

MOTOR wereld[®]

www.motorwereld.be

10 DE JAARGANG
MAANDBLAD
JUNI 2004
€ 4.50

6

Africa-**DERO**

MENS & MACHINE:

RONNY'S HONDA XRV1000 VARADERO/ AFRICA TWIN

TOEN EIND 1997 HET GERUCHT DE RONDE DEED DAT HONDA ZOU UITKOMEN MET EEN KRACHTIGE OPVOLGER VAN DE AFRICA TWIN, SCHIEP DIT HOGE VERWACHTINGEN BIJ DE AANHANGERS VAN DEZE ALL ROAD 750 CC V-TWIN. VOOR DE EIGENAARS DIE OOK AL EENS EEN UITSTAPJE NAAST HET ASFALT PLACHTEN TE MAKEN WAS DE TELEURSTELLING GROOT TOEN ZE DE BIJNA VOLLEDIG OP ASFALTGEBRUIK TOEGESPITSTE XL1000V VARADERO ONDER OGEN KREGEN. RONNY VANDERHOVEN BESLOOT HET NIET BIJ JAMMËREN TE LATEN, STROOPTE DE MOUWEN OP EN BOUWDE ZELF ZIJN EIGEN XRV 1000 AFRICADERO.





MENS & MACHINE

CDU II

30757

AD AIBI

XRV1000



IN DE BAN VAN DE TWIN

De 38-jarige Ronny Vanderhoven kan met recht en reden een Honda-man genoemd worden. Vijftien jaar geleden zette hij zijn eerste stappen in de motorwereld op een naar eigen zeggen veel te krachtige en behoorlijk sjofele XR600R, hoofdzakelijk voor straatgebruik waar de motor eigenlijk helemaal niet geschikt voor was. Hetzelfde jaar nog ging hij over tot de aankoop van een jonge tweedehandse Transalp en geraakte hij voor het eerst in de ban van de Honda-twin met bescheiden off road-capaciteiten. Op drie jaar tijd werd de tellerstand aangedikt tot cijfertje 180.000, maar uiteindelijk werd de trouwe XL600V ingeruild voor een nieuwe Pan-European wegens een lang woon/werktraject. Na vier jaar intensief *commuten* en vele reizen later stond ook daar 180.000 km op de teller. Ronny had het tegen die tijd wel gehad met

kop kon tikken aan een interessante prijs, besloot hij de handschoen op te nemen.

HET BEGIN

De occasie Varadero was nog geen jaar oud en er stond amper 12.000 km op de teller, maar hij had wel al een ongeval achter de rug. De voorvelg en voorvork waren rijp voor de schroothoop, maar verder waren enkel de kuipdelen wat beschadigd. Toch werd er eerst nog verder afgebroken voor er weer opgebouwd werd. Zo werd de Varadero volledig gestript en vervolgens werd de slijpschijf in het intacte, aangelaste stalen subframe gezet. Het zadel moest hoger en Ronny wilde graag op de Africa Twin gebaseerde, zelfgemaakte koetwerkdelen monteren, wat met het originele subframe onmogelijk bleek. De laspost werd bovengehaald en een nieuw, smaller en achteraan 3 cm hoger subframe werd gecon-

in contact gekomen met een grote Italiaanse motordealer/ex Parijs-Dakar deelnemer. Een gepassioneerd Africa Twin-liefhebber zo bleek, met heel erg veel sympathie voor Ronny's project en enkele goede ideeën. Een andere link voor de achterveer bracht de achterkant meteen op de gewenste hoogte (zithoogte 910 mm) en ook voor de voortrein had de dealer een pasklare oplossing: twee volledig instelbare, linkse Marzocchi Magnum 50 mm vorkpoten met 285 mm veerweg en een joekel van een aluminium kroonplaat. Twee linkse vorkpoten aangezien ze normaal bedoeld zijn voor een crossmotor en die hebben natuurlijk maar één enkele remschijf vooraan. De reminstallatie zelf komt trouwens ook van de Africa Twin (dubbele 276 mm schijf met dubbelzuigerremklauwen), maar werd wel voorzien van stalen remleidingen. Ook het zadel is afkomstig van een



GARMIN GPS III PLUS, DIGITALE TOURATECH TELLERPARTIJ EN ELEKTRISCH BEDIENDE ROADBOOKROLLER. JE MOET AL HEEL HARD JE BEST DOEN OM HIERMEE VERDWAALD TE GERAKEN

Pan-Europees toeren, en van de wederomstuit stak de zin naar iets avontuurlijkers weer de kop op. Het werd uiteindelijk een nieuwe Africa Twin die welgeteld 6 maanden dienst deed alvorens de eerste ombouwwerkzaamheden aangevat werden. Ronny was namelijk in contact gekomen met de eigenaar van 'African Queens' (een in München gehuisveste specialist in toebehoren voor Africa Twins), waar hij prompt een grotere tank bestelde. Toen even later ook de Africa Twin Club Duitsland tot het vriendenclubje behoorde ging Ronny steeds meer off road-rijden en was het hek helemaal van de dam. Zowat de hele Africa Twin werd omgebouwd, zij het met kant en klare onderdelen waar niet al te veel zelfbouw aan te pas kwam. Onder de leden van de Africa Twin Club werd er geregeld gepalaverd over hoe de Varadero er eigenlijk had moeten uitzien en toen Ronny in 2000 een XL1000V Varadero op de

strueerd. Aan het hoofdframe en de achterbrug werd niet geraakt, evenmin als aan het motorblok. "Het standaard Varadero-blok is al meer dan krachtig genoeg, zelfs van het goede teveel voor off road-gebruik", aldus Ronny en daar kunnen we hem alleen maar gelijk in geven. Ook de tank bleef origineel, al kroop er wel behoorlijk wat werk in om de steunpunten voor de originele kuipdelen te laten verdwijnen. De wielen (21" voor en 17" achter) komen van een Africa Twin en ook dat bracht de nodige problemen mee. Zo diende de naaf van het achterwiel uitgefreesd te worden omdat de achteras van de Varadero dikker is dan die van een Africa Twin. Achteraan moest het zachte, originele veerelement overigens plaats ruimen voor een prestigieus Ohlins-exemplaar dat voor de Varadero werd ontwikkeld. Uiteraard volledig instelbaar en met een veerweg van 196 mm.

Via African Queens was Ronny intussen

Africa Twin (model '91 tot '94), maar werd met 8 cm ingekort.

Het bedrijfspan van de Belgische uitlaatenfabrikant DAM bevindt zich in de buurt van Ronny's thuisadres, dus was het niet meer dan logisch dat hij daar ging aankloppen voor een uitlaatsysteem op maat. "Het systeem is erg mooi gemaakt, maar de dempers zijn eigenlijk te luid. Vooral in Duitsland en Nederland waar men al eens streng durft controleren op decibels is het riskant rijden met de Africadero," aldus Ronny die in de toekomst voor een stiller systeem wil opteren.

AFWERKING

Intussen was de basis gelegd, maar daarmee was de kous nog lang niet af. Ronny wilde en zou het koetswerk baseren op dat van de Africa Twin, maar van polyesterbewerking had hij geen grammetje kaas gegeten bij aanvang van dit project. "Ik volgde dan maar

MENS & MACHINE

RONNY'S HONDA VARADERO

XRV1000



een niet al te dure schademotor en daarnaast kreeg ik via sympathisanten voor mijn project ook onderdelen aan interessante prijzen. En uiteraard spaar je gigantisch veel geld uit door zoveel mogelijk zelf te doen," verklaart de terecht trotse eigenaar zich nader.

In zijn opzet – een waardige opvolger bouwen voor de Africa Twin met een sterker blok, meer vermogen en behoud van de terreincapaciteiten – lijkt Ronny ons alvast con brio geslaagd. Met een vermogen van 94 pk is hij een pak sterker dan de Africa Twin (60 pk) en met een volgetankt gewicht van 235 kg (zonder valbeugels) is hij heel wat lichter op de hand dan de Varadero (252 kg rijklaar) waarop hij gebaseerd is. Toch blijft Ronny erg kritisch voor zijn oogappel: "Ik moet toegeven dat een standaard Varadero comfortabeler rijdt op straat en dat een Africa Twin in het terrein toch lichter te bespelen valt. Maar zoals deze is er uiteraard maar één! En of hij nu af is? Neen, deze motor zal waarschijnlijk nooit af

DE PASKLARE OPLOSSING VOOR DE VOORTREIN: TWEE VOLLEDIG INSTELBARE, LINKSE MARZOCCHI MAGNUM 50 MM VORKPOTEN EN EEN JOEKEL VAN EEN ALUMINIUM KROONPLAAT

een cursus 'werken met polyester' om daarna volgens het zaligmakende *trial and error*-systeem aan de slag te gaan." Meerdere zelfgemaakte mallen later kwam hij uiteindelijk tot een bevredigend resultaat, dat er ook wat ons betreft zeker mag zijn. De kopkuip is in grote lijnen dezelfde als van de XRV 750, maar werd wel ingekort en onder een andere hoek geplaatst. Ook de koplampen zijn van de Africa Twin, het achterlicht en -spatbord komen dan weer van de BMW F650. De twee extra stoplichten bovenop de achtersteven zijn van Acerbis en zorgen voor een extra Parijs-Dakar touch.

Restte nog alleen de fijne afwerking. Ook de standaard rem- en schakelset sneuvelde ten voordele van een fraai stukje huisvlijt bestaande uit de rem pomp van een Africa Twin, het rempedaal van een Transalp en aluminium off road-voetsteunen zonder rubbers van KTM. Het stuur is van Renthall, de handkapjes van Acerbis en de valbeugels die de zijdelings gemonteerde radiatoren moeten beschermen van het Italiaanse Riky Cross. De grote, originele spiegels werden vervangen door één enkel wegklapbaar exemplaar van Hein Gericke en verder werd ook de originele tellerpartij vervangen door heel wat rallygeoriënteerd spul. Op het stuur zelf vinden we een Garmin GPS III Plus navigatiesysteem terug, net als een walkie talkie-houder. Dieper in de kuip vinden we bovenaan een digitale tellerpartij terug van rallyspecialist Touratech die snelheid, toerental en twee van op het stuur bedienbare tripmeters weergeeft. Ook een roadbookrolletje zit er op, eveneens van het

merk Touratech en net als de tellerpartij elektrisch bedienbaar vanop de linker stuurhelft. Je moet dus al echt je best doen om met deze Africadero verdwaald te geraken!

De kleurstellingen tenslotte bedacht Ronny zelf, al liet hij zich hiervoor wel inspireren door de Honda VTR SP-2. En ja, ook het spuitwerk deed 'ie zelf, eveneens in primeur. Het resultaat mag er best zijn vinden we, al zijn er hier en daar wel enkele foutjes in het lakwerk. Minieme foutjes die u op de foto niet kan zien, en die ons ongetwijfeld waren ontgaan moest Ronny er ons niet met de neus op gedrukt hebben.

OPDRACHT VOLBRACHT?

In totaal is Ronny ongeveer twee jaar in de weer geweest - zij het verre van voltijds - om zijn creatie gestalte te geven. Schoorvoetend vroegen we 'm hoeveel het totale kostenplaatje tot op heden ongeveer bedraagt, maar dat bleek al bij al reuze mee te vallen: "Het ontelbare aantal zelf gepresterde werkuren niet in rekening gebracht, minder dan 10.000 euro." Dat valt dus echt reuzegoed mee, want voor een dergelijk homogene en mooi afgewerkte motor met al zijn (dure) snuffes hadden we het prijskaartje minstens op het dubbele geraamd. "Ik ben uiteraard vertrokken met

zijn voor mij. Momenteel zit er bijvoorbeeld ook handvatverwarming op, maar die vliegt er binnenkort weer af omdat ik de handvatten te dik en te glad vindt. En daarnaast heb ik ook nog een stel extra benzinetanks voor achteraan op het oog." Tsja, bij Honda gaan ze voor de ontwikkeling van een nieuwe machine ook niet over één nacht ijs...

Tekst: Renaud Amand
Foto's: Nico Monnoye



Bent u zelf in het bezit van een op één of andere manier bijzondere motorfiets? Het hoeft geen omgebouwde woestijnmotor te zijn, ook een mooie streetfighter, classic racer, een standaard sportmotor met extreem hoge kilometerstand of een ratbike waar nooit een spons naar uitgestoken wordt kan in aanmerking komen voor een reportage. Stuur een brief naar de redactie en laat ons weten waarom je denkt dat jouw motor een reportage verdient. Mailen kan ook naar renaud.amand@metamedia.be.