

De Honda CBF1000A van Niels Matheijssen

MARATHONMOTOR



Honda CBF1000A
Bouwjaar 2006
Kilometerstand 202.800



aangeschaft	2006 (nieuw)
nieuw prijs	€ 10.250
dagwaarde	circa € 3000
rijstijl	toer/sportief
gebruik	woon-werk en toer
brandstofverbruik	1:15,7
olieverbruik	nihil
onderhoud	dealer, motorzaak, zelf

NIELS MATHEIJSSSEN: 'ALS HIJ ECHT VERSLETEN IS, KOMT ER DENK IK WEER GEWOON EEN ANDERE CBF1000A'

Tekst en foto's: Peter van der Sanden



EIGENAAR

naam	Niels Matheijssen
woonplaats	Leiden
leeftijd	54
beroep	klinisch fysisch radiologie
rijdt sinds	1991
droommotor	Honda Crosstourer 1200 DCT

GOED VOOR TWEE TON

Een Honda CBF1000A staat bekend als betrouwbare metgezel voor alledaags gebruik. De CBF1000A van Niels Matheijssen vormt daarop geen uitzondering. In tien jaar reed hij meer dan twee ton op de teller, waarbij de motor hem onderweg maar één keer in de steek heeft gelaten.

Niels Matheijssen (54) is niet het type motorrijder dat toeleefde naar zijn achttiende verjaardag omdat er dan eindelijk met motorrijlessen kon worden begonnen. 'Mijn vader reed vroeger wel motor, dus een beetje motorbloed heb ik denk ik wel, maar ik ben pas op mijn dertigste met motorrijden begonnen, gewoon omdat ik dacht dat het wel leuk zou zijn. Tijdens mijn studie had ik geen motor nodig en voor mijn werk aanvankelijk ook niet. Voor vijf minuten reistijd trek ik mijn motorpak niet aan. Na het behalen van mijn motorrijbewijs duurde het nog zeven jaar voordat ik mijn eerste motor kocht. Wel huurde of leende ik af en toe een motor om met motorrijdende vrienden van de duikclub op pad te gaan. Na mijn studie ben ik als klinisch fysisch radiologie werkzaam geweest in diverse ziekenhuizen en dat werk doe ik nog steeds. Mijn eerste eigen motor was een Suzuki VX800, een prima motortje om met vrienden leuke ritjes te maken. Die motor heb ik zes jaar gehad. Daarna kwam mijn eerste nieuwe motor in beeld, een Honda CBF600. Die motor beviel me van meet af aan uitstekend. Omdat ik wat verder van mijn werk af was komen te wonen en parkeren een groter probleem werd, ging ik de motor steeds vaker voor woon-werkverkeer gebruiken. Toen ik twee jaar na aanschaf van de CBF600 de eerste foto's en technische specificaties van de nieuwe CBF1000A zag, heb ik die meteen bij Goedhart Motoren in Bodegraven besteld.

De Honda CBF1000A van Niels Matheijssen

MARATHONMOTOR



Ik rij voor woon-werk veel op de snelweg en daarvoor vond ik de 600 net te licht. Op basis van de technische gegevens heb ik de CBF1000A gekocht zonder eerst een proefrit te maken. De 1000 is in bijna alle opzichten hetzelfde als de 600, maar dan met meer vermogen en koppel. Het motorblok in de CBF1000A is in feite een teruggetuned Fireblade-blok. Zo'n Fireblade gaat al bijna nooit stuk, dus moest zo'n blok met veel minder vermogen wel helemaal betrouwbaar zijn. Alles wat ik aan accessoires op de CBF600 had gebouwd, kon zo worden overgezet op de CBF1000A.

ACCESSOIRES

Met zijn CBF1000A rijdt Niels dagelijks van zijn woonplaats Leiden naar Amsterdam. 'Dat is veel snelweg, wat je na verloop van tijd ook wel aan de "vierkante" banden kunt voelen. Op mijn werk en thuis staat de motor binnen en alleen als door gladheid motorrijden niet mogelijk is, kies ik voor ander vervoer. In het begin heb ik voor de pekelomstandigheden gebruik gemaakt van een Yamaha Diversion 600, een oude lesmotor met de valbeugels er

1. Met speciale apparatuur kan worden gemeten of de windingen van de stator in orde zijn.
2. Een spatbordverlanger in combinatie met een beschermingsrooster zorgt voor het behoud van de radiator.
3. Ook achter de radiator geen verborgen gebreken.
4. Even het rechter zijpaneel van de kuip verwijderen..
5. De remvloeistof is in orde.



nog op. Met die motor, zonder ABS, ben ik ten val gekomen toen ik op de snelweg werd afgesneden door een auto. Ik pakte de voorrem iets te hard en lag tegen het asfalt voor ik wist wat er gebeurde. Gelukkig nul schade, alleen krassen op de valbeugels. Vanaf dat moment was een motor met ABS de enige verstandige keuze om aan te schaffen. Ik heb de Diversion overigens wel "opgereden". Naast woon-werkverkeer komt de Honda ook nog regelmatig in actie voor kortere of langere vakantietrips. 'Ik schat dat de kilometerverhouding woon-werk en toer ongeveer 75-25 is. Kroatië, Zwitserland, Frankrijk, Italië en Spanje zijn landen waar ik met de Honda ben geweest. Voor weekendtrips bleef ik meestal in Nederland of net in Duitsland. Altijd goed.' Niels Matheijssen is een goede klant als het gaat om de aanschaf van accessoires. De CBF1000A steekt wat betreft 'extra voorzieningen' ver uit boven het gemiddelde. De Givi-kofferset werd van de 600 overgezet op de 1000. Omdat het zo praktisch is, zit er een Bagster-tanktas op de Honda. Voor meer rijcomfort zorgt een hogere MRA Touring-ruit en voor betere zichtbaarheid moet xenonverlichting zorgen. 'Het



spiegelgedeelte van de koplamp is niet goed bestand tegen de hogere temperatuur van de xenonverlichting. Een deel van de spiegel laag boven het lampje is daardoor verdwenen. Omdat ik vond dat de motor geen mooie vermogenskromme had, heb ik een Powercommander laten monteren. De motor is daarvoor naar Dynojet geweest, omdat de dealer nog nooit eerder een Powercommander in een CBF1000A had ingebouwd. Later zag ik op internet foto's terug van mijn motor in de installatiemanual. Ook de eerste mapping op de Amerikaanse site is identiek aan mijn mapping. Dat vond ik wel grappig om te zien.' Een verlengd voorspatbord en de radiatorbeschermer moeten ervoor zorgen dat de radiator gevrijwaard blijft van steenslag. Een hugger (die zou er standaard op moeten

door een bevriende collega met draaibank. De originele buddyovertrek heb ik laten vervangen door leren bekleiding, gewoon omdat dat veel fijner zit.'

GASKLEPSENSOR

Voor de onderhoudsbeurten is de Honda in de garantieperiode bij Goedhart Motoren geweest. 'Daarna ben ik voor onderhoud naar Mercurius in Den Haag overgegaan, omdat deze zaak vanuit Leiden beter bereikbaar was. Toen Mercurius failliet ging, ben ik even terug geweest naar Goedhart, om later bij Ab Motoren in Leiderdorp terecht te komen. Over alle drie de zaken kan ik niet anders zeggen dan dat ik overal netjes ben geholpen. Simpel onderhoud buiten de beurten doe ik zelf. En als er op elektrisch gebied iets aan de hand is, probeer ik dat ook eerst zelf op te lossen. Dat is voor mij een stukje hobby. Aan poetsen heb ik een hekel, gewoon omdat het geen zin heeft als je de motor vrijwel dagelijks gebruikt. Daar valt gewoon niet tegenop te poetsen. Gelukkig is grijs niet zo'n besmettelijke kleur. Wat vuil valt niet direct op.' De Powercommander en Hyperpro's werden vrij kort na aanschaf gemonteerd en bij 24.000 kilometer werden voor het eerst de kleppen gesteld. Twee van de zestien kleppen vroegen om aandacht. Pas bij 47.000 kilometer was Niels toe aan de eerste set nieuwe banden. 'Door de vele snelwegkilometers waren ze wel behoorlijk vierkant. Eén oprit, één afrit en voor de rest recht vooruit. Afremmen doe ik vooral op de motor en op de snelweg rij ik, als het kan, 130 km/u. Dan gaan banden blijkbaar heel lang mee. Dat geldt niet voor het balhoofdflager. Bij 56.000 kilometer voelde de monteur dat er een putje in zat. Het originele lager is een kogellager. Ik heb er toen een naaldlager in laten zetten en dat zit er nu nog steeds in. Ik heb het gevoel dat dat nooit meer verslijt. Bij 76.000 kilometer moesten de stator en de spanningsregelaar worden vervangen. Dat is iets waar meer Honda's last van hebben. Bij 126.000 kilometer was het tijd voor een

EERDER IN MOTO73

6/2006 introductietest
21/2015 Marathonmotor

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

2006 circa € 4500
2007 circa € 5000
2008 circa € 5500
2009 circa € 6000
2010 circa € 6500
2011 circa € 7000
2012 circa € 9000

REPARATIES EN PROBLEMEN

56.000 km balhoofdflager vervangen
76.000 km stator en spanningsregelaar vervangen
126.000 km thermostaat vervangen
147.000 km gasklepsensor vervangen
148.000 km gaskabels vervangen
192.000 km alle wiellagers vervangen

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- Givi-kofferset
- Bagster-tanktas
- MRA Vario Touring-ruit
- xenonverlichting
- Powercommander
- radiatorbeschermer
- verlengd voorspatbord
- valblokken
- hugger
- windafwijzers
- K&N-luchtfiler
- progressieve Hyperpro-vering voor en achter
- Pro Oiler-kettingsmeersysteem
- Acumen-versnellingsbakindicator
- Spyball 6527-alarm
- Buddy Fashion-zadel (leer)
- Carmo-regelaar/gelijkrichter
- boordspanningsindicator
- safety lights (eigenbouw)
- 'gas vast' (eigenbouw)

GOED OM TE WETEN

Het motorblok van de CBF1000A is gebaseerd op het blok van de CBR1000RR Fireblade. Die motor had 172 pk, de CBF1000A 'slechts' 98 pk, maar wel met een enorm koppel van 93 Nm. Dat maakt schakelen bijna overbodig. De CBF1000A hangt in een stalen frame dat zijn oorsprong vindt in de CBF600. De eerste CBF1000A dateert van maart 2006 en werd in Italië (waar Honda een vestiging heeft) gebouwd. De CBF1000A was vooral bedoeld voor de Europese markt. In 2009 kreeg de CBF1000A bijna 20 pk meer aan boord en in 2010 kreeg de CBF1000A een facelift (CBF1000F). De belangrijkste veranderingen waren een aluminium frame in plaats van staal, een vier-in-één-uitlaat in plaats van een vier-in-twee, een ander dashboard en ander kuipwerk. ABS (dat is waar de 'A' in de typeaanduiding voor staat) is een optie. Er is ook een CBF1000N, dat is de naakte versie zonder kuipwerk. De Honda CBF1000F met ABS is nog steeds nieuw te koop (circa € 12.000).

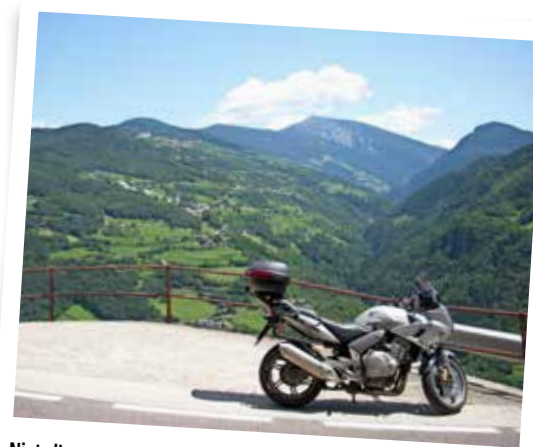
De Honda CBF1000A van Niels Matheijssen

MARATHONMOTOR



1. Onder de buddy zit het nodige huisvuil van de eigenaar.
2. Twee ton op de teller en dan een motor in deze staat? Dat geeft alle reden tot lachen.
3. Pas na 200.000 kilometer waren de remschijven aan vervanging toe.
4. Omdat dit onderdeelje (gasklephuis-sensor) stuk was, moest het complete gasklephuis (nieuw € 1400) worden vervangen.

nieuwe thermostaat. Met bijna anderhalve ton op de teller kwam ik voor een dure reparatie te staan. Allereerst kostte het me tien uur "zoekkloon" bij de dealer - en daarmee hebben ze me zelfs nog gematst - om uit te vinden wat er precies loos was. De sensor van het gasklephuis bleek stuk. Dan vervang je toch even die sensor, zou je zeggen. Ja, behalve als je een Honda CBF1000A hebt, want dan moet je het complete gasklephuis à € 1400 vervangen. Belachelijk en dat vonden ze bij Mercuur ook. Gelukkig vond ik zelf een gebruikt exemplaar op Marktplaats dat maar een fractie kostte van de prijs van een nieuw exemplaar. Kort daarna moest voor de tweede keer de stator worden vervangen. 'Toen ik de motor nog geen jaar had, moest er al een nieuwe accu in. Vreemd, maar misschien had ik gewoon pech. Maar dat bleef zo maar doorgaan. Bijna elk jaar moest er wel een nieuwe accu in. De koude start verliep niet altijd



Niet alleen woon-werkverkeer voor de Honda CBF1000A.

even goed, omdat de accu niet vol genoeg zat. Toen de stator van de dynamo voor de tweede keer stuk ging, zijn we verder gaan zoeken. Het bleek dat de originele stator bij lage toerentallen onvoldoende bijlaadde. Wanneer ik langere tijd bij lagere toerentallen door de stad reed, trok de motor de accu leeg in plaats van dat er werd bijgeladen. Bij Carmo heb ik de originele Honda-stator opnieuw laten wikkelen en ik heb de gelijkrichter niet alleen vervangen, maar ook verplaatst. Die zit nu rechts voor in de kuip voor een betere koeling. Ik heb nu een spanningsregelaar die meet of de accu voeding nodig heeft en dat dan geeft. Het is nog steeds zo dat de accu bij een te laag toerental niet bijlaadt, maar nu ik dat weet, houd ik daar rekening mee. 1700 toeren in plaats van 1400 is al genoeg om stroom in de accu te krijgen.' Toen de motor weer bij Goedhart kwam, werd voorgesteld de kleppen nog maar eens te controleren. De laatste keer dat dat was gebeurd, was 140.000 kilometer eerder. Alle kleppen bleken nog binnen de afstelgrenzen te staan. 'Dat zegt denk ik wel iets over de kwaliteit van het blok.'

OP DE BRUG

Bijna geruisloos rijdt Niels Matheijssen met zijn Honda CBF1000A de parkeerplaats bij Van Sleuwen Motoren in Volkel op. 'Ik heb de motor toch maar een keer een beetje gewassen, want anders krijg je zulke smerige handen. Maar de motor echt gepoetst, nee, dat heb ik niet. Dat doe ik allang niet meer', aldus de eigenaar. Een Marathonmotor hoeft niet in showroomstaat te verkeren, zeker niet met ruim twee ton op de teller. Dan mag je best kunnen zien dat er flink mee is gereden. Voor de afwisseling maakt monteur Johnny een proefritje met de Honda. Hij komt terug met

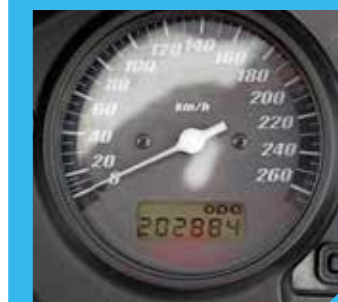
'IK ZIE ME NOG NIET OP IETS ANDERS RIJDEN DAN OP EEN HONDA CBF1000A'

de mededeling dat hem op grond van dat korte ritje niets vreemds aan de motor is opgevallen. Op de brug dan maar, wellicht dat daar wat te vinden is aan de tien jaar oude Honda. 'De motor mag dan verre van nieuw zijn, ik heb er wel altijd voor gezorgd dat alles technisch in orde is', zegt Niels. 'Het is wel het vervoermiddel waar ik dagelijks gebruik van maak.' De remmen worden als eerste gecontroleerd. De schijven voor blijken nieuw en zijn pas voor het eerst na 200.000 kilometer vervangen. 'Dat ze niet eerder aan de beurt waren, is maar goed ook, want twee zwevende Moto Master-schijven kosten bijna € 500. Originele van Honda waren zelfs nog een fractie duurder, wat niet wil zeggen dat ik altijd voor goedkope ga. Meestal kies ik toch voor origineel Honda', aldus de eigenaar. De schijf achter is eerder al een keer vervangen. De vorm van deze schijf wijkt af van een origineel Honda-exemplaar. Als tweede worden de lagers gecontroleerd, maar daar valt niets op aan te merken. 'Dat kan ook niet, want het balhoofd-kogellager is vervangen door een naaldlager en alle wiellagers zijn een aantal maanden geleden vernieuwd nadat ik het lager van de transmissiedemper aan gruzelementen bleek te hebben gereden. Omdat ik verwachtte dat de andere lagers dan ook wel eens aan de beurt zouden kunnen komen, heb ik die op voorhand laten vervangen. Aan de lagers van de achterbrug en het linksysteem is nog nooit iets gedaan. Die zijn nog prima.'



Dat de Honda al aardig wat pekkel te verwerken heeft gehad, is vooral te zien aan de vorkpoten en aan menig boutje en moertje dat roestig is. Onder de buddy zit een subframe dat nodig is om de zithoogte van de buddy te kunnen instellen. Dat ijzerwerkje was zo verroest dat het een keer is overgespoten. Voor het overige ziet het er netjes uit onder de buddy. Voor de Powercommander en nog een aantal gadgets is de bekabeling flink uitgebreid, maar het zit allemaal zodanig netjes weggewerkt dat het lijkt alsof het af-fabriek zo hoort. De lak van het kuipwerk ziet er nog fris uit, maar de kwaliteit van de penntjes waarmee de kuip vast zit laat te wensen over. 'Het ene na het andere penntje breekt af als je ze een keer wilt loshalen.' Niels vertrouwt al jaren op de Michelin Pilot Road 2-banden. 'Een setje gaat ongekend lang mee, meestal zo'n 30.000 kilometer. Het is een duocompoundband met voldoende grip in de bochten, ook als de band al wat vierkant is', aldus de eigenaar. Na ruim twee ton zou je mogen verwachten dat de uitlaat - en dan met name het deel dat onder het motorblok hangt - niet al te fris meer is. Zowel dempers als uitlaattochten verkeren echter nog in prima staat. Er is niet aan

gelast en er is geen lekkage. Kwaliteit! Gelast is er wel een keer aan de jiffy. 'Daar is een nieuw plaatje op gelast, omdat de onderkant was doorgesleten.' Met speciale meetapparatuur kan worden nagegaan wat er met de stator aan de hand is. Die blijkt in orde, maar wel is het zo dat het laden van de accu pas begint bij voldoende toeren (toerental boven 1500 toeren). De laadspanning schommelt rond de veertien volt, wat voldoende is. Tot slot wordt er nog even naar de remvloeistof gekeken; deze is in orde. 'Veel kilometers wil nog niet zeggen versleten', vertelt monteur Johnny. 'Qua onderhoud is deze motor niets te kort gekomen. Gebruikssporen zijn normaal bij zo'n kilometerstand. Deze motor is nog lang niet versleten.' Dat is goed nieuws voor de eigenaar. De motor nu nog inruilen heeft weinig zin. Ik krijg er veel minder voor terug dan de motor mij nu nog waard is. Totdat het onderhoud echt geld gaat kosten, blijf ik met de motor rijden. Of ik zou toevallig tegen een CBF1000A moeten aanlopen die weinig heeft gelopen en weinig kost. Ik zie me nog niet op korte termijn op iets anders rijden dan op een Honda CBF1000A. Daarvoor bevalt me deze motor te goed.' 🚀



TECHNISCHE GEGEVENS

Honda CBF1000A

MOTOR	
bouwwijze	viercilinder in lijn, viertakt
koelsysteem	vloeistof
brandstofsysteem	injectie
kleppen per cilinder	4
boring x slag	75 x 56,5 mm
cilinderinhoud	998 cc
max. vermogen	98 pk @ 8000 tpm
max. koppel	93 Nm @ 5600 tpm
aantal versnellingen	6
sec. overbrenging	ketting
RIJWIELGEDEELTE	
frame	stalen ruggengraatframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	Pro-link-monodemper
veerweg v/a	120/120 mm
bandenmaat v/a	120/70 ZR17, 160/60 ZR17
voorrem	dubbele 296mm-schijf
remklauw	driezuiger
achterrem	240mm-schijf
remklauw	driezuiger
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	220 kg
tankinhoud	19 liter

