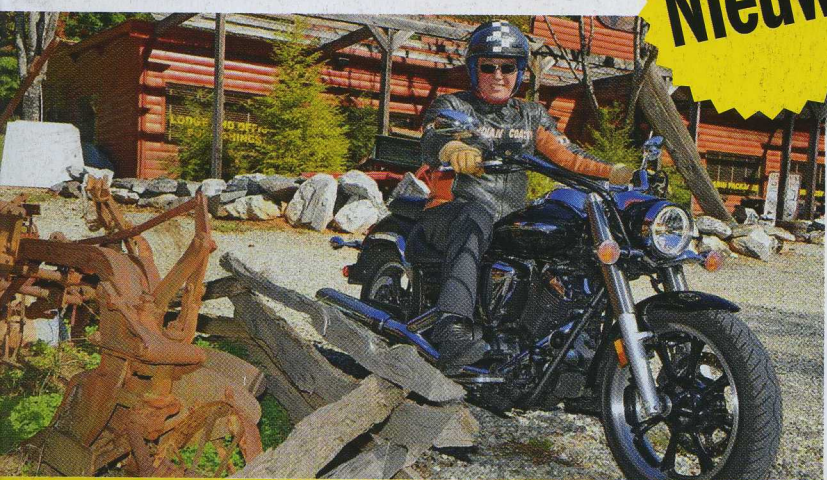


MOTO 73



VOOR BEGINNERS EN GEVORDERDEN
KAWASAKI ER-6n

Nieuw!



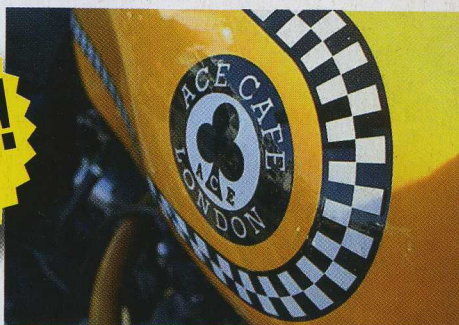
VEELBELOVEND BLOK
YAMAHA XVS950A MIDNIGHT STAR



GEMAK DIEN DE MENS
APRILIA MANA - HONDA DN-01 - YAMAHA FJR1300AS



TAMME FINALE
MOTOGP VALENCIA



WAT 'N FEEST!
ACE CAFE LONDEN



SUPER CROSSER
MX1 YAMAHA



LANGS OLIE EN ZAND
TOEREN IN ZUID-HOLLAND

OCCASIE

73

DE GIDS VOOR TWEED



NA 35 JAAR
NOG FRIS
HONDA CB750
(1973)

ALLES OVER
UITLATEN



ALLESKUNN
KTM 950
ADVENTURE
(2006)

NR. 23 | € 3,95 | 30 OKT. - 1



PLUS

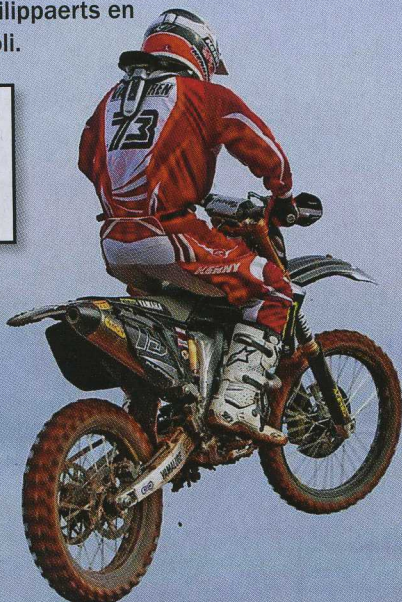
H-D SUPER RALLY ■ VLAANDEREN LEKKERLAND ■ BMW R1200ST ■ DAMEN LEATHERS SV CUP
ONK CROSS ■ TRIUMPH STREET TRIPLE ■ YAMAHA FZ1 FAZER GT ■ HONDA XL700V TRANSALP

NIEUWE FILM
TeVe73

Test fabriekscrossers Yamaha

Gerrit van Duren was een gelukkig man, want hij mocht rijden met de fabriekscrossers van Yamaha, de motoren van David Philippaerts en Antonio Cairoli.

60



44



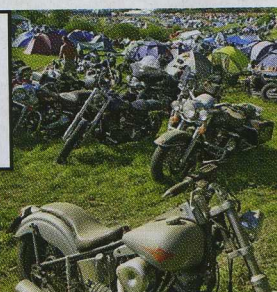
Test drie automaten

De Aprilia Mana, de Yamaha FJR1300A en de Honda DN-01 hebben g... alle drie beschikken over een automatische versnellingsbak. Een auto...

H-D Super Rally

20

Elk jaar tijdens de pinksterdagen komt de Harley-scene bijeen in een Europees land. Dit jaar was dat in Denemarken.



Introductie Yamaha XVS950A

Na de modellen van 1900 en 1300 cc heeft Yamaha de Midnight Star-serie naar beneden uitgebreid met de XVS950A.

12



OCCASION
73
DE GIDS VOOR TWEEDEHANDS

102

Occasion73

De Honda CB750 K2 van... selink stamt uit 1973 en i... oud als MOTO73. Beide zi... jaren nog springlevend.

Colofon

MOTO73 VERSCHUNT TWEEWEEKLIJKS 36e jaargang nr. 23, 30 oktober - 12 november 2008 **UITGAVE:** Sanoma Men's Magazines, uitgever: Eric Ariëns **ADRES:** redactie en marketing: MOTO73, Postbus 23282, 1100 DT Amsterdam **TELEFOONNUMMERS:** 751 81 48. **FAXNUMMERS:** redactie: 020-751 81 41; advertenties: 020-751 83 51 **HOOFDREDACTIE:** Arie Blokland **CHEFREDACTIE:** Damiaan Hage **REDACTIE:** Barry van Amerfoort, Ramón van Dijk, Sjoerd Schippers, Lucas Verbeke (fotografie), Will de Graaf, Zand Scholten, Luc Vervoort (B), Graeme Brown, Mac McDiarmid, Mat Oxley (GB), Alex Hodgkinson, Friedemann Kim, Axel Koenigsbeck (D) **EINDREDACTIE:** Jan Y. Boer **VORMGEVING:** Paul Weisz (art-director), Madi Kolpa (ass. art-director), NerocVGM, Marian van der Vliet **MARKETING:** Freek Mulder, Eefje Damen **ADVERTENTIE-AFDELING:** Raymond Ros (account manager), 020-751 83 61, r.ros@smm.nl, Mark van Bentum (account manager), 020-751 83 72, m.van.bentum@smm.nl, Ardy Donkervoort, 020-751 83 78, ardy@smm.nl **MEDIA ORDER:** tel. 023-556 67 70; tel. MOTO-Tips: 023-556 56 22. Per post: Media Order Amsterdam, Postbus 12515, 1100 AM Amsterdam. Alle advertentiecontracten worden afgesloten conform de Regelen voor het Advertentiewezen gedeponneerd bij de redactie. Op aanvraag kosteloos verkrijgbaar **MOTO-STORE:** TGR-Services, tel. 0343-437 332 **DRUK:** Senefelder Misset, Doetinchem **DISTRIBUTIE:** Nederland: Aldipress BV, De Meern; België: A.M.P., Brussel **BANK- EN GIRONUMMERS:** Nederland: Postbank 1167074, ABN-Amro 1717074 **INTERNET:** http://www.moto73.nl **E-MAIL:** redactie: redactie@moto73.nl; advertenties: advertentie@moto73.nl **MOTOTIPS:** rubrieksadvertenties@sanoma-uitgevers.nl

OCCASION

73

DE GIDS VOOR TWEDEHANDS



Origineel: afsluitbare olietank

Honda CB750 K2 Groot motorgenot



10 vragen over...

➤ Uitlaten

Zo zoek je een
➤ tweedehands
GoldWing

Showroom

➤ KTM 950
Adventure

Prijs: € 10.799
• Bouwjaar: 2006



Tekst en foto's: Peter van der Sanden

260.000 km met ee



gouwe ouwe



In het geboortjaar van MOTO73 rolde deze Marathonmotor van de band. Voor Henk Besselink ging in 1975 een jongensdroom in vervulling toen hij eigenaar werd van een toen twee jaar oude Honda CB750 K2.

Nu, 33 jaar en ruim 240.000 km later, rijdt Henk nog steeds vrolijk rond met zijn CB750 K2. Hij gaat er nog doodleuk mee naar Oostenrijk op vakantie. Maar dan staat de motor wel op een aanhanger. "Het is niet zo dat ik met de Honda niet naar Oostenrijk zou durven rijden", aldus Henk. "Maar als je met je gezin op vakantie wilt, dan past een motor niet. Daarom gaat de motor op de aanhanger mee en kan ik gedurende de vakanties dagelijks tochten maken door de Alpen. Een groter motorgenot dan rijden door de Alpen kan ik me nauwelijks voorstellen."

Henk Besselink, 53 jaar en afkomstig uit Harfsen, was helemaal verkocht toen hij veertig jaar geleden voor het eerst op een plaatje de Honda CB750 zag. Henk: "Een 750cc-viercilinder, dat was in die tijd het summum onder de motoren. In 1972 heb ik als 18-jarige mijn rijbewijs gehaald. Mijn eerste motor was een DKW RT250, zo'n oud pruttelding. Die werd al vrij snel opgevolgd door een Honda CB350, een twin. Later volgde nog een twin,

de Honda CB450. Eind jaren zestig kwamen de eerste foto's van de Honda CB750. Vanaf de eerste kennismaking was dat mijn droommachine. In 1975 kwam mijn jongensdroom uit. Ik had toen genoeg geld om bij Motor Oost in Rijssen een twee jaar oude CB750 met ongeveer 18.000 km op de teller te kopen."

Alles zelf

Henk Besselink heeft twee rechterhanden en dat komt zowel in zijn werk (werktuigbouwkundige) als in zijn hobby goed van pas. Afgezien van de eerste onderhoudsbeurt (garantie) deed de Honda CB750 K2 van Henk nooit meer in een werkplaats geweest. Henk doet al het onderhoud zelf. Blijkbaar heeft hij zijn handen aan de CB750 lang niet vol, want Henk rijdt ook al ruim 30 jaar in een Volvo Amazone. Van de ca. 900.000 km reed hij er 700.000 zelf. Enkele jaren geleden werd deze auto van top tot

Man en motor

naam	Henk Besselink
woonplaats	Harfsen
leeftijd	53 jaar
beroep	werktuigbouwkundige
rijdt sinds	1972
droommotor	Honda CB750 K2
motor	Honda
type	CB750 K2
bouwjaar	1973
aangeschaft	1975 (18.000 km)
huidige km-stand	260.000 km
nieuwprijs	ca. 3000 euro
dagwaarde	ca. 3000 euro
rijstijl	toer
gebruik	woon-werk en vakantie
brandstofverbruik	1 : 19
olieverbruik	nihil
onderhoud	zelf





Buddy en tank zijn bij de CB750K2 in een handomdraai te verwijderen.

teen door hemzelf gerestaureerd. Henk: "Daarmee vergeleken is het restaureren van mijn motor maar een peulenschil. In 1987 heb ik de Honda een grote beurt gegeven. De originele lak, Candy Gold, heb ik vervangen door een speciaal rood. Géén originele Honda-keur. Ik moest de originele laag wel vervangen omdat op de tank, ter hoogte van de knie, de lak helemaal was verdwenen. Er stond toen 120.000 km op de teller. Ook het blok heb ik toen van een nieuwe coatinglaag voorzien."

Ondertussen is de teller al twee keer bij nul begonnen. Henk: "Eigenlijk wel jammer dat je niet kunt zien dat de motor al zoveel kilometers achter de kiezen heeft."

Oliebadkettingkast

Een motor met bijna 260.000 km op de teller waarvan de ketting nog slechts één keer is vervangen, dat kan niet. Zelfs de meeste cardanmotoren vragen om meer onderhoud. En toch is het zo. "Ik had de motor ongeveer een jaar toen ik een Tyrra-oliebadkettingkast (Duitse makelij) op de kop wist te tikken. Ik denk dat er zo'n 25.000 km op de teller stond toen ik de kast heb gemonteerd. De nieuwe ketting die ik er toen op heb gelegd ligt er nu nog steeds op. In al die tijd heb ik de ketting één keer moeten

spannen. Probleemloos rijden met een ketting zonder smurrie op het achterwiel, kan dus wel. Van de investering die ik toen heb gedaan, ik geloof zo'n 1000 gulden, heb ik nooit spijt gehad. Die heeft zich door de jaren heen dubbel en dwars terugbetaald."

Zoals gezegd doet Henk Besselink al het onderhoud aan zijn motor zelf. Al vrij snel na aanschaf van zijn Honda vond Henk dat er een kuip op moest

komen. Bij lange ritten werd motorrijden zonder kuip al snel vermoeiend. Een klein stuurkuipje deed de eerste jaren dienst als windvanger. Later kocht Henk een vaste kuip. Henk: "Het is eigenlijk een volle kuip, maar het onderste gedeelte heb ik op zolder liggen. Als dat erop zit zie je het mooie blok niet meer. Dat zou zonde zijn. Koop je een prachtige viercilinder en dan ga je het blok verstoppen. Nee, niks voor mij. Ik had bij de grote kuip nogal wat problemen met de ruit. Die scheurde en bovendien was het niet de juiste maat voor mij. Ik heb toen een lexan plaat genomen en ben daarmee net zo lang aan het zagen



De Tyrra-oliebadkettingkast is er v...
lijk voor dat nu al 230.000 km lang...
ketting wordt gereden.



Het blok glimt na al die jaren nog...
eens op de originele uitlaatbochten...
de kilometers en de tijd amper vat...



Na 260.000 km nog steeds dezelfde schijf waar...
slechts 0,3 mm van af is gesleten. Weinig slij-...
tage, maar helaas ook weinig remvermogen,...
vooral bij nat weer.



Bij 73.000 km gaf het hoofdlager (a...
koppelingshuis) de geest. Een van de...
dat de eigenaar flink wat uurtjes te s...

"De investering in een oliebadkettingkast heeft zich dubbel en dwars terugbetaald."

Eerder in MOTO

Introductie van de CB750 K2
voordat MOTO73 bestond!



geweest totdat ik het juiste formaat had gevonden. Dat functioneert nu al jaren prima. Die ruit is niet kapot te krijgen.”

Een jaar na aanschaf moest de achtervelg worden vervangen. Henk: “Tot op de dag van vandaag is het eigenlijk een raadsel waarom dat moest. Ik was nergens op of tegenaan gereden, maar de velg was krom. Een jaar later waren de uitlaten doorgerot, een bekend verschijnsel bij CB-modellen. Ik heb een Dunstall 4-in-2 gemonteerd die later weer is vervangen door een originele 4-in-4.”

In 1978, er stond toen 73.000 km op de teller, moest er serieus worden gesleuteld aan de CB750. Het lager van de hoofdas (achter het koppelingshuis) was versleten. Dat werd een stevige ingreep waarvoor Besselink echter zijn hand niet omdraaide.



De afstelling van het oude beestje was nog best in orde.

rend iets bij veel CB's. Bij 120.000 km heb ik de koppakking en de nokkenasketting nog een keer vervangen. Momenteel lekt de koppakking weer een heel klein beetje, maar zolang ik geen olie op mijn kleding krijg laat ik het mooi zo zitten. Bij de eerste koppakking heb ik ook meteen de uitlaatklepgeleiders vervangen. Uit voorzorg zijn er toen ook nieuwe zuigerveren gemonteerd. Ik dacht toen nog dat dat nodig was. Die zuigerveren en de originele zuigers zitten er nu nog steeds in. Ik heb mijn hele motorleven lang dezelfde olie gebruikt, Castrol GTX.”

Niet lang na deze ingreep liep het brandstofverbruik flink op. Van 1 : 20 naar 1 : 15. Het probleem bleek 'm in de carburateurs te zitten. Er werd een tweedehands carburateur op de kop getikt en de motor was weer net zo zuinig als voorheen.



Ondanks de aanwezige smeernippel zijn de lagers van de achterbrug ver heen.

Originele zuigers

Als motorrijder heeft iedereen wel eens een angstig moment gehad. Zo'n moment waarvan je achteraf denkt 'ik heb toch wel effe geluk gehad'. Dat moment had Henk Besselink in 1978 toen hij ternauwernood een plotseling opdoemende bulkwagen wist te ontwijken. Nou ja, ontwijken lukte niet helemaal. De vrachtwagen raakte de motor nog net waarna motor en bestuurder in de berm terecht kwamen. De binnenvorkpoten waren krom en de balhoofd-lagers waren beschadigd. Henk monteerde daarop conische balhoofd-lagers. De voorvorkpoten werden gerepareerd en de originele fietspompjes achter werden ook maar meteen vervangen door een stel Koni-schokdempers.

Bij 78.000 km was het nodig om de koppakking te vervangen. Henk: “De koppakking is een regelmatig terugke-

Henk: “Het mooie van zo'n oude CB750 K2 is dat er nog steeds voldoende onderdelen te koop zijn. Zowel gebruikt als nieuw. Het kost dan ook relatief weinig moeite om zo'n oudje in goede conditie te houden. Je hoeft niet stad en land af te reizen en beurzen te bezoeken om aan onderdelen te komen. Zo heb ik laatst nog een nieuw zadellovertrek gekocht bij CB Four-specialist Rene van Manen in Apeldoorn. Mijn alleraatste aankoop is een elektronische ontsteking. Na 35 jaar hebben de contactpuntjes afgedaan. Voor mijn gevoel loopt het blok nu iets rustiger. En zo'n ontsteking behoeft geen onderhoud meer.”

Op de brug

Met respect voor ouderdom wordt de Honda CB750K2 aan een eerste kritische blik onderworpen. “Ziet er niet slecht uit, zeker gezien de kilo-

Richtprijzen bij motorzaak

Een Honda CB750 K2 zul je nog maar heel sporadisch in een motorzaak tegenkomen. En als je er eentje vindt staat hij waarschijnlijk als gerestaureerd museumstuk in de showroom. Voor een originele CB750 betaal je nu ongeveer evenveel als wat ze 35 jaar geleden nieuw hebben gekost (ca. 3000 euro). Voor een CB750 K2 in nieuwstaat wordt al snel het dubbele geboden.



Nog origineel onder het klepje van de buddyseat: het onderhoudsboekje.

Reparaties en problemen

25.000 km	nieuwe koppakking	89.000 km	carburateurs vervangen
30.000 km	achtervelg krom	118.000 km	zwaardere koppelingsveren
58.300 km	achterwiellagers vervangen	120.000 km	koppakking vervangen, remvoorrem
67.000 km	binnenpoten voorvork en schokbrekers na ongeval	175.000 km	koppelingkabel vervangen
73.600 km	lager koppelingshuis vervangen	176.000 km	achterwiellagers vervangen
76.500 km	koppakking, zuigerveren, nokkenasrollen en uitlaatklepgeleiders vervangen	236.000 km	diverse rubbers vervangen
		245.000 km	nieuw zadellovertrek
		258.400 km	montage elektronische ontsteking



Tijdens het huwelijk van Henk in 1977 mocht de Honda CB750K2 niet ontbreken.

meterstand”, is de eerste opmerking van MOTO73-specialist Leo Peter voordat hij aan zijn proefrit begint. De eigenaar kijkt een beetje benauwd als Leo met zijn Honda weer rijdt. “Dat is voor het eerst sinds jaar dat er iemand anders op mijn motor rijdt. Want zo lang is het geleden dat ik met mijn motor in een werkplaats ben geweest.”

Echt veel plezier beleeft Leo, die een gerestaureerde CB750 K2 in zijn werkplaats heeft staan, niet aan zijn proefritje. Leo: “Deze CB750 stuur niet echt fijn. Het balhoofd-lager heeft een vast punt en de voorband (Dunlop GT501) zou mijn keuze ook niet zijn. Bovendien stuurt de motor erg zwaar.” Op dat moment weet hij nog niet dat de CB750 K2 is voorzien van een behoorlijk stug afgesteld stuurdemper. Besselink: “Die stuurdemper zit er al vanaf het begin op. Ik heb wel eens geprobeerd zon-



Technicus Henk Besselink voorzorg zijn CB750K2 een oliedrukmeter.

Goed om te weten

De eerste Honda CB750 is een motorfiets met een rijke historie. De introductie was in 1968 toen de CB750 op de motorshow in Tokio aan het publiek werd voorgesteld. Het jaar daarna verscheen de CB750 op shows in Las Vegas (VS) en Brighton (GB). Bij de eerste CB750 werden de vier carburateurs bediend door vier bowdenkabels. Bij de CB750 K0 werden die kabels vervangen door een hefboommechanisme. De K1 (1971) kreeg o.a. een iets kleinere tank, gewijzigde zijpanelen en een zwarte remklauw. In 1972 kwam de K2, herkenbaar aan de vier controlelampjes op het stuur. De buddyseat werd afsluitbaar en onder die buddy bevond zich een documenthouder. De K3, K4 en K5 leverden geen wijzigingen op. Pas bij de K6 (opvolger K2) kwamen er weer lichte wijzigingen. Zo verviel het automatische kettingsmeersysteem en kreeg de CB750 de swingarm van de F1. De K7 kreeg het motorblok van de F1 en carburateurs met een inwendig bedieningsmechanisme en een 17"-achterwiel. De laatste CB750 was de K8. In 1976, '77 en '78 is er ook nog de CB750A gebouwd waarbij de 'A' staat voor automaat. Dit model is hoogst zeldzaam. In 1975 komt de CB750F en in 1978 de F2 met een twee-in-één-uitlaat, een dubbele schijf en Comstarvelgen. De aanduiding F2 duidt op de aanwezigheid van een stuurkuipje. De 'F'-modellen zijn in feite de opvolgers van de oude 'K'. Na 1986 werd het even stil omtrent de CB750, maar in 1992 kwam Honda met de CB750 Seven Fifty op de proppen. Een moderne versie van het oude succesmodel. Deze motor bleef tot 2003 in productie.



De Honda CB750K2 en de Volvo Amazone, samen goed voor ruim een miljoen kilometer. Voor ca. 900.000 van die kilometers is Henk Besselink verantwoordelijk.

der te rijden, maar dat stuurt niet prettig. Ik ben eraan gewend. Over de voorband ben ik goed te spreken. De vorige, een Continental TK16, stuurde minder fijn."

Als de motor stationair loopt is er duidelijk nog 'n ander dan louter uitlaatgeluid te horen. Leo: "Dat is niets om je zorgen over te maken. Dat heeft iedere K2. Het onrustige en rauwe geluid wordt veroorzaakt door de transmissiedemper en de dubbele primaire ketting in het blok. Als je de koppeling inknipt is het bijgeluid nagenoeg verdwenen. Dat hoort standaard bij een CB750. Dit oudje loopt dan ook nog zeer fris. Met olie lekkage valt het ook reuze mee. De koppakking zweet een beetje, maar te weinig om er iets aan te moeten doen."

De wiellagers, al meerdere keren vervangen, zijn nog in orde, maar de lagers van de achterbrug en het bal-

hoofd zijn aan vervanging toe. Leo: "Ik weet zeker dat als bij deze motor de balhoofdagers worden vervangen de eigenaar het gevoel zal krijgen of hij op een nieuwe motor rijdt. Een beetje een voelbaar vast punt kan nog, maar dit is echt te veel van het

Aanmelden?

Heb jij ook een motor die in aanmerking kan komen voor deze rubriek? Mail naar marathonmotor@mp.nl of schrijf een briefje aan MOTOCYCLE 23282, 1100 DT Amsterdam. Verzend je naam, adres en telefoonnummer, indien mogelijk gegevens van je motor (type, bouwjaar en kilometerstand) en de verdere informatie dan verzoekt de redactie. Een overzicht van alle Marathonmotoren is te vinden op www.mpsadventures.nl

teriaal is zo hard dat het afbreken van Henk Besselink: "Maar reuze, dat is zo'n ding ook nauwelijks. Het regent is de voorrem en de achterrem. Je moet de voorrem eerst losmaken voordat deze pakt. Bij de K2 ik dan ook extra afstand o

"De voorrem is een ramp. Als het regent moet je die eerst droog remmen."

goede." De glijlagers van de achterbrug heeft Henk vervangen door naaldlagers en er zit een smeerpipet op de as. "Toch zijn die ook aan vervanging toe, want er zit behoorlijk wat speling op de achterbrug", constateert de specialist.

De remmen op een CB750 K2 vormen een verhaal apart. De remschijf is na bijna 260.000 km nog vrijwel net zo dik als een originele. Het ma-

noodstop te voorkomen. Ook de achterrem (trommelrem) doet de achterrem (trommelrem) altijd." De remleiding vertoont kleine haarscheurtjes, maar de leeftijd oogt het nog behoorlijk fris. Dat geldt zeker voor het remdal. Echt een stukje Honda kwaliteit. De schakelaars en de stuur zijn nog origineel. De remmen eraan af te zien, maar het remmen allemaal prima.

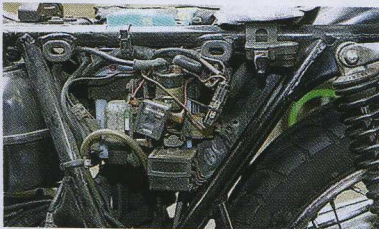


"Deze voorband zou niet mijn keuze zijn", aldus Leo Peters.

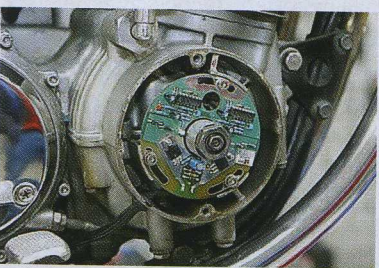




Met 89.000 km op de teller was het noodzakelijk de carburateurs te vervangen.



Naar dit gedeelte is in 35 jaar nog nooit omgekeken.



Na 260.000 km hebben de contactpuntjes afgedaan. De originele ontsteking heeft plaatsgemaakt voor een elektronische ontsteking.

De eigenaar heeft in 1987 vakwerk geleverd toen hij de motor heeft opgeknap. Het lakwerk, zowel plaatwerk als frame, verkeert nog in goede staat. Henk: "Het scheelt natuurlijk dat ik er niet meer mee rij in de winter. Op het aluminium zit geen bescherm laag meer, maar na een beurt met aluminiumpoets glimt alles in no-time."

De buddyseat ziet er nog opvallend goed uit, maar dat kan ook niet anders, want er zit net een nieuwe overtrek op. Henk: "De oude bekleding was helemaal versleten. Ik heb een nieuw los overtrek gekocht en dat goed opgespannen. Wel jammer dat de Honda-letters op het nieuwe overtrek iets anders van kleur zijn dan origineel."

Op de verlichting en het overige elektrische gebeuren valt weinig aan te merken. Vergeleken met moderne motoren is het allemaal behoorlijk basic, maar wat moet werken werkt. Leo: "Het laadsysteem en de accu zijn nog prima en dat geldt ook voor de verlichting. Hij is wel voorzien van

moderne xenonverlichting." "Dan zien ze me tenminste", aldus Henk, die eraan toevoegt dat hij in al die jaren nog maar twee keer een accu heeft hoeven te vervangen. Henk: "Voordeel bij deze motor is dat hij ook nog een kickstarter heeft. Is de accu-spanning eens wat aan de lage kant, dan kan ik de motor altijd nog aantappen."

Hoe verder?

"Afgezien van wat versleten lagerwerk en een niet meer zo best werkende vering is dit oudje nog in prima conditie. Als de eigenaar er lol aan heeft, en niet op zoek is naar meer vermogen, kan hij nog jaren plezier hebben aan deze motor", aldus Leo Peters. "Ik heb in het verleden meerdere malen overwogen om iets anders te kopen", aldus Besselink. "Maar ik wist niet wat ik zocht. Meer vermogen had ik niet nodig, alles wat motorrijden voor mij leuk maakt vind ik in mijn Honda CB750 K2. Inmiddels heb ik een heuse band

Gemonteerde accessoires

toerkuip	stuurdemper
kofferset	xenonverlichting
Tyrra-oliebadkettingkast	mechanische oliedrukmeter
Koni-schokdempers	olietankdop met slot

met de motor opgebouwd. Ik ken de motor van binnen en van buiten. Zolang het blok heel blijft, komt er niets anders in mijn schuur. En als er noodgedwongen een nieuwe motor zou moeten komen dan zit ik aan een Honda Deauville te denken. De pk-wedloop is aan mij niet besteed, anders had ik al lang iets anders gekocht." 73



Op de achtergrond een (gerestaureerde) Honda CB750K2 in originele staat, op de voorgrond de motor van Henk Besselink.



Technische gegevens

MOTOR

bouwwijze	viencilinder lijnmotor
koelsysteem	licht
brandstofsysteem	carburateurs
kleppen per cilinder	2
boring x slag	61x 63 mm
cilinderinhoud	736 cc
maximum vermogen	67 pk bij 8000 tpm
maximum koppel	62 Nm bij 7000 tpm
aantal versnellingen	5
sec. overbrenging	ketting

RIJWIELGEDEELTE

frame	dubbel wiegframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	twee schokbrekers
veerweg voor/achter	115 mm / 87 mm
bandenmaat voor/achter	3.25x19, 4.00x18
voorrem	enkele schijf 260 mm
achterrem	trommelrem

MATEN EN GEWICHTEN

drooggewicht	218 kg
--------------	--------

