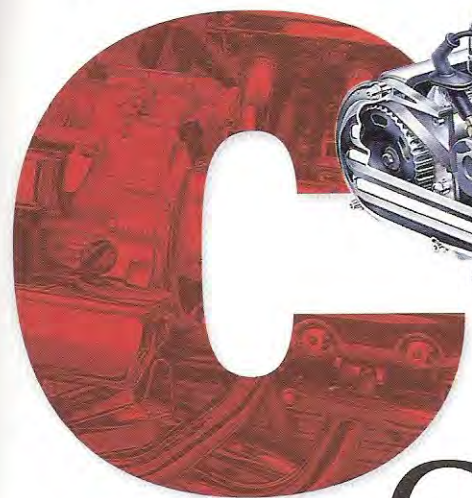
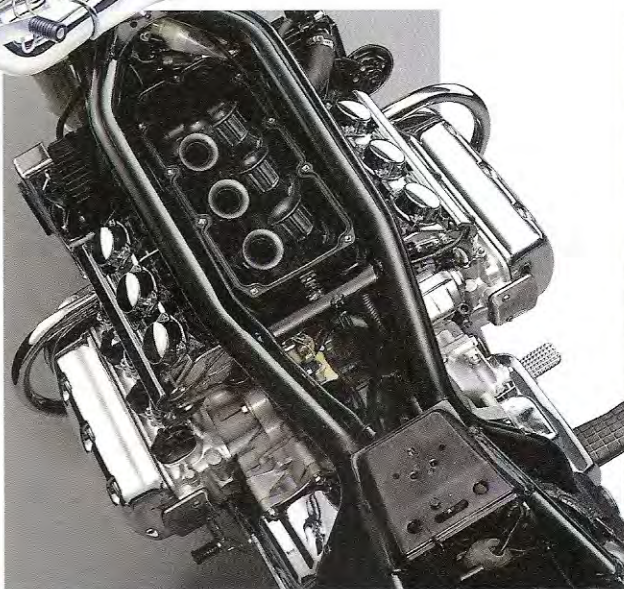
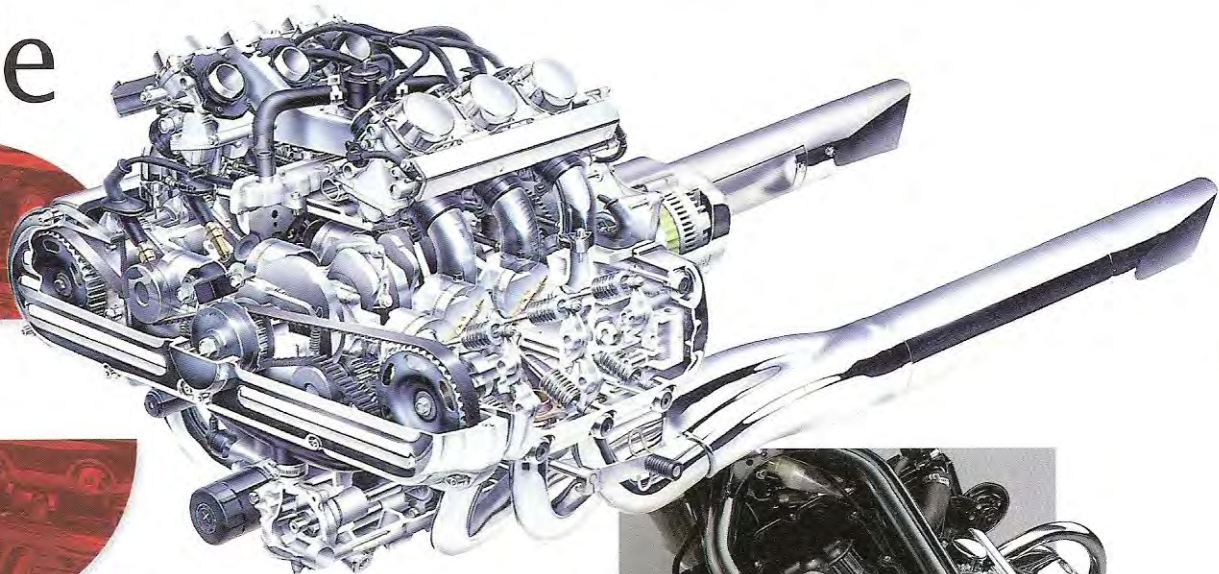


DE HONDA VALKYRIE F6C, DE VOORGANGER VAN DE F6B?

Met de



van Cruiser



De naam 'Valkyrie' stamt af van de Noorse mythologie en is de benaming voor de geharnaste strijdgodinnen op gevleugelde paarden die gesneuvelde strijders van het slagveld naar het Walhalla brachten. Richard Wagner heeft er zijn opera 'die Walküre' naar vernoemd.

SUPREME CRUISING

De GL1500C Valkyrie was het geesteskind van ontwerper Makoto Kitigawa en zijn Amerikaanse tegenhanger Joe Boyd uit de Honda Marysville (Ohio) fabriek. Boyd werd ook wel eens 'GL Joe' genoemd vanwege zijn affiniteit met de GL1500 Gold Wing. Het was één van die mensen die met veel passie, vakmanschap, talent en overredingskracht de heersende cultuur en opinie binnen de Honda-gelederen wist te overtuigen dat niet een V-twin, maar de zescilinder boxer uit de GL1500 het uitgangspunt diende te zijn van een toekomstige 'Honda Supreme Cruiser'. Op 11 april 1996 rolden de eerste zeventig van de totaal 48.420 Valkyries (gebaseerd op serienummers) van de band. Het blok was voorzien van zes 28 mm Mikuni carburateurs, het maximum toerental was met

EENS IN DE ZOVEEL TIJD KOMT ER EEN MOTOR OP DE MARKT DIE VANAF HET BEGIN DOOR KENNERS EN LIEFHEBBERS WORDT AANGEMERKT ALS EEN 'CLASSIC'. DAT WAS OOK HET GEVAL MET DE HONDA GL1500C VALKYRIE, DIE NIET LANG NA ZIJN INTRODUCTIE IN 1996 IN DE US WERD UITGEROEPEN TOT 'CRUISER OF THE DECADE'. GEEN WONDER, WANT HET MODEL WERD GEZIEN ALS EEN TIJDLOZE EN UNIEKE MOTORFIETS DIE QUA ONTWERP, UITSTRALING, RIJ-EIGENSCHAPPEN EN VERMOGEN DE CONCURRENTIE DESTIJD VER ACHTER ZICH LIET.





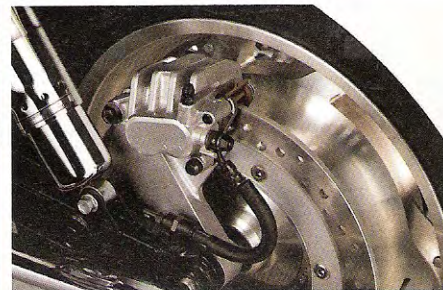
De exuberante Rune bleek alsnog een efficiënte machine op de weg.

Toch is dit in eerste instantie een verzamelobject gebleken waarvan er uiteindelijk maar zo'n 4000 zijn geproduceerd.

1000 toeren verhoogd naar 6.500 o.p.m., de nokkenas was radicaler getimed en aangepast voor een heterere bedrijfstemperatuur, de transmissieratio's werden veranderd en tal van verchromde onderdelen waren op het blok aangebracht. Verder was de achteruitversnelling vanwege gewichtsbesparing weggelaten. Ook het bestaande frame was drastisch aangepakt en er werd een nieuw extreem star 'diamond' frame ontworpen dat de stabiliteit ten goede kwam bij hoge



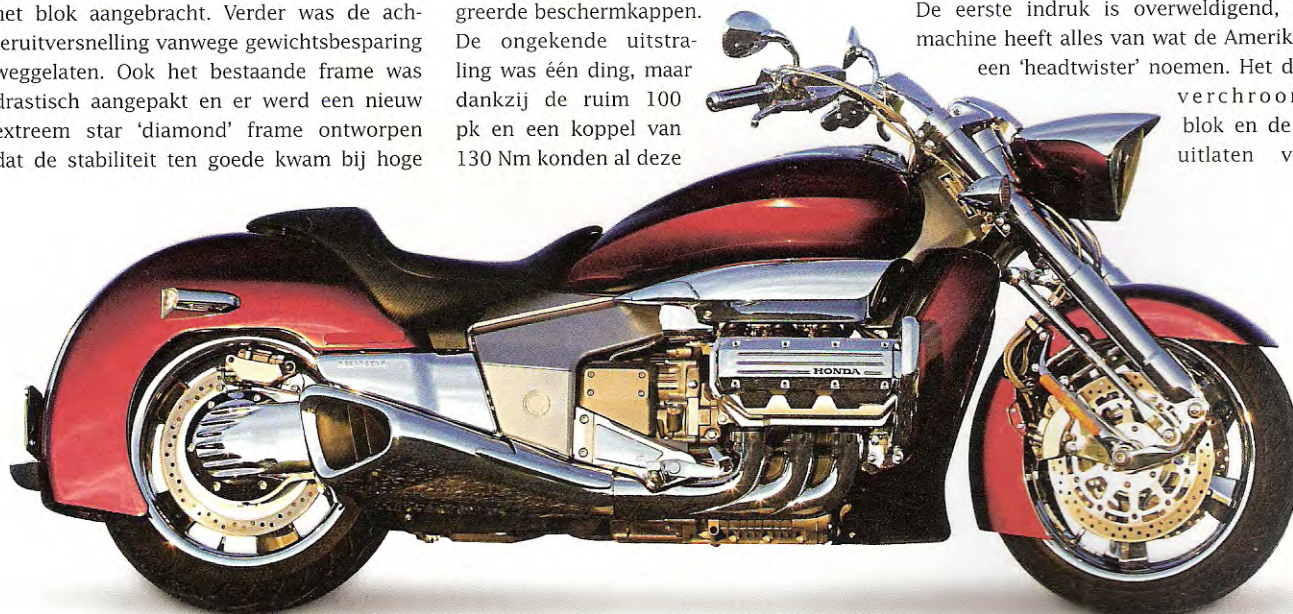
snelheden. Ontaan van alle kappen en accessoires en met een omgekeerde 45 mm telescoopvork en twee vette zes-in-zes uitlaten voor een doffer geluid was de GL1500 tot een zeer solide, maar toch sportief ogende retro-cruiser omgetoverd. De 'Standard' was eerst, later zou er nog een 'Tourer' model bij komen met scherm en koffers, alsmede het meest comfortabele en luxueuze 'Interstate' model met topkoffer en geïntegreerde beschermkappen. De ongekende uitstraling was één ding, maar dankzij de ruim 100 pk en een koppel van 130 Nm konden al deze



modellen van ruim 330 kilo met cardanas ook behoorlijk vinnig voor de dag komen. Niet zo vreemd eigenlijk, als je beseft dat hier de motor van een gemiddelde auto in een pakket van driehonderd kilogram werd geplaatst.

VAN ALLE MARKTEN THUIS

De F6C slaat bij zijn introductie - op 19 januari 1996 in Chicago - in als een bom. De eerste indruk is overweldigend, deze machine heeft alles van wat de Amerikanen een 'headtwister' noemen. Het dikke, verchromde blok en de dito uitlaten verra-





REPORTAGE

DE HONDA VALKYRIE F6C, DE VOORGANGER VAN DE F6B?



DE EVO 6, EEN STIJLOEFENING.

den de pure kracht van deze machine met alle klassieke Amerikaanse eigenschappen en uitstraling. Tijdens het starten valt er een dof gegrom waar te nemen van de zes cilinders. De motor is daarbij zo trillingvrij dat je een dollar tijdens het starten en op toeren brengen op zijn kant op het blok kan zetten, zonder dat deze omvalt. Ondanks het gewicht en de wielbasis van bijna 1m70 laat de Valkyrie zich opvallend makkelijk in bochten manoeuvreren. Je kunt er rustig in vijfde versnelling mee door het landschap cruisen maar ook – liefst inclusief windscherm – op de Autobahn tot aan de tweehonderd kilometer per uur doorstomen. Gemaakt voor de Amerikaanse markt komt de Valkyrie het best tot zijn recht op de snelweg naar een zuidse vakantiebestemming of op één of ander treffen. Mede door de plaatsing van de voetsteunen achter het blok heb je als rijder een rechte zithouding en kan je zonder rug- of zadelpijn met duo lange ritten maken zonder vermoeid te raken.

VARIATIES OP EEN THEMA

Niet lang na de introductie in de US werden in Marysville nog eens 6670 Valkyries geproduceerd voor export naar Europa en Australië, en wel in 27 varianten om te voldoen aan diverse importeisen (in Japan werd overigens ook nog een zeer beperkte oplage geproduceerd met achteruitversnelling). De exportversies werden tot F6C 'Flat Six Custom' omgedoopt en het gerucht gaat dat die wat fantasieloze naam werd gekozen om in Europa associaties met de gelijknamige opera van Wagner te vermijden. Dat was immers de favoriete componist van Adolf Hitler, en in Engelssprekende middens geldt nog altijd het wat besmuikte devies 'don't mention the war'...

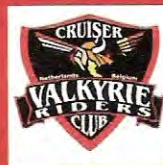
In 2003 kwam GL Joe Boyd om het leven bij een motorongeval, maar toen was het einde van de Honda Valkyrie reeds ingeluid. Rond die tijd bracht Honda de NRX 1800 Valkyrie Rune op de markt, een super customized productiemodel, ditmaal met het GL 1800 blok en bijhorend aluminium frame. Die Rune is een ware lust voor het oog met een totaal uniek design gekenmerkt door vloeiende lijnen en een lang en laag silhouet. De Rune heeft een opvallende koplamp, zwaar verchromde schommelvork en dito geïntegreerde uitlaten meegekregen met een heel bijzondere vorm. Het achterspatbord is diep doorgetrokken en is voorzien van geïntegreerde Led-verlichting. Hoewel een erg efficiënte machine op de weg, is dit in eerste instantie een verzamelobject gebleken waarvan er uiteindelijk naar schatting slechts 3940 zijn geproduceerd. Daarbij zijn er slechts twintig stuks voor de export buiten het Amerikaanse continent afgeleverd.

Tijdens de Tokyo Show 2007 liet Honda een prototype van de Evo 6 zien. Deze naked bike had een minimaal frame, een enkelzijdige swingarm en een gemodificeerd GL 1800 blok met meer dan 150 pk en een naar believen automatische- of voetbediende transmissie. De Evo 6 moest het gaan opnemen tegen de 'muscle bikes' die de Valkyrie qua prestaties inmiddels ver waren voorbij gestreefd, zoals Yamaha's V-Max, de Triumph Rocket III en de Harley-Davidson V-Rod.

Voorlopig stopt de lange bloedlijn van de Flat Six dus bij de F6B, maar iets zegt ons dat daar vroeg of laat nog wel een vervolg wordt aan gebreid...

TEKST: Beer van Huet/DG
FOTO'S: Archief, Honda

DE VRCC, KLEIN MAAR FIJN



Toen ik in 1999 mijn gloednieuwe F6C had aangeschaft, begon ik vol enthousiasme op het internet te zoeken naar onderwerpen over deze geweldige motor. Ik meldde me aan bij de Valkyrie Riders Cruiser Club (VRCC) in de US en ontdekte dat ik er een grote- en levendige familie van meer dan twintigduizend liefhebbers bij had gekregen met een forum dat bruisde van algemene- en technische informatie over de Valkyrie. Omdat deze motor zich uitstekend leent voor het aanbrengen van accessoires, ontstond hierin een groot aanbod en levendige handel waardoor vrijwel geen enkele Valkyrie meer identiek is aan die naast hem. Ook de custommarkt had het model ontdekt en voegde daar talloze Valkyries omgebouwd naar trikes en zijspancombinaties tot sportmotoren en snowmobiles aan toe. Ook in Europa bleef men niet achter en werden Chapters opgericht in inmiddels achttien landen met een levendige interactie. Omdat de Valkyrie/F6C in relatief kleine aantallen is geproduceerd is het model een redelijk exclusieve verschijning op de weg. Zeker in Europa, waar er naar schatting in totaal slechts een vierduizend van rondrijden, het merendeel in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Ook Nederland en België heeft een Honda Valkyrie/F6C Chapter, te vinden op <http://www.vrcc.nl> of <http://www.vrcc.be>. Daar zijn ongeveer vierhonderd eigenaren en liefhebbers in ondergebracht die regelmatig tochten en evenementen organiseren, zowel lokaal, als in internationaal verband. Deelname en registratie is geheel kosteloos en vrijblijvend. Indien je dat wil, krijg je er als het ware een Valkyrie familie bij, zonder de massale - en daarom vaak onpersoonlijke aspecten - van bijvoorbeeld Gold Wing of Harley-Davidson clubs. De eerste Honda Valkyries zijn ondertussen ruim vijftien jaar oud en zijn in veel gevallen overgegaan in andere handen, waardoor er een nieuw elan in de Chapters is gekomen van rijders die vinden dat deze motor niet alleen op internet of in de garage thuishoort, maar juist - en vooral - op de weg. Want daar komt deze classic met allure immers het best tot zijn recht!

BEER VAN HUET - VRCC NL/ B.
CHAPTER REPRESENTATIVE

