

gewenningsfase. Maar wennen doet het geen moment. Als eenmaal definitief doordringt dat je op 11.799 euro aan lichtschakelaar rondrijdt, dringt zich spoedig een averechts werkende frustratie op.

Het probleem lijkt tweeledig; zo stuiten de gaskabels vooral in de eerste aanslag op ongewoon veel weerstand, alsof je een fles ontkurkt met je gashendel, wat een delicaat optreden van de rechterhand extra bemoeilijkt. Daarnaast mist de alles-of-nietsinjectie zelf subtiliteit. Yamaha zag zich genoodzaakt naast een zwaarder vliegwiel – met het oog op meer punch – het R1-blok ook injectiegewijs aan te pakken. Aan een nieuwe computer, meergaats injectoren en een speciaal ontwikkelde tussenklep (sub valve) – die de luchtsnelheid aanstuurt voor optimale mengselverhouding – de fijne taak te zorgen voor een ragfijne beademing. De praktijk wijst achter uit dat je de zo bewierookte Paturain-gasbediening van de R al vanaf de eerste strekkende meter node mist, 'da was pas fijn'... om over de carburateurs van de Fazer 1000 maar te zwijgen. Maar goed, we zijn nog binnen de stadsmuren, gevoelige injecties willen vooral dan, bij gepiel in de lage toeren en versnellingen, hun nukken vertonen. Er is nog hoop.

## HONDA-AURA

Terwijl de Fazer zich na een eerste kennismaking met horten en stoten opmaakt voor buitenschoolse activiteiten in het Groningse achterland, laat de CB doorschemeren waar de 'S'-initiaal nu eigenlijk voor staat: Souplesse. De overvloedige kilo's die de dikke CB bij handmatig manoeuvreren nog zo in de weg leken te zitten beschikken over illusionistische gaven. Eenmaal in beweging blijken ze met de noorderzon vertrokken. Mooi, dat is een zorg minder, zoals al je zorgen lijken te verdwijnen aan boord van de CB, vanzelf als het gaat. Inderdaad, ook bij de CB

**+** STRAK STUREN, POWER BOVENIN, BESCHERMING RUITJE  
**-** SLECHTE GASREACTIE, MIST TOEGEVOEGDE WAARDE



Een koppel als Tsjernoby, die CB.

borrelt dat eeuwenoude Honda-gevoel weer boven, een soort aura van vanzelfsprekendheid die zich uitstraalt over mens en machine. Alles klopt, zit op de juiste plek, doet precies dat wat je verwacht. Hoe vanzelfsprekend ook, maar het is een naar perfectie neigend trucje dat ze alleen bij Honda tot in de puntjes beheersen. Een onderschatte kwaliteit, al dreigt het soms door te slaan naar saaiheid. Niet bij de CB. Daarvoor is de 1284 cc grote vierpitskrachtcentrale te dominant aanwezig. Wat een parel, gepolijst en robuust tegelijk, niet alleen zo op het oog maar ook in karakter. De vermogensafgifte van deze viercilinder heeft de rekbaarheid van een postbode-elastiek. Waar je de Fazer nog redelijk

op moet winden om het potentieel optimaal te benutten, is de CB vanaf de eerste krukas-omwenteling allesbehalve zuinig met de Newtons. Oef, wat loopt dat van onderuit! Ongekende luxe, zeker in stadsverkeer; je hebt altijd zeeën van koppel voorhanden. Komt bij dat de dikke vierpitter astmatisch lage toeren-tallen probleemloos slikt. Lekker lui te rijden dus, zo'n CB. Vijf - in tegenstelling tot bij de stroeve bak van de FZ - uiterst soepel te schakelen versnellingen zijn dan ook meer dan genoeg. De gaskleppen laten zich in precair stadsverkeer haarfijn aansturen. Direct, maar nooit té. Overigens worstelde Honda bij de CB aanvankelijk ook met een te felle gasreactie, maar die

## DE OVERTOLLIGE KILO'S VAN DE Dikke CB BESCHIKKEN OVER ILLUSIONISTISCHE GAVEN