

MARATHONMOTOR

Honda CBR1100XX Super Blackbird

van Bart Buddingh

 Peter van der Sanden



Bouwjaar 1999

Kilometerstand 141.000

naam	Bart Buddingh
woonplaats	Julianadorp
leeftijd	68 jaar
beroep	gepensioneerd docent
rijdt sinds	1969

MOTORRIJDEN HOEFT NIET DUUR TE ZIJN

Acht jaar geleden werd Bart Buddingh voor € 4200 de gelukkige eigenaar van een Honda CBR1100XX Super Blackbird. Tot op de dag van vandaag is hij zeer tevreden over deze aankoop. Hij reisde met de Honda door Europa, waarbij de motor nooit een klap verkeerd gaf. De teller is inmiddels de 140.000 kilometer gepasseerd, maar dat is de motor - gezien van wat krassen op de kuipdelen - niet aan te zien.

Bart Buddingh (68) uit het Noord-Hollandse Julianadorp was al vroeg geïnteresseerd in motoren. 'Mijn ouders waren binnenvaartschipper, wat ervoor zorgde dat ik een jeugd heb gehad die anders was dan kinderen die op de wal woonden. Nadat mijn ouders waren gestopt met varen ging ik naar de LTS. Ik ben als vijftienjarige gaan werken in de fijnmetaal. Techniek heeft altijd mijn interesse gehad. Aan boord van het schip ging het aan tafel bijna altijd over techniek en daar komt denk ik mijn interesse voor motoren vandaan. Een motorrijbewijs halen was niet zo moeilijk en kostte weinig. Mijn eerste motor, ik was pas zeventien jaar, was een Sparta-250cc-eencilinder. Daar heb ik veel plezier van gehad, maar ook mijn eerste bekeuring, toen ik met mijn oefenrijbewijs buiten mijn toegewezen gebied reed. Dat is zo lang geleden dat de helmplicht nog niet eens bestond. Natuurlijk droomde ik van een zwaardere motor en zo ook mijn broer. We kochten elk een Harley-Davidson Liberator uit 1943, een 750cc-zijklepper, van het Canadese leger. Het duurde een hele winter om de motor te reviseren en rijklaar te



aangeschaft	2011
nieuw prijs	€ 14.590
dagwaarde	circa € 1000
rijstijl	sportief/toer
gebruik	toer/vakantie
brandstofverbruik	1:12
olieverbruik	nihil
onderhoud	zelf



'VANAF DE EERSTE METERS VOELDE HET METEEN GOED OP DEZE MOTOR'

maken. Het rijden was nog een hele kunst. Koppelen deed je met je voet en de schakelpook zat op de tank. En dan moest je ook nog de ontstekingsvervroeger bedienen. Je verveelde je niet snel op een Liberator.' Samen met zijn broer ging Bart drie keer vier weken op reis naar Spanje, Frankrijk, Italië en Joegoslavië. Dat was begin jaren zeventig. 'Met moeite haalden we een snelheid van 80 km/u, maar het werden onvergetelijke reizen. Niet te vergelijken met hoe je nu even naar Zuid-Frankrijk of Spanje rijdt.'

BIJGELUID

Na de Harley-Davidson volgde voor Bart een lange periode zonder motor. 'Op mijn 24e ben ik gestopt met motorrijden. Het bekende liedje: huisje, trouwen en gezinnetje. Daar kwam in mijn geval nog bij dat ik het altijd druk had met avondstudies. In totaal heb ik naast verschillende banen maar liefst achttien jaar avondstudie gedaan. Dat vergde heel veel van mij, maar ook van mijn gezin. Het is goed gekomen, maar ik raad het niemand aan. Ik begon met twee jaar LTS in de metaal -instrumentmaker - waarna ik in de ICT

terecht kwam. Toen ik merkte dat daar mijn toekomst niet lag, ben ik geswitcht naar het onderwijs. Eerst als leraar wiskunde, later als leraar economie op het vwo in Den Helder. Op mijn 47e kon ik eindelijk de draad van het motorrijden weer oppakken. Voor weinig geld kon ik een half gerestaureerde Honda Goldwing K3 van een goede vriend van me overnemen. Twaalf jaar heb ik deze motor gehad, maar heel veel kilometers heb ik er niet mee gereden. Wel veel aan gesleuteld, want het ding ging vaak stuk. Net voordat ik 60 jaar werd, heb ik mezelf de vraag gesteld: wat wil ik nu? Sleutelen of motorrijden? Toen ik niet lang daarna bij MotoPort in Hippolytushoef de Honda Super Blackbird zag staan en er even op ging zitten, wist ik het: ik wil rijden. De bewuste Blackbird was twaalf jaar oud, had 57.000 kilometer op de teller en kostte me € 4200. De motor reed als een nieuwe. Vanaf de eerste meters voelde het meteen goed op deze motor. Lekker veel vermogen, gecombineerd met een actieve en toch ontspannen zithouding. Op deze motor heb ik opnieuw ontdekt hoe geweldig de combinatie van motorrijden en reizen is. Ik heb heel veel van Europa op de motor →

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

1997	€ 2800	2003	€ 4300
1998	€ 2800	2004	€ 4600
1999	€ 2800	2005	€ 5000
2000	€ 2800	2006	€ 5300
2001	€ 2800	2007	€ 5600
2002	€ 4000		

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- Handvatverwarming
- Alarmknipperlichten
- Rechtopzet-alarminstallatie
- Scottotiler
- Xenon-dimlicht
- Versnellingsindicator
- Zij- en topkoffer
- 12V-aansluiting
- Garmin-navigatie
- Tankdopring voor Evo-tanktas

REPARATIES EN PROBLEMEN

88.200 km	nieuwe distributieketting en -spanner
90.211 km	voor- en achterveer vervangen door Hyperpro
139.117 km	spanningsregelaar vervangen

EERDER IN MOTO73

15/1996	introductie
16/1996	circuittest
21/1996	test
22/1996	multitest
8/1999	test injectiemodel
10/2008	Marathonmotor
22/2011	Marathonmotor
5/2016	Marathonmotor

GOED OM TE WETEN

In 1996 vond de introductie plaats van de Honda CBR1100XX Super Blackbird, destijds het highspeed-supersport-vlaggenschip van Honda. Met zijn vermogen van 164 pk (na 2000 was dat officieel 152 pk) was de Blackbird een topper als het op pk's aankomt. De CBR1100XX had een totaal nieuw ontwikkelde motor; geen CBR1000-blok dat is opgeboord tot 1137 cc dus. In 1999 kreeg de Blackbird injectie. De uitlaat werd lichter en van roest-vrijstaal en de tankinhoud ging van 22 naar 24 liter. Vanaf 2000 kon je de motor in plaats van met een zwart frame ook met een mat-zilvergrijs frame krijgen. Ook de velgen en de motordeksels hadden dan die kleur. De laatste aanpassing is van 2001. De Blackbird kreeg toen een grotere kuipruit, een digitaal cockpitje en een katalysator in het uitlaatsysteem.



1. Een klassieker: een versleten balhoofdlager. De eigenaar zag zijn vermoeden bevestigd door MOTO73-expert Van Sleeuwen.
2. Spiegelverbreeders brachten uitkomst voor een beter zicht.
3. Hoe origineel wil je het hebben, compleet met instructieboekje.
4. Jammer van de krassen op de kuip, maar voor het overige is de Blackbird nog in topconditie.

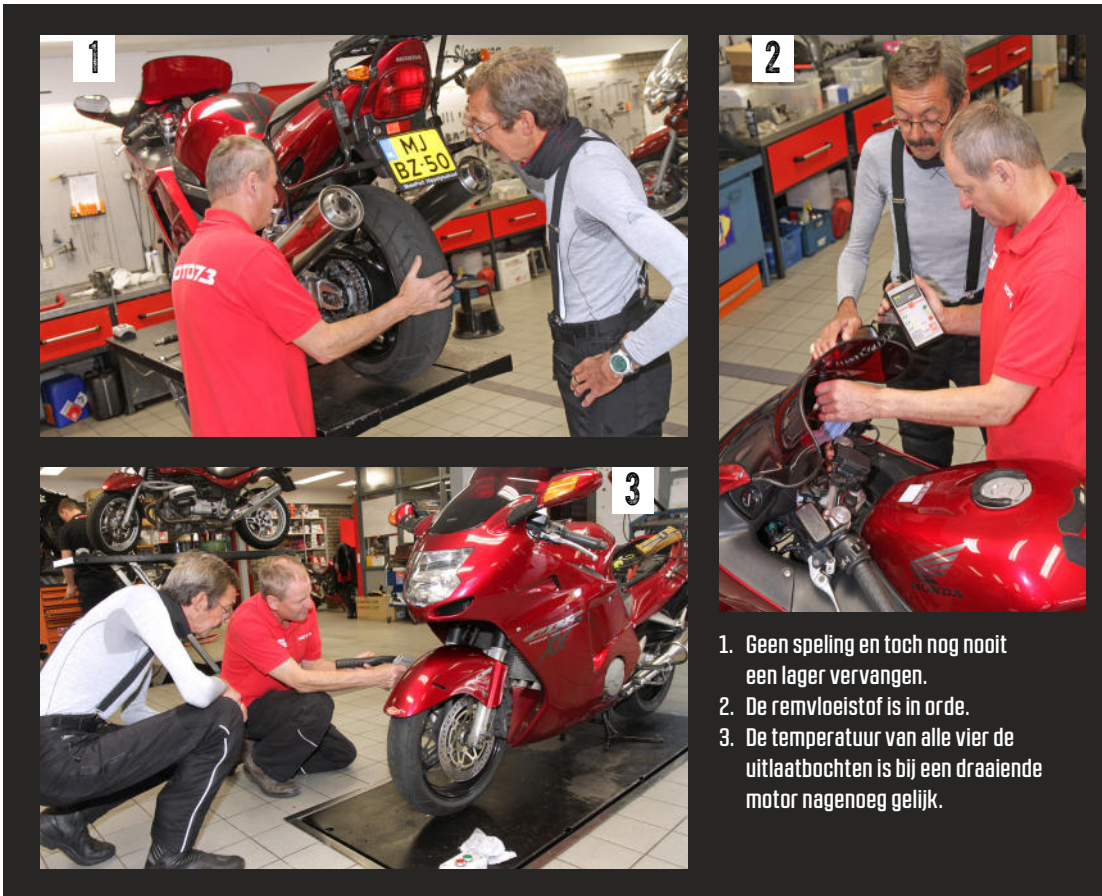
gezien, van St. Petersburg en Moskou tot Slovenië en alles wat daartussen zit. Meestal reisde ik samen met een groepje vrienden. Tijdens die Rusland-reis ben ik omver gereden door een achteropkomende reisgenoot. Ik stond (net op tijd) stil voor een immens groot gat in de weg. De schade die daarvan het gevolg was, werd bij thuiskomst getaxeerd op € 3800. Dat was meer dan de waarde van de motor, waarna deze door de verzekering economisch total-loss werd verklaard. Ik kreeg uiteindelijk van de verzekering iets meer dan € 3000 uitgekeerd. Daarvan heb ik alleen het hoog-nodige gerepareerd. Van het geld dat overbleef, heb ik de motor nog een aantal jaren kunnen onderhouden. En omdat er al een poos een 'rammel' in het blok zat, zijn toen ook de nokkenasketting en de spanner vervangen. Die 'rammel' zit er overigens nog steeds in als de motor goed warm is, maar daar maak ik me niet druk meer over. Ik heb er nu zelf 90.000 kilometer mee gereden en het bijgeluid is er nog steeds.'

ONDERHOUD

Toen Bart de motor kocht, zaten er al wat krasjes op de kuip en daar zijn er later nog wat bijgekomen. 'Ik ben nog nooit gevallen met de Blackbird, maar wel twee keer omgevallen vanuit nagenoeg stilstand. Vandaar dat er aan weerskanten beschadigingen op de kuip te zien zijn. Dat de motor log aanvoelt en dat ook is, merk je alleen bij het manoeuvreren op een camping of een parkeerplaats. Dat is eigenlijk het enige minpuntje dat ik bij deze motor kan bedenken. En ja, het verbruik is met 1:12 wat aan de hoge kant, al sta ik daar niet zo bij stil. Als de tank leeg is, gooi

'DE MOTOR IS TOT DUSVER UITERST BETROUWBAAR'

ik hem weer vol en ik let niet op het verbruik. Ik rij uitsluitend plezierkilometers met als bestemming de mooiste plekjes in Europa. Technische problemen onderweg heb ik nooit gehad. Onderhoud doe ik zelf. Tussen de beurten in hoef ik nooit olie bij te vullen. De ketting gaat heel lang mee, wat ik voor een groot deel aan de Scottotiler te danken heb. Bij 88.000 kilometer heb ik ketting en tandwielen vervangen, daarna niet meer. Ik heb de ketting alleen maar een paar keer gespannen. Waar ik wel problemen mee had, was de vering. Die is origineel veel te slap. Het scheelde niet veel of ik deinde op een lange doorlopende snelweg-afrif een keer vanwege die slappe vering van de weg af. Bij Hyperpro zijn er progressieve veren in de voor-vork geplaatst. Omdat het toen een actie betrof, kon ik ook een nieuwe achterveer laten monteren. Dat zorgde samen voor veel betere stuureigenschappen.' Sinds de aanschaf heeft Bart een aantal zaken aan zijn motor veranderd c.q. toegevoegd. Zo fabriceerde hij zelf alarmknipperlichten en met het oog op zijn reis door Rusland een 'rechtopzet'-alarm. 'Dat laatste was wel grappig. In Moskou was ik mijn sleutels kwijt nadat de motor drie dagen in een parkeergarage had gestaan. Bleken de sleutels nog gewoon in de motor te zitten. En ik maar bang zijn voor diefstal!' →



1. Geen speling en toch nog nooit een lager vervangen.
2. De remvloeistof is in orde.
3. De temperatuur van alle vier de uitlaatbochten is bij een draaiende motor nagenoeg gelijk.

Top- en zijcoffers maakten de motor functioneler als toermotor en zelfgemaakte spiegelverbreeders zorgen voor een iets beter zicht naar achteren. 'Het enige waarover ik niet tevreden ben, is de handvatverwarming, want die werkt naar mijn idee niet naar behoren', aldus Bart. Bij wat oudere Honda's ontstaan er vroeg of laat problemen met de spanningsregelaar. Bij de Blackbird van Bart hield de spanningsregelaar het bijna 140.000 kilometer uit. Op de meeste Honda's zijn ze eerder aan de beurt.

OP DE BRUG

Bij MOTO73-expert Van Sleuwen Motoren in Volkel wordt de Honda na een kort proefritje op de brug gereden. Aan het lachje van Van Sleuwen valt op te maken dat er weer een 'klassieker' aan zit te komen. 'Toen ik de parkeerplaats af reed, had ik al het vermoeden van een versleten balhoofdlager, bij de eerstvolgende rotonde wist ik het zeker', zegt de keurmeester. 'Ik had daar ook al eens aan gedacht,' aldus de eigenaar van de Blackbird, 'maar ik dacht: ik zeg niks. Eerst eens afwachten of Gerard het ook merkt. En die merkte het dus ook', glimlacht Bart. Met het voorwiel los van de brug hoef je geen expert

DIT VONDEN WE ER IN 1999 VAN

'Yep, het is nog meer dan voorheen een fantastische motor. Het ding stuurt als vanzelfsprekend, heeft een heerlijk soepel blok en loopt daarbij gewoon duizelingwekkend hard. Oké, het is niet meer de allersnelste productiemotor, maar dat doet niets af aan de prima rijkwaliteiten van Honda's vlaggenschip.'

te zijn om te voelen dat nieuwe balhoofdlagers geen overbodige luxe zijn.

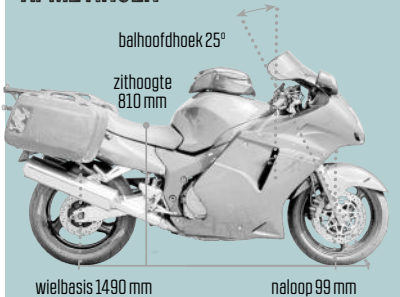
Dat er met de motor weinig in de pekel is gereden - van de vorige eigenaar is het niet bekend - is te zien. Dat het dynamodeksel niet meer zo mooi is, komt niet door pekel, maar door het akkefietje in Rusland. De remschijven zijn na 140.000 kilometer nog de originele. 'Qua dikte kunnen ze zowel voor als achter nog wel een poosje mee, maar de minimale dikte komt in zicht', stelt Van Sleuwen vast. Er is bij de Honda nog nooit een lager vervangen. En, voor zover voelbaar, is dat binnen afzienbare tijd ook niet nodig. Nergens is er enige speling te bekennen. Met de nieuwe spanningsregelaar is de stroomhuishouding in orde. Van roestvorming is nergens sprake. Het lijkt of het blok aan de onderkant lekt, maar de olie blijkt afkomstig van de Scottoiler. Bart: 'Ik kan de olietoevoer van de Scottoiler niet goed afstemmen, omdat hij op het motorvacuüm werkt. Als er ooit een ander smeersysteem op komt, dan wordt het eentje waarbij ik de toevoer wel zelf kan regelen.'

Afgezien van wat krassen op de kuipdelen verkeert de Blackbird nog in prima staat. 'Het moet geen probleem zijn om met deze motor de twee ton te halen. En meer ook', aldus Van Sleuwen. Maar hoe verder met de Blackbird? 'De motor is tot dusver uiterst betrouwbaar en heeft in al die jaren voor weinig kosten gezorgd', vertelt Bart. 'Als ik voor grote uitgaven kom te staan, ga ik uitkijken naar een opvolger. Hoewel de Triumph Tiger Sport 1050 mij erg aanspreekt, kan de volgende motor zomaar weer een Blackbird zijn. Zolang deze mij echter trouw blijft, gaan wij samen de 200.000 kilometer vol rijden.' ←

Honda CBR1100XX Super Blackbird

MOTOR	
type	viencilinder-in-lijn, viertakt
cilinderinhoud	1137 cc
boring x slag	70 x 58 mm
kleppen per cilinder	4
compressieverh.	11,0:1
carburatie	injectie
transmissie	zesbak
eindoverbr.	ketting
PRESTATIES	
maximum vermogen	164 pk (121 kW) @ 9500 tpm
maximum koppel	124 Nm @ 7250 tpm
RIJWIELGEDEELTE	
frame	aluminium brugframe
vering voor	telescoopvork
vering achter	monoschokdemper
veerweg v/a	120/120 mm
rem voor	twee 310mm-schijven met driezuigerklauw
rem achter	256mm-schijf met driezuigerklauw
banden v/a	120/70ZR17, 180/55ZR17
MATEN EN GEWICHTEN	
gewicht	223 kg (droog)
tankinhoud	24 liter

AFMETINGEN



OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectiedoor onze specialisten! Stuur een e-mail aan marathonmotor@mpsadventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.



Voor een reis naar Moskou en Sint Petersburg draaide Bart Buddingh zijn hand niet om. Dichter bij huis, zoals hier langs de Moezel, is het echter ook leuk met de Blackbird.