

HO



NDA'S MINI-SUPERBIKE

Met de introductie van de Honda viercilindermotoren waaide er in de jaren zeventig niet alleen een frisse wind door de motorwereld, maar kreeg het motorvolk eindelijk de kans om zelf een heuse viercilinder aan te schaffen, nadat Honda in de racerij al jaren actief was met dit soort multicilinders. Antoon Aarts was één van de liefhebbers.

Een 'opstapmotorfiets' bestond nog niet in de jaren zeventig, toen Antoon Aarts (50) met motorrijden begon. Nee, alles boven de 250 cc werd al als zware motor beschouwd en alleen geschikt voor ervaren rijders! Na eerst redelijk illegaal met een Ducati 250 en een Yamaha 250 de omgeving van Hilvarenbeek onveilig te hebben gemaakt was hij er klaar voor en kocht hij een Honda CB600F uit 1976. "Weet je," zegt Antoon gezeten achter het bureau van zijn taxibedrijf, "ik had al een aardige reputatie opgebouwd met die Ducati. Ik had geen rijbewijs en wist diverse malen te ontsnappen aan de sterke arm der wet." Die Ducati zorgde voor de nodige problemen waarbij een valpartij, die eindigde in de schuur van de lokale melkboer, de machine ook geen goed deed. "Mijn vader runde toen dit taxibedrijf en beloofde mij dat als ik zelf flink spaarde, hij bij aanschaf van een andere motor de helft zou meebetalen. Nou, daar begon ik dus enthousiast aan, maar lang hield ik dat niet vol en ik kocht voor duizend gulden een Yamaha. Ik denk nu

nog wel eens dat ik toen niet zo ongeduldig had moeten zijn en dan later een veel betere en duurdere machine met pa's centen had kunnen kopen, maar ja, je bent jong en naast wild vooral ook ongeduldig." Niet lang nadat Antoon Yamaha-rijder was geworden, wer hij echter verliefd op de Honda 500 viercilinder en sloeg hij opnieuw aan het sparen voor die felbegeerde CB500F: "Die lijnen, het geluid van de viercilinder, de schijfrem in het voorwiel, de prachtige afwerking, het paste allemaal in het plaatje. Dat was het helemaal!" Tussen de bedrijven door haalde Antoon het felbegeerde rijbewijs en reed de eerste dag van zijn legale motorleven direct een politiefuik in. "De politie was uiteraard op de hoogte van mijn rebelse gedrag en ik zag direct dat ze dachten me deze keer op heterdaad te hebben betrapt. Deze keer stopte ik echter braaf en toonde de verbaasde agent mijn rijbewijs. Je had zijn gezicht eens moeten zien, dat vergeet ik mijn leven lang niet meer," grijnst Antoon. De Honda werd Antoon's lust en leven. En zoals gebruikelijk in de jaren zeventig werd de machine ook direct flink onder handen genomen. De vier originele uitlaten (die tegenwoordig juist zo zeldzaam en dus duur zijn) werden meteen al te lelijk en te stil gevonden en dus vervangen door een echte 4-in-1. "Mijn dealer had toen echt stapels van die originele uitlaten liggen, naast originele sturen en de vaak met fietspompen vergeleken Japanse schokbrekers. Er werden een driekwart-kuip van Rickman, een sportstuur en een stel Konig schokbrekers gemonteerd en een setje zijkoffers maakte de CB500F voor die tijd supercompleet. En toen

OUDE LIEFDE ANTOON AARTS IN HONDA CB500F



De Honda CB500F van Antoon Aarts is omgebouwd in jaren zeventig-stijl, dus met Rickman-kuip, sportzitje en 4-in-1-uitlaat.

waren we dus echt klaar voor de strijd!" zo vertelt Antoon over zijn aanschaf en ombouw.

Honda zorgde met zijn viercilinders, met de CB750 uit 1969 voorop, voor een ware revolutie. Na die 750, als eerste van een hele serie oerbetrouwbare vierpitters, volgden al snel een 350cc- en een 500cc-uitvoering.

Voorals die CB500F werd een enorme hit, die net als de hedendaagse 600-klasse het beste van twee werelden combineerde.

Deze in 1971 geïntroduceerde 500 had maar liefst 48 pk, destijds een ongehoorde waarde voor een 500- viertakt. Maar ook het krachtige design, het heerlijk snorrende blok en een topsnelheid van 175 km/uur deden vele harten



Twee relikwieën van Antoon uit vervlogen tijden: zijn eerste rijbewijs en het programmaboekje van de wegraces in de Beekse Bergen.

sneller kloppen. Honda had met de CB750 al een uitstekende reputatie opgebouwd en de eerste testen van de 500 in de motorbladen waren opnieuw enorm positief. Echte juichverhalen, ondanks dat de motor met een nieuwprijs van 5.990,- oude Nederlandse guldens zeker niet de voordeligste in zijn klasse was. In die tijd was het zelfs een erg dure machine, want voor veel minder geld kocht je toen een Engelse twin en ook de andere Japanse merken boden vaak meer cc's voor hetzelfde geld. Een grote concurrent was bijvoorbeeld de Suzuki T500, maar deze dikke tweetakt verloor het op uiterlijk en betrouwbaarheid toch van deze Honda. Een ander groot voordeel van de Honda was het



De luchtgekoelde 498 cc viercilinder leverde 48 pk bij 9.000 tpm, een voor die tijd ongekend hoog toerental. De vier Keihin-carburateurs bleven standaard, de vier uitlaten werden vervangen door een 4-in-1-exemplaar.





De originele schokbrekers werden in die tijd vaak vervangen door Nederlandse Koni's.



Het karakteristieke dashboard van de Honda CB, met de controlelampjes op het stuur.



Antoon voorzag zijn CB van de optionele tweede schijf in het voorwiel.

comfort. De motor was uitermate geschikt voor lange reizen en bood, volgens de normen van de jaren zeventig, zelfs een zeer comfortabele plaats aan de duopassagier. Met een aantrekkelijke economie als ruggesteun werd de CB500 dus een regelrecht kassucces. De CB500F werd tot 1975 geproduceerd, waarna deze, mede dankzij de concurrerende 550 viercilinder van Suzuki, werd vervangen door de CB550F.

Het motorleven van Antoon gaat verder na de Honda CB500F, maar in 2003 besluit hij om zijn oude motor, waaraan hij zulke mooie herinneringen heeft, terug te kopen. "Ik wist er al vrij snel een op de kop te tikken. Het is niet mijn eigen machine van weleer. Die bestaat trouwens nog wel en het was natuurlijk mooi geweest om die echt terug te kunnen kopen, maar dat lukte niet. Deze is mij echter net zo lief; het gaat om het gevoel nietwaar?"

We lopen naar de garage om de CB500F eens goed te bekijken. Naast de 500 staan nog enkele oudere viercilinders, die nog moeten worden opgeknapt. De aanschaf van die oude CB500F heeft bij Antoon het vuurtje duidelijk aangewakkerd.

Het allereerste wat je opvalt, is dat de motoren uit de jaren zeventig er enorm klein uitzien in vergelijking met moderne motoren. De smalle 400x18-banden met gedateerd profiel versterken dat beeld ook nog eens flink. Ondanks zijn bescheiden lengte kan Antoon dus ook normaal met beide voeten aan de grond.

De CB500F is niet volledig standaard, maar juist daardoor past hij zo mooi in het tijdsbeeld van de '70-er jaren. "Ach, al dat gedoe tegenwoordig om zo'n motor zo origineel mogelijk te maken," verzucht Antoon, "Ik vind dat eigenlijk onzin, want vroeger was zo'n motor alleen stan-

daard in de showroom te zien. Ik kan mij echt geen enkele 500 of 750 herinneren die toen met standaarduitlaten rondreed en ook op het gebied van stroomlijnen en stuurkuipjes was er een bloeiende handel."

Bij het starten komt er naast een flinke walm ook een lekkere brul uit de 4-in-1-uitlaat. Als de motor warm is verdwijnt de walm, maar blijft de brul. Antoon: "Ik wilde de motor zo veel mogelijk op mijn oude liefde laten lijken en daardoor was er een kleine facelift nodig. Ja, we hebben dezelfde kuip en natuurlijk Koni-schokbrekers gemonteerd. De plastic Shoei-koffers (inderdaad, van de helmenfabrikant, red.) heb ik achterwege gelaten, maar een dubbele schijfrem moest er natuurlijk ook wel op. Ik rij tegenwoordig veel op mijn GoldWing en sleutel daar beroepsmatig ook aan. En als je dan de remmen van toen en nu vergelijkt, dat is toch wel een enorm verschil. Dus een tweede schijf in de CB500 leek me wel zo prettig. Bovendien ziet het er ook erg gaaf uit."

Hij vervolgt lachend: "Weet je dat ik er destijds zelfs nog een kunststof kettingtandwiel op heb gehad. Volgens de advertenties waren die dingen onverwoestbaar en zorgden ze voor een langere levensduur van de ketting. Ook zouden ze veel stiller zijn. En ik moest dat natuurlijk hebben. Nou al die beweringen in de advertentie klopten, want al na een paar honderd kilometer braken de tanden eraf en met een kapot achtertandwiel kun je niet rijden, dus is je motor heel erg stil en gaat ook de ketting héél erg lang mee!"

"Zelfs mijn leren jack past nog" zegt Antoon een beetje verbaasd als hij zich klaarmaakt voor een korte rit. "En ik voel mij weer dat manneke van 20, vol bravoure." We

rijden in een stevig tempo naar de Beekse Bergen. Nu een vakantie- en safaripark, maar in de jaren zeventig vooral bekend om de fameuze Olof-wegraces. Na een rondje over het oude circuit, of wat ervan over is, zijn we het er beiden gloeiend over eens dat het ongelooflijk is dat hier ooit werd geracet.

Tja, het waren mooie tijden. Net zoals de eerste vakantiereis die Antoon en zijn vrouw Dieni samen op hun CB500F maakten. "Daags voor de vakantie keek ik mijn vader nog maar weer eens lief aan en vroeg of hij nog een duit in de vakantiepot wilde stoppen. Als argument zei ik dat die hoge bergen in het buitenland het brandstofverbruik immers flink zouden doen stijgen. We moesten immers regelmatig tegen steile hellingen oprijden. Maar mijn vader hoefde daar niet lang over na te denken en zei met ouderlijke slimheid dat we dan toch ook weer aan de andere kant van de berg omlaag zouden rijden, dus dat daarmee het verhoogde verbruik ook weer teniet gedaan zou worden. Vanaf dat moment was het duidelijk: motorrijden was mijn eigen pakkie-an geworden en ik moest het zelf maar zien te rooien.

Het zou al met al een memorabele vakantie worden, want nog maar net in Duitsland kreeg Antoon al een fikse bekeuring voor te hard rijden: "Tja, door die brul in de uitlaat ging je gewoon steeds harder rijden. Stuur maar op riep ik nog heel stoer tegen de Duitse politie. Ach, je verwachtte in die tijd gewoon dat je er dan niets van terug zou horen. Maar uiteindelijk was de bekeuring eerder bij ons thuis, dan wij terug waren van vakantie. Tja, dat was dus even slikken. Maar die prent heb ik nog steeds in mijn fotoboek zitten. Dat soort verhalen, het hoorde er allemaal bij in de jaren zeventig. Ik had het ook voor geen goud willen missen!" <

Tekst en foto's: Rich en Dafine de Jong

