koppel	49 Nm (4,9 kgm)		



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Vloeistof gekoelde viertakt V-twin (in lengte geplaatst) met blokhoek 52° en bedrijfsstangen onder 72°. Twee maal een enkele, door ketting aangedreven bovenliggende nokkenas, drie kleppen per cilinder en twee bougies per cilinder
 boring x slag 71 x 62 mm
 cilinderinhoud 491 cc
 compressieverhouding: 10,5
 ontstekingsysteem elektronisch (dubbel)
 carburatie Keihin 32 mm (CV) (2x)
 smeersysteem semi-wet-sump

Transmissie

Primaire transmissie d.m.v. tandwielen, zes versnellingsbak, meervoudige natte platenkoppeling, secundaire transmissie d.m.v. cardan
 overbrengingsverhoudingen
 primair 1:1,763/0,911
 secundair 1:2,909
 versnellingsbak 1:2,857/1,947/1,545/1,280/1,075/0,931

Rijwielgedeelte

Dubbel gesloten wiegframe met swing-arm en stereo-demping achter, hydraulisch gedempte en luchtondersteunde telescoop vóór
 balhoofdhoek 56°30'
 naloop 127 mm
 wielbasis 1490 mm
 lengte totaal 2225 mm
 breedte totaal 840 mm
 zithoogte 770 mm
 veerweg vóór 160 mm
 veerweg achter 120 mm
 remsysteem vóór enkele schijf, ø 296 mm
 remsysteem achter trommel, ø 140 mm
 bandenmaat vóór 3.50 x 18
 bandenmaat achter 130/90 x 16
 inhoud benzinetank 12,5 liter
 gewicht (droog) 180 kg

Elektrisch systeem

dynamo wisselstroom, 12V/350 W
 accu 12 V/12 Ah
 koplamp 12 V/55/69 W (H4)
 achterlicht/remlicht 12V/21/5 W
 richtingaanwijzer 21 V/23 W (4x)
 bougies NGK D 8 (4x) of gelijkwaardig





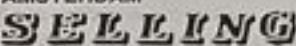
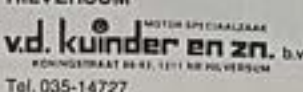

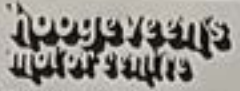



Prijs f 9.490,—

Verzekeringstarieven (KNMV)

WA f 325,— (f 130,—)
 AR f 2.136,— (f 855,—)
 (f 100,— eigen risico)
 AR f 1.552,— (f 621,—)
 (f 1000,— eigen risico)
 Tussen haakjes de prijzen met maximale (60%) korting.

Importeur Honda Nederland
 Nikkelstraat 17
 Ridderkerk
 01804-23333

HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS

ALKMAAR (Ouddorp) FA. T. DE WAAL Oelevaarstraat 15 Tel. 072-112380	ARNHEM STOK TWEEWIELERS Sloetstraat 30 Tel. 085-422365	GOUDRIAAN FA. SIEM DE VOS Zuidzijde 125 Tel. 01838-1293	HOORN DRIES VELD MOTOREN Nieuwland 26 Tel. 02290-14495
ALMELO T.T. - MOTOREN Jollesweg 1 (bij de N 36) Tel. 05490-27219	ASSEN T.T. - MOTOREN Industrieweg 30 Tel. 05920-42215	 Pletterijkade 15-21 Tel. 070-85 79 04	KESTEREN FA. W. v. ZANTEN Nedereindsestraat 25 Tel. 08886-1200
AMERSFOORT BRM Sport Leusdenweg 250 Tel. 033-10349	BEST B. HUIJBERS & ZN. Prof. Regoutstraat 65-67 Tel. 04998-72247	GRONINGEN FA. H. BORKHUIS Zuiderdiep 42 Tel. 050-124056	LEIDEN e.o. FA. H. HUISMAN BV Hogewoerd 66 Tel. 071-131292
AMERSFOORT MOTORSPECIAALZAAK Henk van Harten Bergstraat 13 Tel. 033-15077	BREDA WALVOORT MOTOREN Spinveld 29 Tel. 076-142240	GROESSEN FA. JAN STOKMAN Dorpsstraat 38-40 Tel. 08360-23473	 LELYSTAD JOL II-07 TEL. 03200 2364
AMSTERDAM RENÉ CORTIE MOTOREN Confuciusplein 2-10 Tel. 020-117038	COEVORDEN MOTORHUIS LANGENBERG Gramsbergerstraat 20 Tel. 05240-2430	GULPEN Rijksweg 59 Tel. 04450-2451 	MEERSSEN JO CABO Tussen de Bruggen 97 Tel. 043-642638
AMSTERDAM WIJNGAARD'S MOTORHANDEL Stadionweg 279 Tel. 020-798507	DREMPT (bij Doesburg) Het Motorhuis PIET GROOTENBOER Rijksweg 34 Tel. 08334-3175	HAARLEM PERRY MOTORS Ged. Oude Gracht 112 Tel. 023-311732	MIJDRECHT HARREWYNE TWEEWIELERS Dorpsstraat 48 Tel. 02979-1591
AMSTERDAM MOTORHANDEL JOOP VAN WEES Marnixstraat 186 Tel. 020-234550	 Click van de Weerdt 020096 - Samenvatting 43 - telefoon 020402 02320	HELMOND MOTORHUIS VAN GERWEN Noord Koningsnieuw 22 Tel. 04920-22407	NAALDWIJK FA. LEEN POST 's-Gravezandseweg 80-82-84 Tel. 01740-24383
AMSTERDAM  Amsteldijk 161 Kr. Mijdrechtstr. 61-100-104-106 Tel. 020-448369	ECHT (Lb.) MOTORCENTRUM VOS Edisonweg 7 Tel. 04754-2670	's-HERTOGENBOSCH MOTORSPORTCENTRUM Gebr. v.d. Heyden Oude Vijlensseweg 186 Tel. 073-218259	NIEUW WEERDINGE MOTORHUIS JAC. BAKKER Noordveenkanaal Zuidzijde 12 Tel. 05911-1279
AMSTERDAM Tweewieler Trefpunt 'DE GRAAF' Ruijsdaalkade 177-179 Tel. 020-726174	EINDHOVEN FA. RIEMERSMA Grote Berg 28 Tel. 040-447500	HILVERSUM  KUNINGSTRAAT 26-28, 1211 AE HILVERSUM Tel. 035-14727	NUNSPEET  Voltweg 11 TON BORSBOOM Tel. 03412-2093
ANDELST FA. H. v. DOORN Tielsestraat 178 Tel. 08880-2410	GELEEN MOTORHUIS GELEEN BV E. Verfinden Rijksweg Noord 21-25 Tel. 04494-43666	DE HOEF (bij Uithoorn) FLOOR VERBRUGGE 16 Hoefweg 7 Tel. 02976-348	NIJMEGEN FA. G. TUNAGEL Voorstadslaan 244 Tel. 080-774371
ANLOO JAN OOSTING MOTORS Tel. 05922-1379	GOES MOTORHANDEL DE REGT V.d. Spiegelstraat 60 Tel. 01100-16358	 Stephensstraat 5 Tel. 05200-71823	OOSTERHOUT (N.B.) TWEEWIEL-SERVICE AD VAN MEEL Lelissenhoek 47 Tel. 01620-27617
APELDOORN GAARTMAN MOTORS Molenstraat 98 Tel. 055-666788	GOUDA FA. J. KRUISINGA Lange Tiendeweg 68 Tel. 01820-14448 	HOOGZAND  THEO LOUWES MOTORS Nijverheidsweg 14 Tel. 05980-94720	SALLAND MOTORS OMMEN Veldkampweg 13 telefoon 05291-2990  Dinsdag gesloten

BLIKVANGER VAN STAAL



Stoere, zeer geavanceerde chopper met vloeistofgekoelde V-twin, twee compacte konstante vakuüm karburateurs, 5-versnellingsbak + overdrive, automatische nokkenas kettingspanners, kardanaandrijving, King and Queen buddy, veel comfort, voor grote remschijf met dubbelzuiger remklauw, achter trommelrem.


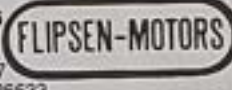



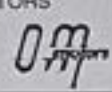

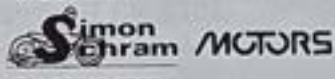
Een chopper waarmee je uitstekend voor de dag komt maar die wel, onherroepelijk, de aandacht van de omgeving trekt.

HONDA®

Honda Nederland,
Nikkelstraat 17,
2984 AM Ridderkerk.
01804-23333.

VT500C

HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS HONDA-DEALERS

RAVENSTEIN DE GROOT MOTORS Nieuwstraat 26 Tel. 08867-1671/2241 	SCHIEDAM DAYTONA MOTORS Hoogstraat 196 Tel. 010-731266 - 730195	TILBURG PALAISRING 7 Tel. 013-426633  Motorhandel Reparatiebedrijf	WORMER FA. MINUS DE VRIES Dorpsstraat 281 Tel. 02982-1392
RHEDEN ROADRUNNER motoren Amhemseweg 25 Tel. 08309-1125/3325	SNEEK Motorspecialzaak H. van AALZUM Gedempte Pol 25 Tel. 05150-13325	UTRECHT FA. C. BOS en Zn. BV Amsterdamsestraatweg 959 Tel. 030-441775	WOUBRUGGE JAN KEESSEN Kerkstraat 18-22 Tel. 01729-8440
ROOSENDAAL MANNIËN MOTORS BV Brugstraat 31 Tel. 01650-33818	SPIJKENISSE Tweewieler Trefpunt KEES V. DIJK Elementerweg 40 Tel. 01880-24233/24435	VIANEN JOHAN V. D. WAL MOTOREN Stuartweg 37 Tel. 03473-71431	ZAANDAM MOTORHUIS F. BAKKER Burcht 3 Tel. 075-162191
ROTTERDAM motorcenter CEES VAN DONGEN Zaagmolenstraat 70-75 Tel. 010-658667 	 Oosterkade 29 Tel. 05990-12233 echte motorspecialisten	VENLO/BLERICK FA. FRANS BOUTEN Baarlosestraat 362 Tel. 04700-20200	ZEDDAM FA. W. J. PALM 's-Hoorenbergseweg 10 Tel. 08345-1303
ROTTERDAM MOTORHUIS SAFE Berkenwoudestraat 6 Tel. 010-326688 	VROOMSHOOP OUDE MONNINK MOTORS Noorderweg 4-5 Tel. 05498-41913 b.g.g. 41672 	ZWOLLE TT MOTOREN Veerallee 60 Tel. 05200-10610	
RIJSSSEN NV MOTOR OOST Stationsdwarstraat 73 Tel. 05480-12655	STAPHORST  R. Brinkstraat 8 Tel. 05225-1265/2233	WOLVEGA  Tel. 05610-2566	ZWOLLE ZWOLLS MOTORHUIS BV Korte Smeden 8 Tel. 05200-15677