



## DE HONDA IS GESLAAGD, DE FAZER GAAT TERUG NAAR DE SCHOOLBANKEN

Honda geen partij. Slechts één ding verstoort de feeststemming op de FZ: inderdaad, de gasreactie. De stiekeme hoop op een wat subtielere mapping voor de hogere versnellingen blijkt een ijdele. Hoewel niet meer zó nadrukkelijk aanwezig blijven de gaswisselingen veel te bruusk, zodanig dat tijdens een pittige achtervolging op een 999 het massieve rijwielgedeelte van de FZ in bochtenwerk wat deinerige 'haarscheurtjes' begon te vertonen.

### GROTE EMMERS

De koppelrijke CB moet het van heel andere zaken hebben, niet van z'n topvermogen: 113 pk is immers een flinke slok minder dan de 150 van de Yamaha. De CB is dan ook niet zo'n zenuwachtig type. Zorg dat je niet al te ver af bent van de 6.000 tpm, daar gooit de CB met grote emmers z'n maximale 117 Nm overboord. Hele grote emmers. Draai de gaskleppen open in die middelste regionen en je rijdt genadeloos de vouwen uit je broek; ongeacht de versnelling word je afgeschoten met Joe Bar-achtige allure. Het machtsvertoon van de Honda in en rond het middengebiet is dan ook bovengemiddeld imposant te noemen, zelfs de Fazer blijft het antwoord (grof) schuldig, al moet je elf versnellingen terug. Oké, uiteindelijk komt de CB wel wat ademruimte en dus topvermogen te kort op de FZ, maar tegen die tijd is de meeste lol er toch wel vanaf. Bovendien, 250 km/u hengel je op de CB vrij eenvoudig binnen. Hard zat...

Opvallend trouwens dat het zo iel ogende stalen wiegframe ook onder deze omstandigheden nauwelijks een krimp geeft. Het voelt wel wat beweeglijker dan bij de Yamaha, maar dat zegt wellicht meer over de rotsvaste stabiliteit van de FZ dan over eventuele onrust bij de CB. Toch knap. Minder fijn is dat het blok tussen de 3.000 en 5.000 tpm (pakweg 120 à 130 in vijf) wat hinderlijke trillingen doorseint naar stuur en steppen. In het remwerk zien we bekende verhoudingen. De Yamaha heeft de felle stoppers, in remkracht en dosering een supersport waardig. De Nissins van de Honda voelen wat gezapig, missen wat bijt, maar doen hun werk zeker niet onverdienstelijk. Bovendien heb je ABS als betrouwbare beschermengel. De Fazer doet het zonder, dat ABS ook optioneel niet te verkrijgen is daar kun je je vraagtekens bij zetten.

### CONCLUSIE

Hm, het is langzamerhand duidelijk dat beide schoolverlaters ondanks hun overeenkomst als gediplomeerd allrounder terugvallen op een nogal uiteenlopend voortraject. De Honda gooit het over de 'old school'-boeg, met traditionele motornormen en -waarden als solide basis, zij het in een modern jasje: dik blok, twee wielen, wiegframe, stuur, stereo-veerwerk. Enfin geen poespas, net als vroeger. Geheel verantwoord in dit retro-tijdperk. Het mooie is, de CB klopt als een bus: het beresterke blok, de souplesse in het sturen, dat onverwoestbare

Even later klaagde Jarno over onbalans in het voorwiel en de geur van verbrand vlees. Toch vreemd.

Honda-gevoel. Gewoon geslaagd deze dikke Honda, zij het net niet cum laude, daarvoor verspeelt het turbulente kuipwerk te veel kostbare studiepunten. De Yamaha is er duidelijk een van de nieuwe leer, heeft z'n studierichting gekozen met een duidelijk toekomstperspectief in gedachte. Strakke lijnen, moderne technieken, imposante prestaties. Het vervelende voor de Fazer is echter dat deze mooie ideeën in de praktijk geen moment zo gebroederlijk samensmelten als bij de Honda. Natuurlijk heeft de FZ goede kwaliteiten: potent blok, strak sturen, prima zit... maar een lekker homogeen samenspel lijkt het nooit echt te worden. Dat is juist de kunst van het échte allrounden. Maar daarvoor is de FZ onderin te koppellu, het veerwerk te stug, en het rijwielgedeelte een fractie te prestatiegericht. Tja, en over de gasreactie is inmiddels genoeg gezegd. Misschien moet de Fazer voorzichtig terug naar de schoolbanken.

TEKST: RANDY VAN DER WAL  
FOTOGRAFIE: HENNY B. STERN



### AD FUNDUM

Beide schoolverlaters lusten wel een borrel, zoals je mag verwachten. Vooral de Honda zet het stevig op een zuipen zodra het tempo echt wordt opgeschroefd. Amsterdam-Groningen met stevige haast (inclusief Afsluitdijk...) bracht de dikke CB tot een prijzige 11,3 kilometer per liter en een lichte kater bij de opzittende. De Yamaha is over de hele linie constanter in verbruik, de Honda compenseert z'n drankgelag met een stevige 21 liter aan opslagruimte.

	Honda	Yamaha
Tankinhoud	21 liter	18 liter
Gemiddeld verbruik	1:14,3	1:15
Actieradius	circa 300 km	circa 270 km