

## HONDA XL600V TRANSALP VAN PIET VAN ANDEL



Bouwjaar  
**1990**



Kilometerstand  
**117.000**

**Naam** Piet van Andel  
**Woonplaats** Goor  
**Leeftijd** 58  
**Beroep** douanemedewerker  
**Rijdt sinds** 1979

**Aangeschaft** 2002  
**Nieuwprijs** circa € 6.500,-  
**Dagwaarde** circa € 1.000,-  
**Rijstijl** toer  
**Gebruik** woon-werk  
**Brandstofverbruik** 1:19  
**Olieverbruik** nihil  
**Onderhoud** motorzaak

## OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een e-mail aan [marathonmotor@mps.adventure.nl](mailto:marathonmotor@mps.adventure.nl) met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op [www.mpsadventure.nl](http://www.mpsadventure.nl).

# OUD MAAR VERTROUWD

Een motor aanschaffen omdat je vrouw een hond wil? Het klinkt misschien raar, maar in het geval van Piet van Andel is het wel zo gegaan. In 2002 kocht Piet na een tijdelijk motorloos bestaan een Honda XL600V Transalp, waarmee hij nu nog steeds vrolijk over de Nederlandse wegen rijdt. De bijna dertig jaar oude Honda brengt hem nog steeds overal waar hij (voor zijn werk) moet zijn.

**D**at Piet van Andel (58) in 1979 motor ging rijden, was voor hem als fervent brommerrijder een vanzelfsprekendheid. 'Van de brommer op de motor leek me logischer dan van de brommer in de auto. Die auto kwam later wel. Ik begon veertig

jaar geleden als medewerker bij de Douane. Ik verdiende gelijk een aardig salaris, waardoor ik een BMW R75-5 kon kopen. Die werd al vrij snel opgevolgd door een BMW R100RS met de iconische kuip. Had ik die motor nog maar. Normaal gesproken was er daarna weer een andere BMW gekomen, maar na een proefritje op een Honda CX500, die

veel prettiger stuurde en achter niet omhoog ging als je gas gaf, viel mijn keuze op een Honda. Van 1985 tot 1996 heb ik geen motor gehad. Het bekende huisje-boompje-beestje-verhaal. Vanwege gewijzigde werkomstandigheden ben ik in 1996 toch weer op de motor geklommen, in dit geval op een Yamaha Diversion 600. Op die motor heb ik het vier jaar volgehouden, totdat ik het te gevaarlijk vond worden. Dat lag niet aan de motor,

maar wel aan de steeds voller rakende A1, waar je als motorrijder in de file een soort aangeschoten wild bent. Zo ervoer ik dat tenminste. Maar na twee jaar openbaar vervoer – elke dag vier uur onderweg – was ik het reizen helemaal zat. Een motor leek geen optie, omdat mijn vrouw motorrijden

veel te gevaarlijk vindt.

Met andere woorden: zij ziet het helemaal niet zitten dat ik op een tweewieler rijdt. Een verhuizing van Huizen naar Goor zorgde echter voor een kentering. Toen mijn vrouw met het idee kwam om een hond aan te schaffen, wat ik weer niet zo zag zitten, zag ik mijn kans schoon: zij een hond, ik weer op de

motor. En zo geschiedde. Via een collega die bekend was met de import van motoren uit Duitsland kocht ik een twaalf jaar oude Honda XL600V Transalp met slechts 30.000 kilometer op de teller. De keuring stelde weinig voor en het te betalen bedrag aan bpm bleef vanwege de leeftijd ook binnen de perken. Voor € 2.200,- werd ik eigenaar van de Transalp. De zijkooffers en het topkoffer die erop zaten, heb ik verkocht voor € 250,-,

**'TOEN ZAG IK  
MIJN KANS  
SCHOON: ZIJ EEN  
HOND, IK WEER  
OP DE MOTOR.'**



## GOED OM TE WETEN

In 1987 introduceerde Honda de XL600V Transalp, het model uit dit verhaal. Daarmee boorde Honda een nieuw motorsegment aan, dat we nu samenvatten onder de noemer 'allroad'. Tot 1991 veranderde er, afgezien van de grote verscheidenheid aan kleurstellingen, weinig aan het uiterlijk van de Transalp. Vanaf 1991 werd de trommelrem achter vervangen door een schijfrem. In 1994 kreeg de XL600V een nieuw, wat slanker kuipje, een nieuwe voorrem en een ander dashboard. De XL600V Transalp werd tot 2000 geproduceerd en daarna opgevolgd door de XL650V. Hij kreeg een wat ronder en frisser uiterlijk en een dubbele schijfrem. De laatste update dateert van 2008. De Transalp kreeg een moderner uiterlijk en een grotere cilinderinhoud (700 cc). Voor offroadgebruik is de nieuwe Transalp minder geschikt dan zijn voorgangers. De Transalp heeft het als model (tot 2013) 25 jaar volgehouden.

## RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

De XL600V kom je nog maar mondjesmaat tegen. De vraagprijs (voor een mooie) ligt dan rond de € 2.500,-. Het aanbod van XL650V's is groter en de vraagprijs ligt meestal ergens rond de € 3.500,-. Van het laatste model (XL700V) bestaat er nog een groot aanbod, met vraagprijzen vanaf circa € 5.000,-.

## EERDER IN MOTO73\*

- 7/2000 rijndruk
- 10/2000 vergelijkingstest
- 21/2000 Alpentour
- 22/2000 Alpentour
- 25/2010 Marathonmotor

\* = XL650V

waardoor het feitelijke aankoopbedrag nog lager uitviel. Dat ik voor de Transalp koos, had vooral met de zitpositie te maken. Met mijn 1,87 meter kan ik op de Transalp prettig rechtop zitten. Op mijn vorige motor, de Diversion, zat ik te veel opgevouwen. Mijn eerste meters, voor toekomstige vrienden en burens, verliep pijnlijk. Halverwege de straat sloeg de motor af en was die niet meer te starten. Met een rood hoofd van inspanning en schaamte moest ik de motor terugduwen naar het wachtende publiek. Wat bleek: mijn collega tapte altijd de resterende brandstof uit de tank van zijn motoren af voor eigen gebruik! De gierigaard! Gelukkig startte de motor weer na het vullen van de tank.'

**ZONDER BRIEFJE**

De Transalp werd door Piet in het begin alleen recreatief gebruikt voor ritten door het mooie Twente. 'Sinds 2005 wordt de Transalp gebruikt voor woon-werkverkeer,

maar wel honderd procent zakelijk. Privé wordt er heel incidenteel mee gereden. Ik ga met de Transalp naar bedrijven die ik voor mijn werk moet controleren. Naast mijn werk bij de Douane werk ik sinds 2007 als individueel belangenbehartiger voor de NCF, een vakbond voor personeel van het ministerie van Financiën. De Douane en de Belastingdienst maken hier onderdeel van uit. Voor de NCF reed ik tussen de 5.000 en 8.000 kilometer per jaar door het hele land heen, maar dit is de laatste jaren aanzienlijk

**'HET RIJDEN BIJ TEMPERATUREN ROND HET VRIES-PUNT VIND IK NIET MEER ZO LEUK.'**



meer geworden, tot wel 12.000 kilometer per jaar. Voor mijn werk rij ik ongeveer 2.000 kilometer per jaar. Ik rij door totdat er wordt gepekeld, maar merk de laatste jaren dat ik het rijden bij temperaturen rond het vriespunt niet meer leuk vind. De onlangs gemonteerde Oxford-handvatverwarming moet de 'pijn' wat verlichten.' Een aantal jaren geleden liep de Transalp enige averij op. 'De motor stond geparkeerd en werd van achteren omver gereden door een auto. De motor is daarbij over zijn zijstandaard heen geduwd, omgevallen en op een stoeprand terechtgekomen. De schade: een kromme schijfrem door het slot en valschade links op de kuip. Van het uitgekeerde schadebedrag – ik heb de dader via getuigen kunnen achterhalen – heb ik net een nieuwe remschijf kunnen kopen. De valschade, zoals krassen op de kuip en een scheurtje bij het knipperlicht, heb ik maar voor lief genomen. De kosten voor het spuitwerk voor een 25 jaar oude

Doordat Honda achter een 17-inch-wiel monteerde, heb je ruimere keuze in banden. Voor vind je een 21-inch-wiel, zoals het een echte allroad betaamt.

Is een beetje offroad rijden je ding? Dan zijn de lichtere XL600V-modellen een beduidend betere keuze dan de latere 650- en 700-uitvoeringen.

De voorvork heeft standaard rubber moffen. Die voorkomen steenslag, maar er kan wel vocht achter blijven zitten, wat niet super is voor het chroom en je keerringen. Iets om op te letten.



De achterrem werd in 1991 geüpgraded van een trommel naar een schijf. De enkele voorremschijf werd pas vanaf het 1997-model bijgestaan door een tweede exemplaar.

Afbladderende lak op het blok? Een kwaaltje waar veel Honda's eind jaren tachtig en negentig last van hadden. Toch rijden veel van die motoren nog gewoon rond, dus geen zorgen!

**REPARATIES EN PROBLEMEN**

- **40.000 km:** accu vervangen
- **42.000 km:** CDI vervangen
- **76.500 km:** CDI vervangen
- **83.000 km:** opnemer kilometer teller vervangen
- **88.000 km:** opnemer kilometer teller vervangen
- **110.000 km:** revisie rem pomp

**GEMONTEERDE ACCESSOIRES**

- Flip-up-ruitje
- Garmin Zūmo-navigatie
- Sigma MC10-snelheidsmeter
- Oxford Hot Grip
- Bagagerekje



De 583cc-V-twin is bijna onverwoestbaar en het rijwielgedeelte is oerdegelijk

CDI's zijn een zwak punt. Corrosie op de velgen idem dito.





1



2



3



4



5

**1** De spanningsregelaar lijkt zijn beste tijd te hebben gehad. **2** Niet alleen de ketting wordt goed gesmeerd. **3** Tijdens het onderhoud is de remvloeistof niet vergeten. **4** Vanwege terugkerende problemen met de opnemer van de kilometer teller is de Transalp voorzien van een simpel fietsteltje. **5** De uitlaat is niet mooi te houden.

motor bedragen veel meer dan de huidige dagwaarde.'

### OPNEMER

Een Honda Transalp, het maakt niet uit welk type, staat bekend om zijn degelijkheid, betrouwbaarheid en lage onderhoudskosten. De Transalp van Piet van Andel bevestigt dat beeld nog maar eens. 'Buiten het regulier wisselen van banden, tandwielen, kettingen, lucht- en oliefilter en motorolie is er weinig aan de motor gebeurd. Met een achterband doe ik ongeveer 15.000 tot 18.000 kilometer. Daarna is deze vierkant door de vele snelwegkilometers. Een voorband gaat 30.000 kilometer mee. Ketting en tandwielen gaan ongeveer 25.000 kilometer mee, omdat ik een rustige rijder ben. Dat kan ook niet anders met maar 55 pk! In het begin liet ik allroad-





## MERKENCLUB

Nederland kent een heuse Transalp Club Nederland ([www.transalpclub.nl](http://www.transalpclub.nl)), naar eigen zeggen de leukste motorclub van Nederland. Ook bezitters van een Africa Twin, Varadero, Dominator, Crosstourer en XLV750R zijn welkom. Met 600 leden is de Transalp Club Nederland één van de grotere clubs in Nederland.

banden met semi-noppen monteren, zoals de banden waarmee de Transalp af-fabriek werd geleverd. Later heb ik gekozen voor Bridgestone Battlax-banden. Ik heb een keer de banden laten vervangen door een andere leverancier dan Cattier Motoren in Delden, mijn vaste adres voor onderhoud. Na ongeveer 12.000 kilometer bleken er stukken loopvlak van de band af te breken en is deze door Cattier vervangen. Toen bleek dat de band bij het andere bedrijf tegen de rijrichting in was gemonteerd. Ik heb hiervan tijdens het rijden overigens niets gemerkt.'

Heeft de Transalp in de zeventien jaar dat Piet hem in bezit heeft dan helemaal nooit voor problemen gezorgd? Nee, zo extreem is het nu ook weer niet. 'Een aandachtspunt bij de Transalp zijn de CDI's. Deze twee kastjes regelen onder andere de ontsteking en gaan wel eens kapot. Het zijn met name de aansluitpunten die door het trillen en dergelijke scheuren. Bij Honda kost een CDI-kastje ongeveer € 350,-. Dat is toch wel erg veel geld. Eerst heb ik een kastje van Marktplaats geprobeerd. Dat ging enige tijd goed en nadat ik in de omgeving van Zutphen stil kwam te staan omdat de motor nog maar op één cilinder liep, heb ik voor het eerst de Wegenwacht moeten bellen. Ik vertelde de man dat ik thuis nog een reserve-CDI had liggen. Hij maakte de afweging tussen de motor repatriëren of even op en neer naar Goor te rijden. Omdat het rustig was, hebben wij het laatste gedaan en na een kopje koffie

## PIET IS NIET VAN PLAN OP KORTE TERMIJN NAAR IETS ANDERS OP ZOEK TE GAAN.



kon ik weer met de TA op weg. Op het forum van de Transalp Club las ik dat er door Roukama Motorparts in Wormerveer nieuwe CDI-kastjes tegen de aanzienlijk lagere prijs van € 99,- te koop waren. Deze CDI's komen van dezelfde fabrikant die ook aan Honda levert. Na montage heb ik geen problemen meer gehad. Wel heb ik de kastjes nu liggend



## TECHNISCHE GEGEVENS

### HONDA XL600V TRANSALP

#### MOTOR

Type	watergekoelde V-twin
Cilinderinhoud	583 cc
Boring x slag	75 x 66 mm
Kleppen per cilinder	3
Compressieverhouding	9,2:1
Carburatie	carburetors
Transmissie	vijfbak
Eindoverbrenging	ketting

#### PRESTATIES

Maximum vermogen	55 pk bij 8.000 tpm
Maximum koppel	53 Nm bij 6.000 tpm

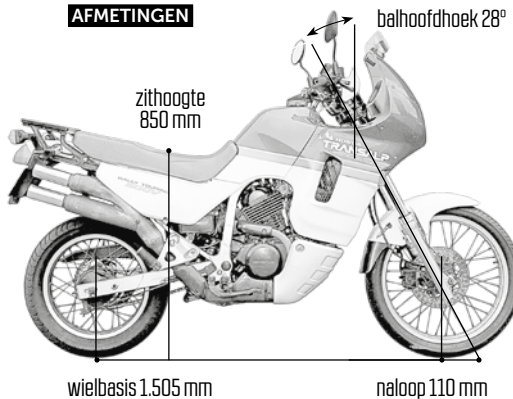
#### RIJWIELGEDEELTE

Frame	dubbel stalen wiegframe
Vering voor	telescoopvork
Vering achter	monoschokdemper
Veerweg v/a	200/187 mm
Rem voor	enkele 276mm-schijf met dubbelzuigerklauw
Rem achter	trommelrem
Banden v/a	90/90-21, 130/80-17

#### MATEN EN GEWICHTEN

Gewicht	175 kg (droog)
Tankinhoud	18 liter

#### AFMETINGEN



**1** Bij de achterste cilinder valt een lichte olie lekkage waar te nemen.

**2** Een akkefietje met een terugrijdende auto leverde een kromme remschijf op. **3** Voor zijn werk komt Piet met zijn Transalp op mooie plekjes in Nederland.

gemonteerd, waardoor de aansluitpunten worden ontzien.'

Voor een ander probleem zorgt de opnemer van de kilometerteller in het voorwiel. 'Nadat ik die een paar keer had vervangen, was ik het beu. Dit onderdeel is van kunststof en kost ongeveer € 50,- en vervanging kost ruim een uur werk, inclusief schoonmaken. Nadat ik dit onderdeel drie keer in 5.000 kilometer heb vervangen en ook nog een keer de snelheidskabel was ik er klaar mee. Telkens waren de kunststof wartels afgesleten. Ik heb van Sigma een soort fietscomputer gekocht die geschikt is voor motoren. Nadeel is wel dat die in het donker geen licht geeft. Ik rij echter zelden in het donker en dan kijk ik naar de snelheid die de Garmin Zumo aangeeft.'

#### OP DE BRUG

MOTO73-expert Van Sleuwen komt lachend terug na het gebruikelijk proefritje. 'De motor

mag dan wel dertig jaar oud zijn, hij rijdt nog als nieuw. Ik denk niet dat we hier iets zullen vinden', aldus de ervaren motor-monteur. De remmen zijn simpel: achter een ouderwetse trommel en voor een (al eens vervangen) enkele schijf. Dat is voldoende voor dit type motor. Slijtage is amper meetbaar. Wel is de rempomp een keer gereviseerd. Een heikel puntje bij Honda, en dan met name bij de V-twins, zijn de spanningsregelaars, want die geven nogal eens de geest. Bij deze Transalp is dat nog niet het geval geweest. Of dat er wel aan zit te komen? Bij meting schiet de meter door tot ver boven de vijftien volt, wat aan de hoge kant is. Dat er met de Transalp weinig in de pekel is gereden, maakt dat er amper roest of verweerd aluminium is te zien. 'En als ik een keer door de pekel heb gereden, gaat er bij thuiskomst direct koud water overheen',

aldus de eigenaar. De balhoofdagers zijn bij een grote beurt (77.000 kilometer) vervangen. Net als bij alle overige lagers is er ook hier geen slijtage waarneembaar. Piet rijdt nooit met een droge ketting en dat is te zien. Rond het linksysteem heeft zich een hoop kettingvet opgehoopt, maar dat zorgt op zijn beurt dan weer voor extra bescherming van dat onderdeel. De lagers van het linksysteem zijn nog nooit vervangen. 'Maar ik heb ze wel al eens nieuw in het vet gezet', aldus de eigenaar. Hoewel de Honda inmiddels als een oud bestje mag worden bestempeld, is de eigenaar niet van plan op korte termijn naar iets anders op zoek te gaan. Piet: 'De motor rijdt goed, is zuinig en vooral licht. Daardoor is hij eenvoudig te manoeuvreren en te besturen. Ik kan me niets beters wensen.' □