

LEZERSTEST

45e LEZERSTEST HONDA GL1500 GOLDWING

Zware kost in deze 45e Lezerstest: de 368 kilogrammen van de Honda GL1500 GoldWing. Dat gewicht ligt bij veel van de deelnemende GoldWings een stuk hoger, want deze toerbuffel blijkt - hoe compleet ook - een ideale machine om met de meest uiteenlopende accessoires op te tuigen. Al die kilo's worden meer dan gemiddeld in beweging gezet om kilometers te draaien. Wat dat betreft komt het merendeel van de inzenders zonder meer in aanmerking voor een Frequent Flyer-pas van onze nationale luchtvaartmaatschappij.

tekst: Jeroen Hidding

Foto's met de klok mee:

Schraap, schraap! Barry van de Rijdt weet hoe je met een GoldWing een bocht aansnijdt

„Kijk mam, op twee wielen!”, schreeuwt Jan van der Staak in zijn intercom

Niet de GoldWing van een van de deelnemers, maar bijzonder is-ie wel deze Rolling Stones-editie!



Frequent Flyers

Bladerend door de 57 inschrijfformulieren voor deze Lezerstest zijn de superlatieven voor het hoe en waarom van de imposante Honda GL1500 GoldWing niet van de lucht. „De ideale Heilige Koe”, vindt de een. „Wil niets anders”, schrijft een ander. „Motor met body”, staat er verderop. „Mijn droom laten uitkomen”, is de overtuiging van een groep anderen. „Luxe bak” en „de beste zijspanmotor”, duiken ook regelmatig op. Veel genoemd, maar voor

nagenoeg alle deelnemers gewoon vanzelfsprekend: „de ultieme toerbuffel!”.

Dat laatste blijkt wel uit de jaarlijkse kilometragecijfers van deze „Wingers”, want er wordt behoorlijk gebuffeld. Gemiddeld wordt er 13.095 kilometer per jaar gereden, waarvan - ook gemiddeld - 11.454 vrijetijdskilometers en 4250 forensenkilometers. Een 44-jarige Boschenaar moet nauwelijks tijd over houden om thuis te zijn, want hij legt jaarlijks een dikke 35.000 kilometer af met zijn GoldWing.

Ruim 20.000 voor de fun en een stevige 15.000 om bij de baas te komen. De jaarlijkse 5000 kilometer van een leeftijdgenoot uit Spijkenisse steken daarbij een beetje schril af. Vierduizend daarvan is verdeeld over een aantal overwegend lange ritten en een kleine duizend om bij goed weer naar het werk te rijden. Overigens gebruikt ruim 93% de GL1500 vooral voor langere ritten, maar dat zal niemand verbazen. Voor een 47-jarige distributiemedewerker uit Noordwijk is zijn





Staatsieportret van een deel van de familie Uitendaal uit Zaandam

1, 2, 3, 4 en 5, het gezin Aarts compleet, minus vader Antoon die deze kiek maakte

Veel onderhoud wordt door de deelnemers zelf gedaan, maar je kunt 't ook overdrijven...



GL1500 uitsluitend bedoeld voor ontspannende kilometers, 28.000 zijn dat er jaarlijks! Comfortabel vervoer van en naar het werk was voor een 36-jarige Belg een van de belangrijkste redenen om een GoldWing aan te schaffen. De 10.780 kilometers die hij bijvoorbeeld in 2002 reed, werden allemaal in het woon-werkverkeer afgelegd. Een kleine 58% van de deelnemers rekent zich tot de doorrijders, terwijl de resterende 42% aangeeft de GL1500 in de wintermaanden op stal te zetten. Een 50-jarige inwoner van Rijsenhout rijdt wel het hele jaar door, maar is inmiddels door schade en schande wijs geworden. „Alleen als er pekkel op de weg ligt, blijft de motor binnen. In ieder geval tot een regenbui de pekkel heeft weggespoeld. Ik heb met mijn eerste twee GoldWings gezien en ondervonden wat pekkel aanricht.”

Rollin', rollin', rollin'...

Net als hun baasjes lusten ook de 57 „Gouden Vleugels” de kilometers graag. Gemiddeld hebben ze er al liefst 73.214 kilometer

opzitten. De meeste kilometers staan op de GL1500 van een 35-jarige inwoner van het Belgische Arendonk. Zijn 1500cc-zescilinder uit 1988 is inmiddels twee keer het klokje rond geweest. Daarvan reed hij er 120.000 zelf, want bij aanschaf stond er al 80.000 kilometer op. Hij liet zijn Wing in 1999 overigens verschepen naar de Verenigde Staten, waar hij een lange trip maakte door Californië, een stukje Canada, vervolgens door de Amerikaanse staten Idaho, Montana, Wyoming, South-Dakota, Utah, Nevada en via Las Vegas, Death Valley en Mojave Desert terug naar Los Angeles in Californië. De kilometers die hij er zelf mee reed, waren trouwens nagenoeg probleemloos. Het enige mankement tot dusverre was een defecte hellingshoeksensor. De meest frisse GL1500, wat kilometerstand betreft dan, staat bij een 43-jarige magazijnmedewerker uit Geertruidenberg. Zijn in 2000 nieuw gekochte „Wing” heeft er op het moment pas 13.000 kilometer op staan. Laatstgenoemde hoort bij een

minderheid, want ruim 61% van de deelnemende GoldWings is bij de huidige eigenaar aan een tweede leven bezig en werd dus als occasion aangeschaft. Gemiddeld stond er op het moment van aanschaf al een stevige 34.504 kilometer op de teller. Een 34-jarige Hengeloër kocht zijn „droomfiets” bijna drie jaar geleden met 123.136 kilometer op de klok. Hij betaalde destijds omgerekend 10.900 euro voor de '88-er, ruim 7500 euro minder dan de €18.496,- die er gemiddeld voor de GoldWing werd neergeteld. Een deurwaarder uit Apeldoorn betaalde het minst voor zijn GoldWing. Hij kocht een exemplaar uit 1988 voor €7500,-. De occasion met de minste kilometers werd gekocht door een 38-jarige ambtenaar uit Den Bosch. Hij kocht in 1999 een '97-model, dat met slechts 1200 kilometer nog maar nauwelijks ingereden was. Hiervoor betaalde hij omgerekend €17.500,-. Uiteraard werd voor de nieuw gekochte GoldWings het meest betaald, waarbij de zijspancombinaties er wat prijs betreft uitspringen. Een 41-jarige inwoner van Woubrugge en een 49-jarige Zaandammer kochten beiden in respectievelijk 1996 en 1994 een GoldWing met een EML-zijspan en betaalden daarvoor de niet kinderachtige bedragen van €32.000,- en €32.700,-. De meeste GoldWings (91%) werden trouwens bij een motorzaak aangeschaft. Van de 57 GoldWings stamt het merendeel uit bouwjaar 2000 (12 stuks). De overige bouwjaar zijn vanaf 1988 als volgt verdeeld: 1988 (4), 1989 (2), 1990 (2), 1991 (4), 1992 (6), 1993 (5), 1994 (4), 1995 (4), 1996 (5), 1997 (3), 1998 (3) en 1999 (3).

Doorgewinterde Wingers

Merk- en type-trouw zijn een groot goed bij de Wingers, want liefst 42% had al eens eerder zo'n 1500cc-zespitter, terwijl iets meer dan de helft (58%) al eerder een Honda had. Gemiddeld is deze GL1500 voor de 57 deelnemers, onder wie overigens en helaas geen vrouwen, bijna de achtste motorfiets. Voor één van hen



was de zware mastodont de eerste motor, voor een drietal is het de tweede. Voor een 48-jarige onderwater-cameraman is het inmiddels de dertigste (!) motorfiets in een tijdsbestek van dertig jaar. Daarmee is hij overigens niet de deelnemer met het grootste aantal jaar rijervaring. Dat is een 59-jarige monteur uit Lewedorp die 41 jaar geleden zijn roze papiertje behaalde. Gemiddeld kunnen de deelnemers bogen op een bult motoreervaring: 21,4 jaar. Het minst ervaren (in jaren natuurlijk) is een 59-jarige gepensioneerde salesmanager die op zijn 55e het motorrijbewijs haalde en gelijk een Honda GoldWing GL1500 aanschafte. Inmiddels is hij bezig aan zijn tweede GL1500. De beide 59-jarigen behoren wat leeftijd betreft bij de senioren van het gezelschap, waarvan de gemiddelde leeftijd op een niet al te piepjonge 45,6 jaar ligt, maar ze zijn niet de oudste deelnemers. Dat is een 62-jarige vuttende chauffeur uit Ospel. De „broekies” zijn een kraanmachinist uit Apeldoorn en een binnenvaartschipper uit Venlo. Zij zijn beiden 31 jaar oud en hebben allebei inmiddels tien jaar rijervaring. Onder de 57 deelnemers troffen we zes heropstappers aan. Een 55-jarige onderwijsadviseur uit Ommen is er het langste tussen-

De GL1500 van Michel van der Hoeven op de pijnbank

Wie dacht dat GoldWing-rijders gezapige toerrijders zijn, vergist zich. In ieder geval in Hans Paulus (links) en Fred Pol

DE RAPPORTCIJFERS

Compleetheid	9,0
Koude start	8,6
Warme start	9,0
Souplesse	9,2
Acceleratie	7,8
Topsnelheid	7,8
Schakelen	7,6
Werking koppeling	8,2
Geluid uit het blok	8,4
Sleutelvriendelijkheid	6,4
Vering/demping voor	7,1
Vering/demping achter	7,8
Bochtgedrag	7,5
Koersstabiliteit	7,9
Remmen voor	7,5
Remmen achter	7,5
Bevestiging tanktas	3,3
Bagagemogelijkheden	9,2
Betrouwbaarheid	9,5
Lakkwaliteit	8,6
Chroomkwaliteit	8,0
Zitcomfort rijder	9,2
Zitcomfort passagier	9,2
Rijcomfort	9,2
Bedieningsorganen	8,7
Spiegels	8,8
Klokken en controlelampjes	8,7
Actieradius	7,5
Boordgereedschap	8,0
Gem. cijfer onderhoud zaak	8,2
Gem. cijfer reparatie zaak	8,2
Gem. cijfer onderdelenlevering	8,0
Gem. cijfer service motorzaak	8,7
Totaal gemiddeld cijfer	8,1



**Met de klok mee:
Stilleven tijdens een vakantie in
Nederland (Jan van der Staak)**

**Op de camping in Zwitserland
(Koos Prins)**

**Bert Smeets op zijn Wing met
aanhanger (Foto Boezeroy)**

**André Smits en familie tijdens
een vakantie in Frankrijk**

**Hans Paulus reed met zijn
GoldWing naar de Noordkaap**

**Rens van Herk verscheepte zijn
GL1500 GoldWing voor een vakantie
in Amerika**



uit geweest. Hij stapte in 2001 weer op de motor na een onderbreking van maar liefst dertig jaar! Een 44-jarige verpleegkundige vond het in 1985, na een tussenstop van negen jaar, weer de hoogste tijd om het been over de buddy te zwaaien en daarmee is hij van de herintreders degene die er het kortste tussenuit is geweest.

Clubliefde

Veel van de deelnemers zijn lid van een Nederlandse of zelfs Europese GoldWing-club en trekken er vaak samen op uit. Dat blijkt ook wel uit de deelnamecijfers aan georganiseerde toerritten. Ruim 91% geeft aan dat men wel eens aan een georganiseerde trip deelneemt. Voor twee van deze GoldWing-

rijders blijft dat beperkt tot één keer per jaar, maar gemiddeld wordt er bijna zeven keer per jaar een dergelijke rit gemaakt. Een 53-jarige plaatwerker uit Geldermalsen zegt per jaar aan maar liefst veertig georganiseerde toerritten deel te nemen. De jaarlijkse 13.500 kilometer die hij op de klok zet worden ook voor de overgrote meerderheid tijdens deze ritten gemaakt.

Elf deelnemers laten het hele gezin delen in het GoldWing-gebeuren, want hun GL1500-zescilinder is voorzien van een zijspan. De meest voorkomende combinatie is een GoldWing met een EML-span, terwijl een enkeling voor een EZS- of Speeding-exemplaar koos. Opvallend is dat slechts één van

dit elftal spanrijders aangeeft dat hij een specifieke cursus voor het rijden met een zijspan heeft gevolgd. Vier anderen klopten bij de KNMV aan voor een VRO-cursus en een enkeling voor andere cursus, terwijl de vijf resterende eigenaren van een GoldWing-zijspancombinatie nooit een rijvaardigheidstraining hebben gevolgd. Inclusief de zijspanrijders hebben in totaal negentien deelnemers een rijvaardigheidscursus gevolgd.

Buitenom gepakt

Honda schijnt in het diepste geheim een zescilinder-viertakt te ontwikkelen voor de MotoGP-klasse, maar misschien moeten ze voor praktijkervaringen eens contact opnemen met één van de deelnemers aan deze Lezerstest. Deze 38-jarige defensie-ambtenaar mag graag samen met zijn vrouw op comfortabele wijze lange afstanden afleggen, maar als-ie alleen op pad is dan wordt er sportief gestuurd en als het even kan op het circuit. Dan kan het zomaar gebeuren dat je op je ultramoderne supersport nietsvermoedend gepakt wordt door de buitenom voorbij schrapende Honda GoldWing GL1500-zescilinder, compleet met geflowde cilinderkoppen, stalen remleidingen, spoilerset en een stampende beat uit de stereofoon, van deze snelle Brabander. Ondanks zijn vlotte rijstijl is deze ambtenaar nog nooit met zijn GoldWing onderuit gegaan, maar dat geldt helaas niet voor zeven andere deelnemers. Onder hen een 34-jarige IT-professional, die één keer een schuiver met zijn GoldWing maakte, overigens voor hij er een zijspan aan liet monteren. Nog twee anderen hebben het tot nu toe tot één buiteling kunnen beperken, terwijl drie anderen tot dusverre twee maal onderuitgingen. Een 52-jarig technisch adviseur uit Borne heeft de twijfelachtige eer de meeste onvrijwillige afstapbeurten achter zijn naam te hebben. Drie keer overkwam het hem tot nu toe met de zware GoldWing en hopelijk blijft het daar ook bij. „Maar”, vermeldt de Tukker, „op een harde ondergrond is hij weer overeind te zetten in m'n eentje.”



Oefening baart kunst...

Gezien de stevige kilometrages die de deelnemers maken, valt het allemaal nog wel mee met het aantal valpartijen. Echte snelheidsfreaks zijn de meesten ook niet, want 65% van hen geeft aan er een rustige, toeristische rijstijl op na te houden. Maar natuurlijk zijn er ook onder deze GoldWingrijders weer een paar uitzonderingen die de regel bevestigen, zoals een 41-jarige onderhoudsmonteur uit Boxtel. Drie uitroepetekens staan er op zijn deelnameformulier achter de keuzemogelijkheid „sportieve/snelle rijstijl”. „Mijn vrienden en ik kunnen gerust stellen dat we veel sneller rijden dan de gemiddelde GoldWing-rijder, laat staan de gemiddelde motorrijder”, zo stelt hij. „We hebben er jaren geleden al een sport van gemaakt om met de valbeugels en zelfs de uitlaatbochten over het asfalt van snelwegafritten te schrapen. Ook in de tijd dat ik nog een GoldWing met zijspan reed, was het regelmatig lachen op de afritten. Sommige bochten kon je, als het wegdek wat vochtig was, al driftend en sturend op het gas nemen. Vlak voor zo'n bocht kwamen de „buikschuivers” me langs alle kanten voorbij gestoven om daarna hard in de remmen te gaan, want er kwam er weer een bocht aan. De meeste vonden het vervolgens maar wat vreemd als er vervolgens plotseling een zijspan met een enorme topkoffer voorbij kwam denderen. Meestal hadden ze me na een kilometer of tien pas weer te pakken.”

LPG-tank

De wat behouden rijstijl, die het merendeel van de deelnemers er op nahoudt, vertaalt zich echter niet in superzuinige verbruiks-

ALGEMEEN/ONDERHOUD EN REPARATIE

Aantal inzenders	57
Gemiddelde leeftijd	45,6
Aantal vrouwen	0
Gemiddelde aanschafprijs	18.496
Nieuw gekocht	39%
Gekocht bij een motorzaak	91%
Gemiddelde kilometerstand nu	73.214
Gemiddeld aantal kilometers woon-werk	4250
Gemiddeld aantal kilometers trips-toertochten-vakanties	11.454
Gemiddeld aantal km totaal per jaar	13.095
Gebruik voor lange afstanden	93%
Snelle, sportieve rijstijl	25%
Aantal deelnemers circuitdagen	1
Benzineverbruik	1 : 13,7
Olieverbruik	1 : 18.000
Levensduur voorband	24.321
Levensduur achterband	20.264
Meest gemonteerde banden	Dunlop
Motivatie bandenkeus	stuureigenschappen en levensduur
Levensduur remblokken voor	21.046
Levensduur remblokken achter	25.238
Uitvoering onderhoud door motorzaak	35%
Onderhoud volgens instructie	88%
Gemiddeld aantal uren voor servicebeurt	2,1
Onderhoudskosten	redelijk
Onderdelenprijzen	duur
Dure onderdelen 1	luchtfilter
Dure onderdelen 2	remblokken
Reparatie 1	-
Reparatie 2	-
Meer dan drie reparaties nodig geweest	0%
Garantiegevallen	25%
Accessoires 1	extra verlichting
Accessoires 2	alarm
Gemiddelde onderhoudskosten per jaar	506
Gemiddelde reparatiekosten per jaar	-
Totaal bedrag aan accessoires	4033
Gemiddelde inruilprijs	15.431
Merk weer kopen	91%
Type weer kopen	77%
Rijkosten/km (aan onderhoud en reparatie)	0,05
Rijkosten/km (aan brandstof, benzine (€ 1,16/ltr))	0,08
Rijkosten/km (incl. afschrijving, excl. belasting en verzekering)	0,20



Met de klok mee:
Vakantie-uitzicht van Simon Manuputty en vrouw

Vader en zoon Van der Ent op de GL1500-zijspancombinatie (foto: Ad Kievit)

Demi van der Staak in de luie stoel

Een ongewone passagier voor Fred Pol

De GL1500 Aspencade van Peter van Laarhoven klaar voor vertrek

Zo gaat Paul Dijkstra op vakantie



Met de klok mee:
Arthur Schuitemaker rijdt jaarlijks zo'n 10.000 kilometer met deze GoldWing

De familie Janssen op vakantie

Als Vincent van Gogh dit nog mee had mogen maken (Fred de Jong)

Simon van den Broek liet het zadel vervangen door een exemplaar van Corbin

De combinatie van Ben Wijnands





cijfers. Waar de GoldWing de kilometerjes graag lust, kijkt de dikke zescilinder in de praktijk ook niet op een slokje meer of minder. Gemiddeld realiseren de 57 Wings een verbruik van 1 : 13,7 en daarmee is de zescilinder niet echt een grootverbruiker, maar superzuinig is hij ook niet. Het kan wel zuiniger, want één deelnemer komt gemiddeld 18,5 kilometer op een liter benzine. Het hoogste verbruik bij de solo-GoldWings is de 1 op 10 van een 44-jarige inwoner van Mierlo-Hout. Wat verbruikscijfers betreft is het ook even interessant om de elf zijspanrijders eens wat nader te bekijken. Zij realiseren een gemiddeld brandstofverbruik van 1 : 10,4, met als uitschieters naar beneden een aantal maal 1 : 9. Een 36-jarige bankmedewerker (hoe kan het ook anders?) uit Neede rijdt gemiddeld het meest economisch met zijn zijspancombinatie: 1 : 14. Opvallend is dat vier van de elf zijspanrijders een LPG-installatie op hun GoldWing hebben om de brandstofkosten wat te drukken. Het gemiddeld verbruik schommelt bij hen tussen de 1 : 9 en de 1 : 10. Eén van deze zijspanrijders geeft aan met een volle LPG- en benzinetank tussen 750 en 800 kilometer te kunnen komen. De zware GL1500 blijkt voor het gros van de deelnemers wel behoorlijk clement voor de banden. Een voorband gaat gemiddeld een hele nette 24.321 kilometer mee, terwijl de achterband het met een gemiddelde score van 20.264 kilometer ook helemaal niet verkeerd doet voor zo'n gewichtige toerbuffel. Een 36-jarige servicemonteur uit Vianen en een 46-jarige ITS-operator uit Eindhoven blijven ver achter bij dat gemiddelde. Zij

geven aan dat gemiddeld na 10.000 kilometer zowel de voor- als achterband al aan vervanging toe zijn. Een inwoner van Apeldoorn doet met 14.000 kilometer weliswaar iets langer met zijn voorband, maar een achterband is ook bij hem na 10.000 kilometer aan het eind van zijn Latijn. Een zijspanrijder uit Ridderkerk doet het langst met het kostbare rubber. De voorband van zijn GoldWing heeft hij nog niet moeten vervangen en zit er inmiddels al 90.000 kilometer op. Een achterband gaat bij hem gemiddeld 48.000 kilometer mee, terwijl de band op het zijspan na pakweg 38.000 kilometer aan vervanging toe is. Ook hier is het interessant om even apart naar de scores van de zijspanrijders te kijken. Met een voorband doen zij gemiddeld 42.300 kilometer en met een achterband 23.850 kilometer. Dunlop is het populairste merk als vervangende band (61%), gevolgd door Michelin (19%), Bridgestone (11%) en Avon en Metzeler (beide 5%). Vervangende banden, die in 67% van de gevallen bij een motorzaak wordt gekocht, worden in hoofdzaak gekozen om de stuuereigenschappen (47%) en de langere levensduur (44%). Opvallend is dat de prijs met 9% een wat ondergeschikte rol speelt. Dunlop dankt haar populariteit mede aan het feit dat dit de banden zijn waar de GoldWing af-fabriek van is voorzien en veel deelnemers zweren dan ook bij Brits/Japanse rubber. De meeste zijspanrijders kiezen Michelins als vervangende banden.

Dure onderdelen

Daar waar de deelnemers voor banden over het algemeen naar de motorzaak gaan, voeren ze het merendeel van het onderhoud zelf uit. Ruim 56% sleutelt, al dan niet met een kennis, zelf aan zijn GoldWing. Een klein gedeelte (9%) doet sommige dingen zelf en gaat voor de rest naar de dealer, terwijl 35% uitsluitend naar de dealer gaat voor onderhoudsbeurten. Bijna 88% volgt bij het onderhoud wel de aanwijzingen in het instructieboekje. De deelnemers die voor het onderhoud naar de dealer gaan, geven aan dat hun dealer voor een kleine onderhoudsbeurt

Met de klok mee:
Even lachen naar vader Al

Hans Paulus nam een kijkje op de Noors-Russische grens

Sinterklaasje rij maar binnen met je knecht

Op „Gouden Vleugels” door de bergen (Geert W. Idema)

gemiddeld 2,1 uur nodig heeft en voor een grote servicebeurt gemiddeld 4,8 uur. Deze inzenders zijn behoorlijk tevreden met het werk dat hun dealer verricht, want de servicebereidheid, de onderhoudswerkzaamheden en de onderdelenleveranties worden allen beloofd met een dikke acht. De onderhoudskosten worden door het grootste deel van de groep deelnemers (58%) als redelijk beschouwd, terwijl 32% deze kosten ronduit duur vindt. Een enkeling bestempelt het zelfs als extreem duur. Gemiddeld zijn ze aan onderhoud € 506,- per jaar kwijt. Een 47-jarige zijspanrijder is er jaarlijks zelfs € 1700,- aan kwijt, terwijl een andere zijspanbezitter het liever niet eens wil weten. Een 36-jarige solorijder zegt jaarlijks met € 80,- onderhoudskosten toe te kunnen en is wat dat betreft het goedkoopst uit van alle deelnemers. In tegenstelling tot de onderhoudskosten worden de onderdelenprijzen juist weer door een meerderheid van de groep (54%) duur gevonden en door 8% als extreem duur. 35% vindt deze prijzen redelijk. Een servicemonteur vindt dat aan de onderdeelprijzen van de GoldWing een „Gold-prijskaartje” hangt. Gevraagd naar de dure onderdelen, zijn er twee die er overduidelijk uitspringen: het luchtfilter en de remblokken. In het oog springend voor wat betreft de levensduur van de remblokken is dat de remblokken bij de zijspancombinaties een stuk minder lang meegaan. Voor valt het nog wel mee met 20.300 om 21.046 kilometer, maar aan de achterzijde is het verschil aanzienlijk groter: 18.600 tegen 25.238 kilometer voor de solo's. Duidelijk is wel dat de achterrem door de zijspanrijders een stuk zwaarder wordt belast.



Alhoewel de GoldWing GL1500 over het algemeen door de deelnemers als uiterst betrouwbaar wordt beschouwd, is er aan 26 van de 57 GL1500's al eens een reparatie uitgevoerd. Bij drie van hen was dat meer dan eens het geval. Een kwart van de deelnemers heeft wat dat betreft ook al eens met garantie

Met de klok mee:

Klaas Hernamdt met motorvrienden op de camping in het Zweedse Bobås

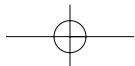
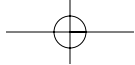
De vrouw van Barry van de Rijdt tijdens een vakantietrip

De GoldWing van Ap Baarse moest op het Zweedse eiland Öland per motorambulance worden vervoerd wegens een defecte accu

Geert Idema flitst voorbij tijdens een toerit (Foto Boezerooy)

Met een GoldWing kun je ook prachtig sneeuwscooteren (Marco de Laat)

Je kan natuurlijk ook een tent huren (Aart Teeumen)





te maken gehad. Die reparaties lopen uiteen van het vervangen van een schakelaartje tot het vervangen van de distributieriem. Een 50-jarige claimbehandelaar had de pech om twee keer een spontaan weigerende accu te krijgen. De eerste keer was gelukkig voor hem dicht bij huis, maar de tweede keer trof hij het minder, namelijk op het Zweedse eiland Öland. De dichtstbijzijnde motorzaak bleek ruim honderd kilometer verderop te zijn, waarna de GL1500

met een zogeheten motorambulance werd gebracht. Kortsluiting in de accu bleek de oorzaak.


Lichtjes en toeters en bellen

Onder de 57 deelnemers aan deze Lezerstest zijn er slechts drie die nog op een compleet standaard GoldWing GL1500 rondrijden, omdat de GoldWing af-fabriek voor hen al van voldoende extra's is voorzien. De rest heeft zijn Wing van één en vaak meerdere accessoires voorzien. Het meest gemonteerd zijn extra verlichtingselementen en - al dan niet verplicht via de verzekering - een alarm. Gemiddeld werd er voor € 4033,- op de accessoire-afdeling gewinkeld. Een 34-jarige zijspanrijder uit Zuid-Holland spendeerde het meest aan de extraatjes. Naast een zijspan kwamen er een bagagerek, een trekhaak, een aanhanger, een spatlap, extra verlichting en een alarm op. Totale kosten: € 22.000,-.

Een beknopte bloemlezing van andere in het oog springende accessoires, want je kunt het zo gek niet bedenken of het zit wel ergens op: rugleuning, vouwwagen, treeplanken, spatbordverlengers, telefoon-zendinstallatie, cd-speler met wisselaar, navigatiesysteem, spoilers, ruggesteun, trekhaak en heel veel chroom. Verder zijn er ook een aantal GoldWings met wat meer technische accessoires als een ontstekingsvervroeger, zwaardere voorvorkveren, rvs-remleidingen, de al eerder genoemde geflowde cilinderkoppelen, een tussendemper voor een mooier uitlaatgeluid en een geclaimde 8 pk's aan extra vermogen.

Het GoldWing-virus

Dat de deelnemers meer dan tevreden zijn met hun GoldWing blijkt wel uit het rijtje cijfers. Gemiddeld waarden ze de zespitter met een 8,1. De laagste cijfers zijn een 6,4 voor de

sluutelvriendelijkheid en een 3,3 voor de bevestigingsmogelijkheden voor een tanktas. Om dat laatste zal wel niemand malen met zo'n enorme kofferset. Duidelijk is wel dat de overgrote meerderheid verslingerd is geraakt aan Honda en aan de GoldWing, want voor 91% zal een eventuele volgende motor opnieuw een Honda zijn en voor 77% hoe dan ook een GoldWing. In bijna alle gevallen zal dat dan de nog imposantere GL1800 moeten worden. Maar dan zal er wel het nodige moeten worden bijgepast, want gevraagd naar de inruilwaarde van hun huidige GL1500 berekende Computerburo Wacosoft een gemiddelde van € 15.431,-. En daar zitten veel van de 57 deelnemers wel een beetje tegen aan te hikken. „Maar”, zo stelt een van hen het treffend, „onder normale omstandigheden hoef ik eigenlijk geen volgende motor aan te schaffen.” 



Peter van Laarhoven en partner tijdens een toerrit

De Wing van J.H. de Greef



DE 46e LEZERSTEST: YAMAHA YZF1000R THUNDERACE

Het onderwerp van de volgende Lezerstest is de Yamaha YZF1000R Thunderace. Wil je meedoen, vraag dan een vragenformulier aan. Dat kan telefonisch (036-523 33 52), per fax (036-523 32 31), e-mail (redactie@moto73.nl) of per post (MOTO 73, Antwoordnummer 1492, 1300 VE Almere, postzegel niet nodig). Het vragenformulier wordt per post toegestuurd en kan niet worden gemaild. Het ingevulde vragenformulier dient uiterlijk 31 maart te worden aangevraagd. Inzenden kan tot en met 21 april. Om mee te kunnen doen, dien je als huidige eigenaar zelf minimaal 10.000 kilometer met je Thunderace te hebben gereden. De uitwerking van de Lezerstest willen we graag illustreren met foto's en dia's van de deelnemers aan deze Lezerstest. Alle meegestuurde foto's en dia's worden na publicatie van de Lezerstest geretourneerd.

