

71.700 km met pro

Moet je een racer zijn om plezier met een sportmotor te hebben? Volgens Kees van Neuren hoeft dat niet per se. Zijn Honda VTR1000 SP1 valt zeker in de categorie sportieve motoren maar Van Neuren gaat er niet als zodanig mee om. De motor wordt dagelijks gebruikt voor woon-werkverkeer.

De 51-jarige Kees van Neuren uit Hoofddorp is al vanaf zijn achttiende behept met het motorvirus. Met nog een oefenrijbewijs op zak (dat kon in de jaren zeventig) was hij al in het bezit van een Suzuki GT550. Kees: "Wat een scheurijzer was die driecilinder-tweetakt. Toch werd mijn volgende motor een viertakt en wel een Honda 550 Four. Ook veel plezier mee gehad. De eerste nieuwe motor die ik kocht, was een Suzuki GSX750E. Deze beviel ook prima, maar omdat ik het geld op een gegeven moment voor andere dingen nodig had, moest ik de motor verkopen en volgden er ongeveer vijftien motorloze jaren. Voor vervoer naar mijn werk had ik geen motor nodig; daar kon ik met vijf minuten fietsen komen. Dat veranderde in 1998, toen ik voor mijn werk elke dag van Hoofddorp naar Alkmaar moest reizen. Met een oude GSX1100R heb ik de motordraad weer opgepikt. Dat gaf me zoveel voldoening dat ik niet lang daarna tot de aanschaf van een Aprilia RSV Mille overging. Mijn eerste niet-Japanner. Een prachtige machine om te zien, maar ik had er veel problemen mee. De remmen (vooral achter) waren een drama en stationair wilde de motor maar niet goed

De veronderstelling dat een van de schijven een tikkeltje krom zou zijn, bleek niet te kloppen.



eemloze Jap



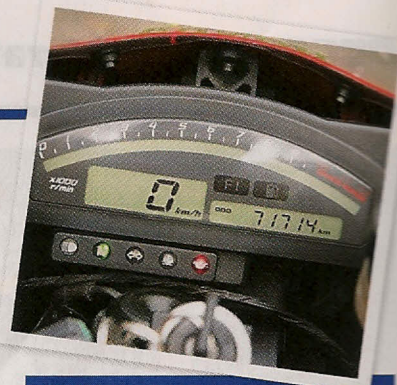
lopen. Ik had twaalf maanden garantie, maar toen na zo'n drie maanden de problemen nog niet waren opgelost, was ik het beu. Ik heb de motor teruggebracht bij de motorzaak waar ik hem heb gekocht en ben naar buiten gereden op een Honda VTR1000 SP1. Want na de kennismaking met de RSV Mille was ik wel helemaal gevallen voor de charme van een V-twin. De Honda was twee jaar oud en er stond slechts 12.000 km op de teller. De motor was op kenteken gezet in 2003 en moet dus overjarig zijn geweest. De SP1 is immers alleen in 2000 en 2001 gebouwd. Daar zat ik niet mee. Voor € 4000 minder dan de nieuwprijs had ik een occasion die mooier was dan een nieuwe."

Geen pekel

Ook al woont hij dan in Hoofddorp, Van Neuren kocht zijn Honda VTR1000 bij ➤

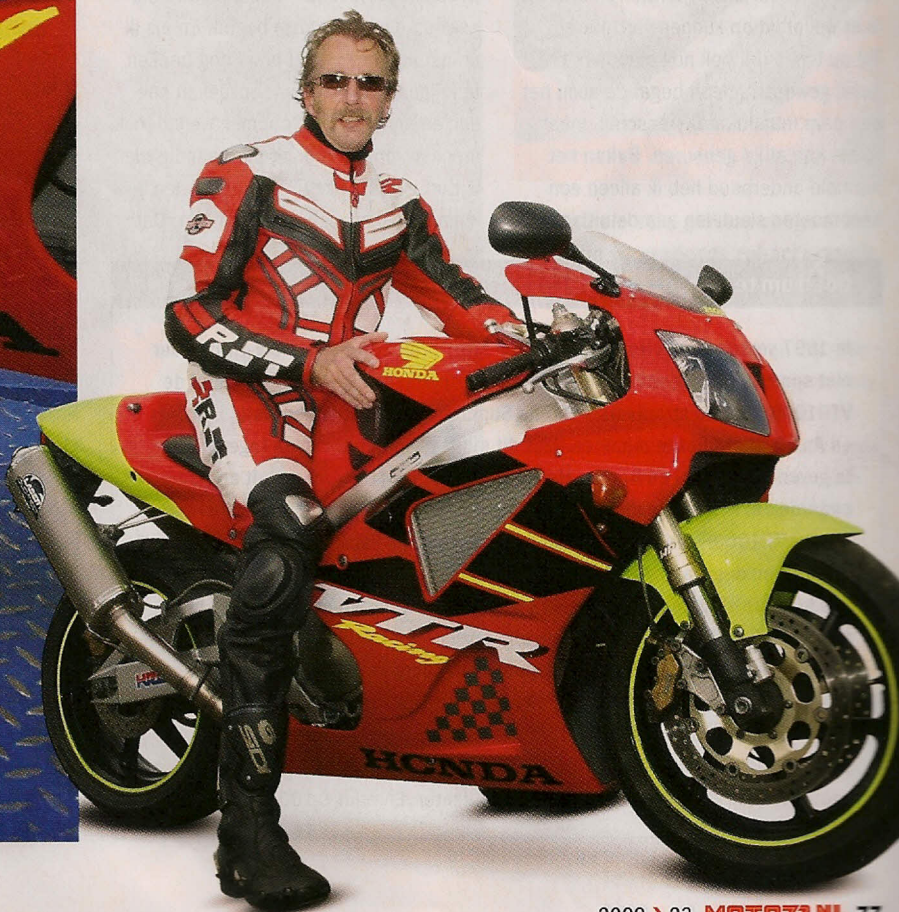
Kees van Neuren:

"Geef mij maar een Japanner: veel rijden en weinig sleutelen."



Man en motor

naam	Kees van Neuren
woonplaats	Hoofddorp
leeftijd	51
beroep	machine-operator
rijdt sinds	1975
droommotor	Suzuki GSX-R1000
motor	Honda
type	VTR1000 SP1
bouwjaar	2003
aangeschaft	2005 (12.000 km)
huidige km-stand	71.700
nieuwprijs	€ 15.500
dagwaarde	ca. € 5500
rijstijl	rustig
gebruik	woon-werkverkeer en toer
brandstofverbruik	1:15,5
olieverbruik	nihil
onderhoud	zelf en motorzaak





Motorcenter Venlo. Kees: "Dat krijg je met internet. Je kunt vanaf je computer thuis winkelen in heel Nederland. Uiteraard ga ik voor onderhoud niet telkens naar Limburg, dat is veel te omslachtig. Het meeste onderhoud doe ik overigens zelf en voor een grote beurt (24.000 km) parkeer ik de motor bij Floor Verbrugge in De Hoef. Een relatief kleine motorzaak, waar ik me al jaren goed thuis voel. Omdat ik de Honda dagelijks gebruik voor twee keer een ritje van 40 km moet ik er wel altijd op kunnen vertrouwen. Tot nu toe is dat ook nog steeds het geval geweest. Alleen begaf de accu het een paar maanden na aanschaf, maar zoiets kan altijd gebeuren. Buiten het normale onderhoud heb ik alleen een keer moeten sleutelen aan de uitlaat-

pakking van de achterste cilinder. De pakking die zich bevindt ter hoogte van de achterschokbreker was lek. Dat leverde regelmatig een behoorlijk knal-effect op. Als ik dan 's morgens naar mijn werk ging, was meteen de hele buurt wakker. Dat kon ik natuurlijk niet hebben. De pakking heb ik zelf vervangen. Dat was wel iets meer werk dan ik in eerste instantie had verwacht. Om overal bij te kunnen, was ik wel een paar uurtjes aan het schroeven. Maar ik ben iemand die gewoon aan zo'n klusje begint. En als ik er niet uit kom, zijn er altijd nog boeken te krijgen waarin je kunt opzoeken hoe een en ander moet. Voor mijn werk ben ik machine-operator in de metaalindustrie. Ik durf gerust te zeggen mijn handen kunnen maken wat mijn ogen zien. Dat

Parkeren op de brug.



De Laser Duo-Tech-uitlaatdempers mag je gerust blikvangers noemen.

is wel eens gemakkelijk, vooral als ik een stuk hulpgereedschap nodig heb." Weer of geen weer, Kees gaat altijd op zijn Honda VTR1000 SP1 naar zijn werk. Maar vanaf het moment dat er pekel op de weg verschijnt, blijft de motor in z'n schuurtje staan. Kees: "Tegen kou en regen kun je je wel kleden, maar tegen pekel helpt niets. Dat is funest voor bijna iedere motor. De dagelijkse trip, 80 km snelweg, is geen uitdaging. Van de 15.000 km die ik ongeveer per jaar rij, zijn er ongeveer 12.000 voor woon-werkverkeer. De overige zijn plezier-kilometers met vrienden. Een weekendje rijden in Luxemburg is geweldig met de VTR1000 SP1. Mijn vrouw rijdt ook motor,

Reparaties en problemen

15.000 km	accu vervangen
40.000 km	uitlaatpakking achterste cilinder lek



Zelf gemaakt, deze mooie steuntjes? Zou kunnen, maar dit keer niet.



Achterremschijf: nog bijna als nieuw.

Goed om te weten

In 1997 verscheen de Honda VTR1000F Firestorm. Een sportieve V-twin, maar niet sportief genoeg voor de echt sportieve rijders. Dat is wel het geval bij de VTR1000 SP1, de straatversie van de Superbike-racer waarmee Colin Edwards en Aaron Slight furore maakten. Met dit model probeerde Honda tegengas te geven aan Ducati en Aprilia. Het blok bestaat voor 90 procent uit andere onderdelen. Meest opvallend is misschien wel de aandrijving van de nokkenas. Bij de VTR1000F geschiedt die aandrijving door een ketting, bij de VTR1000 SP1 zorgen daar tandwielen voor. De SP1 heeft een iets grotere boring en een iets kleinere slag dan de 'F'. De SP1 levert 136 pk vermogen, de F moet het met 110 pk doen. De SP1 is de F in alle opzichten de baas. Het is niet zomaar een opgewaardeerd model, maar een totaal andere motorfiets. Dat blijkt ook wel uit de nieuwprijs. Was je voor bijna € 11.000 al eigenaar van de F, voor de SP1 was dat ruim € 15.000. De VTR1000 SP1 bleef slechts twee jaar in productie (2000 en 2001). De SP1 werd in 2002 opgevolgd door de SP2. Nog sportiever dan de SP1: meer vermogen en lichter. En ruim € 1000 duurder.



Het schakelmechanisme van de VTR1000 vertoont weinig speling.



Omdat Kees van Neuren precies met zijn knie tegen de kuip drukt, is daar een beschadiging te zien.

een Kawa ZXR400, maar helaas veel te weinig. Om te zorgen dat haar motor goed in conditie blijft, neem ik die ook regelmatig mee naar mijn werk."

Schade

De Honda is niet behangen met veel accessoires. Kees: "En wat erop zit, zat er al op toen ik de motor kocht. Zo'n stuurdemper bijvoorbeeld heb ik niet echt nodig, maar het staat wel ruig. Een aantal onderdelen van die stuurdemper blijkt bij ons in het bedrijf te zijn gemaakt. Dat was wel leuk om te horen. Bij aanschaf zaten er al fraaie

"Tegen kou en regen kun je je kleden, maar tegen pekkel helpt niets."

Laser Duo-Tech-uitlaten op, maar de uitlaten die er nu op zitten, zijn er al enkele maanden later op gekomen. Dat had te maken met een bizar ongeval. Ik stond bij een T-splitsing te wachten toen er een truck zonder oplegger of iets aan kwam rijden. Die keerde op de weg, maar had mij totaal over het hoofd gezien. Gelukkig zag ik het op tijd en kon ik

Gemonteerde accessoires

- stuurdemper
- Laser Duo-Tech-uitlaatdempers
- Spyball-alarm

wegspringen. De motor raakte aan beide kanten beschadigd (vooral de uitlaten). Omdat het een buitenlandse trucker was, duurde de schadeafhandeling langer dan normaal. Na veel bellen, faxen en mailen heb ik uiteindelijk mijn schade van € 2200 vergoed gekregen. Een geluk voor mij was dat toevallig aanwezige politie het ongeval heeft zien gebeuren. Door dit akkefietje heb ik twee maanden geen motor kunnen rijden. Dat was natuurlijk minder. Om deze hoge uitlaten te kunnen monteren, moesten de voetsteunen worden verwijderd. Geen ramp, want daarmee was ook meteen de discussie voorbij of er bij mij iemand achterop kan bij een toerist."

Zoals gezegd doet Kees van Neuren het reguliere onderhoud zelf. Volgens hem vraagt de VTR weinig aandacht. Kees: "Olie ververset en een nieuw filter plaatsen zou om de 6000 km moeten, maar omdat ik zoveel rij, doe ik het om de 8000 à 9000 km. Dat komt bij mij dan neer op ongeveer twee keer per jaar. De olie is tegenwoordig zo goed dat dat



Even puzzelen om het accuklepje te verwijderen.

ruim voldoende moet zijn. Op mijn ketting ben ik altijd zeer zuinig en dat werpt blijkbaar zijn vruchten af. Na 68.000 km heb ik pas voor het eerst de originele ketting en tandwielen vervangen. Daar stond ik zelf ook wel van te kijken. Ik zorg dat de ketting altijd goed is gesmeerd, maar gebruik daarvoor geen hulpmiddel zoals een Scottoiler. Bij 68.000 km was



De originele accu gaf na twee jaar de geest. De vervangende gel-accu houdt het langer vol.

de ketting eigenlijk nog niet op. De tandwielen, zowel voor als achter, waren nog goed te noemen. Maar om het zekere voor het onzekere te nemen, heb ik toch alles maar in één keer vervangen. Olie verbruiken doet de Honda niet. Tussen het ververset in hoef ik nooit bij te vullen. Een bandenvreter is de VTR1000 SP1 evenmin. Een voorband gaat bij mij zo'n 18.000 km mee. Achter is de ➤



Richtprijzen bij motorzaak

2000	ca. € 6500
2001	ca. € 7200
2002	ca. € 7500

Technische gegevens

MOTOR

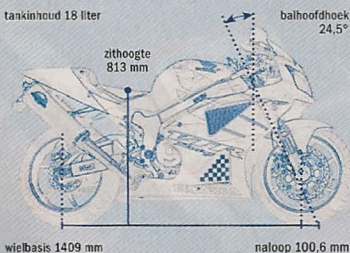
bouwwijze	90°-V-twin
koelsysteem	vloeistof
brandstofsysteem	injectie
kleppen per cilinder	4
boring x slag	100 x 63,6 mm
cilinderinhoud	999 cc
maximum vermogen	136 pk bij 9500 tpm
maximum koppel	105Nm bij 8000 tpm
aantal versnellingen	6
sec. overbrenging	ketting

RIJWIELGEDEELTE

frame	aluminium brugframe
voorvering	upside-down- telescoopvork
achtervering	Showa mono- schokbreker met Pro-Link-systeem
veerweg v/a	130 mm / 120 mm
bandenmaat v/a	120/70 ZR17, 190/50 ZR17
voorrem	twee 320mm schijven
remklauw	vierzuiger
achterrem	enkele 220mm schijf
remklauw	enkelzuiger

MATEN EN GEWICHTEN

drooggewicht	199 kg
--------------	--------



*Leo komt er al snel achter
dat dit weer zo'n machine
is die na 71.000 km
nog de toevoeging
'z.g.a.n.' verdient.*



band meestal na zo'n 12.000 km aan vervanging toe. Dat maakt toch dat het bandenverbruik mijn grootste kostenpost is. Zeker als je dan ook nog eens een spijker in een bijna nieuwe band rijdt." Om de 24.000 km worden bij Floor Verbrugge Motoren de kleppen gesteld. Kees: "Er valt meestal weinig te stellen, maar het kost toch uurloon om de

controle uit te voeren. Bij deze beurt worden ook de bougies vervangen. Er zitten dure bougies in van € 38, wat nodig is om de motor wat smeueriger te laten lopen. Dat helpt wel wat, maar bij lage toeren is en blijft de VTR1000 SP1 toch wat bokkig. Ik heb ermee leren leven, maar helemaal ideaal werkt het injectiesysteem bij langzaam rijden niet.

Maar ach, dat draagt gewoon bij aan de speciale karakter van deze dikke V-twin. Ofschoon de VTR1000 SP1 er zich wel uitstekend voor leent, is de eigenaar er nooit mee op het circuit geweest. Kees: "Ik ben niet zo'n racetype. Dat ligt misschien ondertussen ook wel wat aan mijn leeftijd. En ik moet er niet aan denken dat ik met mijn motor in de grindbak eindig. Daarvoor ben ik veel te zuinig op mijn Honda."

Op de brug

Het onmiskenbare geluid van een V-twin is hoorbaar als Kees van Neuren na een vroege ochtendrit arriveert bij Leo Peters Motortechniek in Langenboom. Door de kleurstelling (voorspatbord en kontje knalgeel) is de VTR1000 SP1 niet alleen vanwege het geluid een opvallende verschijning, maar ook qua uiterlijk. Leo, die een voorliefde heeft voor sportmotoren, stapt voor de gebruikelijke proefrit met een brede glimlach op de Honda. Bij terugkomst staat die smile nog steeds op z'n gezicht. "Wat een

Om het klepje van het duozitje te verwijderen moet de nummerplaat omhoog, anders kan de sleutel niet in het daarvoor bestemde slot.



De stuurdemper is nog een cadeautje van de eerste eigenaar.

geweldige machine en wat stuurt zo iets nog strak. Alleen meen ik een lichte trilling bij het remmen te voelen. Niet bij hard remmen, wel als je de voorrem net aanraakt. Direct maar eens even kijken of er een schijf misschien ietsje krom is." Dat laatste blijkt na controle nauwelijks het geval. Beide schijven zijn niet krom en de slijtage na ruim 70.000 km is te verwaarlozen. De originele remleidingen zijn vervangen door stalen remleidingen. Kees: "Die zaten er bij aanschaf al op. Ik vermoed dat de vorige eigenaar er die meteen bij aankoop op heeft laten zetten, net als de stuurdemper."

Behalve de remleidingen en de uitlaatdempers is alles aan de VTR1000 SP1 nog origineel. Dat er met deze motor nog nooit in de pekel is gereden is te zien. Nergens is een verweerd of roestig plekje zichtbaar. Speling op het lagerwerk valt nergens te constateren. Leo komt er al snel achter dat dit weer eens zo'n machine is die na 71.000 km nog de toevoeging 'z.g.a.n.' verdient. Bij de schakelpook lijkt een olie lekkage zichtbaar, maar dat is schijn. Er zit alleen wat smurrie afkomstig van de ketting. Het lakwerk ziet er nog uit als nieuw. Kees:

"Ik moet wel bekennen dat ik het gele gedeelte, kontje en voorspatbord, al eens opnieuw heb laten spuiten. Die kleur geel blijkt erg gevoelig voor zonlicht. En het voorspatbord, dat meteen voor bescherming van de vorkpoten dient, is gevoelig voor steenslag. De vier jaar oude uitlaatdempers zijn nog als nieuw. Met de uitlaatbochten is dat niet meer het geval. De radiateurs zitten op een plek (zijkant) waar ze totaal niet aan slijtage onderhevig zijn. Steenslag en ander vuil dringt daar amper door. Kees: "Een nadeel van deze opstelling van de radiateurs is wel dat het in de zomer erg warm is. Als je stilstaat komt direct alle warmte over je heen."

De vering, zowel voor als achter, is nog standaard en daaraan mankeert niets. Zoals je dat bij een echte Honda mag verwachten, zijn de bedieningshendels en lichtschakelaars nog als nieuw. Maar hoe goed deze VTR1000 SP1 er ook



Ook de stalen remleidingen zaten er al op toen Kees de Honda kocht.

uitziet, handelaren zullen niet zitten te wachten op inruil van deze motor. Daarvoor staan er al genoeg SP1's te koop met veel minder kilometers. Kees: "Daar zit ik echt niet mee. Ik denk zelf niet aan inruilen. Waarom zou ik, deze machine bevalt me prima. En de afschrijving wordt ieder jaar minder. Pas als de motor onbetrouwbaar wordt - en dat verwacht ik nog lang niet - wordt het tijd om naar iets anders uit te kijken. Een nieuwe motor kan mij niet meer motorplezier geven dan deze. Dus waarom zou ik geld uitgeven aan iets wat ik niet nodig heb?" <



Aanmelden?

Heb jij ook een motor die in aanmerking zou kunnen komen voor deze rubriek? Stuur een mail naar marathonmotor@mpsadventure.nl of schrijf een briefje aan MOT073, Postbus 40098, 2130 KZ Hoofddorp. Vermeld daarin je naam, adres en telefoonnummer en zoveel mogelijk gegevens van je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. We sturen de verdere informatie vervolgens naar je toe. Een overzicht van alle Marathonmotoren is te vinden op www.mpsadventure.nl.



Dit kleine controlelampje verraadt de aanwezigheid van een (probleemloos) Spyball-alarm.

UW MOTORFIETS VERKOPEN?

Wij kopen ook motoren in!
Bied u motorfiets aan op:

www.motorfietsen.eu
uitsluitend vanaf bouwjaar 1991

MOTOR AANBIEDEN

Welkom bij motorfietsen.eu
1. Na ontvangst van de motorfiets
2. Na het inspecteren van de motorfiets
3. Uitsluitend vanaf bouwjaar 1991
Wij kopen u motorfiets aan op:
www.motorfietsen.eu

motor aanbieden

John van de Bunt motoren
Gildenstraat 13, 3861 RG Nijkerk

www.motorfietsen.net
Telefoon: 033 - 475 11 81
Mobiel: 06 - 55 53 49 02



Eerder in MOT073

01/2000	techniek
04/2000	rijindruk
15/2000	vergelijkingstest

