

# FACTS & FIGURES HONDA VALKYRIE



*~ CRUISER OF THE DECADE ~*

Samengesteld en uitgegeven door VRCC Nederland/België

## VOORWOORD

De Honda GL 1500C en NRX 1800 motoren worden al enige jaren niet meer geproduceerd. Het zijn dus echte 'Classics'. Je zou daarom kunnen denken dat ze door hun leeftijd alleen nog te koop worden aangeboden of in een garage van verzamelaars stof staan te vangen.

~ NIETS IS MINDER WAAR ~

- 🏍️ De Valkyrie Riders Cruiser Club (VRCC) bestaat uit een grote- en levendige familie van meer dan 20.000 liefhebbers met een forum dat bruist van algemene- en technische informatie over de Valkyrie;  
<http://www.valkyrieriders.com>  
Ook in Europa zijn er VRCC Chapters in 18 landen met een levendige interactie en regelmatige onderlinge bijeenkomsten;  
<http://www.valkyrieriders.eu>  
In Nederland/België is er sinds kort weer een nieuwe, enthousiaste motorclub van Honda F6C/Valkyrie/Rune eigenaren en liefhebbers;  
<http://www.vrcc.nl> en <http://www.vrcc.be>
- 🏍️ Onlangs nog, in 2009 werd de Valkyrie door twee gezaghebbende Amerikaanse motorbladen Motorcycle News en Motorcycle Cruiser gerangschikt onder de beste Cruisers aller tijden;
- 🏍️ De Valkyrie is geen 'Copycat' of 'Look-a-like' maar een unieke productie Cruiser die zijns gelijke niet kent. Omdat er geen elektronische 'zwarte dozen' in de motor zitten (m.u.v. ICM) is afstelling en onderhoud gemakkelijk zelf te doen;
- 🏍️ Door de rij-eigenschappen en het comfort is de Valkyrie niet alleen geschikt voor een rondje om de kerk of op de boulevard, maar juist en vooral voor langere afstanden, zoals vakanties en internationale Treffens.

Dit artikel is gemaakt omdat de club heeft ontdekt dat een aantal Valkyrie eigenaren niet op de hoogte is van het bestaan van een VRCC en probeert op deze manier in contact te komen. Rij je een Honda Valkyrie, of heb je je oog erop laten vallen en wil je er een aan gaan schaffen? Kom dan eens langs op [www.vrcc.nl](http://www.vrcc.nl)! Daar vind je een forum, een agenda voor leuke ritjes en leer je een leuke club medeliefhebbers van deze uitzonderlijke motor kennen!

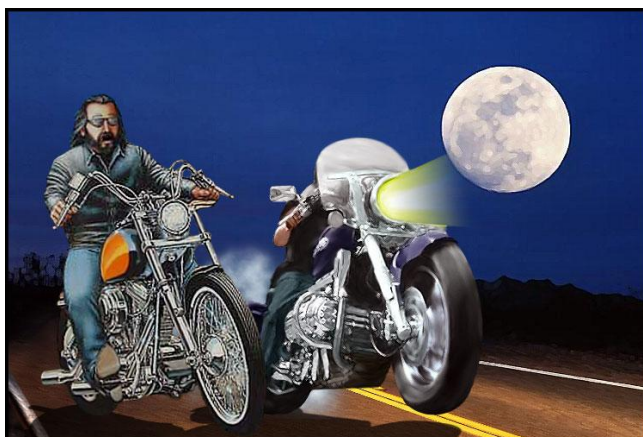
Beer van Huet

[info@vrcc.nl](mailto:info@vrcc.nl)





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'. Dit 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 revolutionaire model werd gezien als een tijdloze- en unieke motorfiets die qua ontwerp, uitstraling, rij-eigenschappen en vermogen de concurrentie ver achter zich liet.



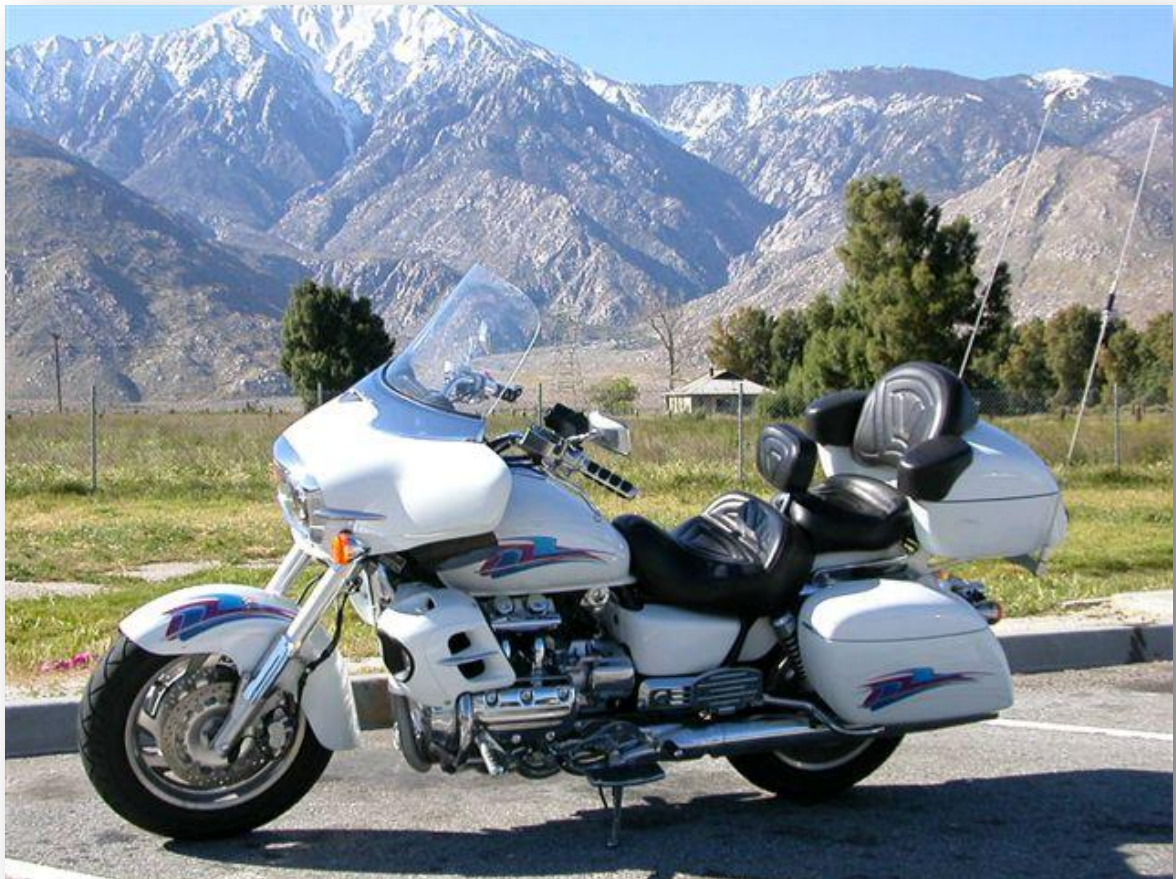
De naam Valkyrie stamt af van Noorse mythen en is de benaming voor gevleugelde dames op wilde paarden die de gesneuvelde helden van het slagveld naar het Walhalla brachten. Richard Wagner heeft er een opera naar vernoemd.



De Valkyrie was het geesteskind van ontwerper Makoto Kitigawa en zijn Amerikaanse tegenhanger, Joe Boyd uit de Honda Marysville fabricagestal, ook wel GL Joe genoemd vanwege zijn affiniteit met de GL 1500 Goldwing. Joe was een 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 Goldwing Boxer motor het uitgangspunt diende te zijn van een toekomstige Honda Supreme Cruiser.



Op 11 april 1996 rolden de eerste 70 van de totaal 48420 Valkyries (schatting, gebaseerd op serienummers) van de band. Het enorme 6 cilinder, 1520 cc Goldwing blok was voorzien van zes 28 mm Mikuni carburateurs, het maximum toerental was met 1000 toeren verhoogd naar 6500, de nokkenas was radicaler getimed en aangepast voor een hetere bedrijfstemperatuur, de transmissie ratio's veranderd en tal van verchromde onderdelen waren op het blok aangebracht. Verder was de achteruitversnelling vanwege gewichtsbesparing weggelaten. Ook het Goldwing 'twin spar' frame was drastisch aangepakt en er werd een nieuw ontworpen, extreem star 'diamond' frame voor de Valkyrie gebruikt dat de stabiliteit bij hoge snelheden ten goede komt. Ontdaan van alle Goldwing kappen en accessoires en met een omgekeerde 45 mm telescoopvork en twee vette 6-in-6 uitlaten voor een doffer geluid was de Valkyrie tot een solide maar tevens zeer sportieve retro Cruiser omgetoverd, die in de verte qua frame wel iets weg had van de Shadow 'Classic Edition'. De 'Standard' was geboren. Later zou er nog een 'Tourer' model bijkomen met scherm en zadeltassen, alsmede het meest comfortabele en luxueuze 'Interstate' model met kofferbak en geïntegreerde beschermkappen.



Maar vergist u zich niet, dankzij de ruim 100 PK en een koppel van 130 NM kunnen al deze modellen van ruim 330 kilo met cardanas nog gemakkelijk een 'wheelie' en 'burnout' maken. Dat is niet zo vreemd natuurlijk, indien men beseft dat de motor van een gemiddelde auto in een frame met een totaalgewicht van net over de 300 kg werd geplaatst.

De introductie op 19 januari 1996 in Chicago sloeg dan ook in als een bom. De eerste indruk is overweldigend en wat de Amerikanen een 'headtwister' noemen. Het monsterachtige, zwaar verchromde blok en uitlaten verraden de pure kracht van deze machine, genesteld in een 'diamond' frame met alle klassieke Amerikaanse motor eigenschappen en uitstraling. Tijdens het starten valt er een dof gegrom waar te nemen van de 6 cilindrs. De motor is daarbij zo trillingsvrij, dat men een Euro tijdens het starten op zijn kant op het blok kan zetten, zonder dat deze omver valt. Ondanks het gewicht en de wielbasis van bijna 1m70, laat de Valkyrie zich opvallend makkelijk- en goed in bochten manoeuvreren. Men kan er rustig in de 5<sup>e</sup> versnelling met lage snelheid mee door het landschap cruisen maar ook, inclusief enorm windscherm, in rap tempo op de Autobahn probleemloos tot voorbij de 200 km/uur accelereren. Gemaakt voor de Amerikaanse markt, komt de Valkyrie op de snelweg naar een vakantiebestemming of Treffen het best tot zijn recht.



Mede door de plaatsing van de voetsteunen achter het blok, heeft men een rechte zithouding en kan er zonder rug- of zadelpijn met duo passagier de hele dag mee worden gereden zonder vermoeid te raken.

Niet lang na de introductie in de US, werden in Marysville, Ohio tevens 6670 Valkyries geproduceerd voor Europa en Australië in meer dan 27 varianten om te voldoen aan diverse import eisen. In Japan is een zeer beperkte oplage lokaal geproduceerd met achteruit versnelling. De GL 1500C export versie werd tot Flat 6 Custom omgedoopt. Het gerucht gaat dat deze, wat fantasieloze naam werd uitgekozen om in Europa associaties met de gelijknamige opera van Wagner die populair was in het Nazi tijdperk, te vermijden.



In 2003 kwam GL Joe Boyd om het leven bij een motorongeval in een periode waarbij het einde van de Honda Valkyrie reeds was ingeluid.

Om te laten zien waartoe het bedrijf in staat was, werden tijdens de 2000 Cycle World Show in Longbeach, CA door Honda vier concept motoren geëxposeerd. De opzet was dat kenners en liefhebbers mede richting konden geven aan de productie van een toekomstige Honda Cruiser die qua ontwerp, technologie en vermogen een nieuwe- en hogere standaard zou neerzetten voor de gehele motor industrie (conform de Honda slogan: 'The Power of a Dream').

Masanori Aoki, die ook aan de wieg had gestaan van de innovaties bij de GL1800 Goldwing en de NSR250, werd benoemd tot projectleider. Aangezien de Honda ontwerpers en technici bij deze opdracht vrijwel geen budget limiet hadden, konden zij met de meest geavanceerde productie technologie tot het uiterste van hun capaciteiten gaan. Een van de vele huzaren stukjes was het ontwerp van een zeer korte uitlaat zonder verlies van vermogen binnen de geldende geluidsnormen. Honda wist het concept in korte tijd in productie te brengen en introduceerde in 2003 de NRX 1800 Valkyrie Rune, 'Limited Edition' met aluminium frame en een krachtiger 1800 cc motor.



**De Rune week natuurlijk aanzienlijk af van de originele Valkyrie, zowel in stijl, doelgroep als prijsklasse.**

**Honda Valkyrie Rune 2003**



**De Rune is een ware lust voor het oog met een totaal uniek en volledig op elkaar afgestemd custom ontwerp. Het model heeft teveel meegekregen om op te noemen maar valt op door haar strakke, rustige lijnen en lage hoogte. De Rune heeft een opvallende koplamp, zwaar verchromde schommelvork en dito geïntegreerde uitlaten meegekregen met een heel bijzondere vorm. Het achterspatbord loopt ver naar beneden en bevat geïntegreerde LED verlichting. Hoewel een gruwelijk beest op de weg, is de Rune primair een verzamelobject waarvan er uiteindelijk naar schatting slechts 3940 van zijn geproduceerd. Daarbij zijn er slechts 20 stuks voor de export buiten het Amerikaanse continent afgeleverd.**





In 2007 bracht Honda een prototype van de EVO 6 uit. Deze 'naked bike' had een minimaal frame, achter één swingarm en een gemodificeerd GL 1800 blok met 3 fuel injectors. Met meer dan 150 PK en een selecteerbare 6 versnellingen of automatische Dual Clutch (DCT) transmissie, was de EVO 6 een groot succes in de Tokyo show.



De EVO 6 moest het gaan opnemen tegen de 'muscle bikes', die de Valkyrie qua prestaties inmiddels zijn voorbij gestreefd, zoals Ducati's Mega Monster, Yamaha's V-MAX, Triumph Rocket III en Harley's V-Rod. De EVO 6 is als zodanig tot op heden echter niet productierijp gemaakt.

Na een afwezigheid van 12 jaar, werd door Honda in 2014 opnieuw een telg aan de Valkyrie familie toegevoegd. De Gold Wing Valkyrie.



Met deze motor werd door Honda tevens de 'classic look' vaarwel gezegd om aan te slaan bij een publiek dat gaat voor kwaliteit, een opmerkelijke stijl en veel vermogen. De 2014 Valkyrie is dan ook, met een gewichtreductie van 75 kg tov de GW, de 1832cc motor met 114 Pk en 167 Nm bij 4000 toeren, Programmed Fuel Injection (PGM-FI) en 6 injectoren, de meest sportieve van de GW en F6B Bagger. En dat is ook duidelijk te merken, wat een power!

Verder is de hoek en lengte van de 45mm voorvork gewijzigd en heeft de machine een groter voorwiel dan achterwiel meegekregen om tegemoet te komen aan een sportieve rijstijl. Ook de enkele swing- arm en verstelbare vering draagt daartoe bij. Met de F6B verschilt de Valkyrie verder in achterframe vanwege de andere zitstijl. De veiligheid wordt gewaarborgd door LCD meters, LED verlichting en ABS remmen met voorin 4 remcilinders.



Indien je een F6C/Valkyrie/Rune hebt, of overweegt er een aan te schaffen krijg je er, indien je dat wenst, een familie van enthousiaste rijders bij. 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 hetzelfde is als een andere. Omdat de Valkyrie 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 4000 van rondrijden, het merendeel in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. In Nederland en België zijn er er ca. 400 eigenaren en liefhebbers die regelmatig samen tochten maken, zowel lokaal als in internationaal verband. De eerste Honda Valkyries zijn ruim 10 jaar oud en velen ervan intussen overgegaan in andere handen, waardoor er een nieuw élan in de Chapters is gekomen. De VRCC richt zich op het samenbrengen van actieve leden, die alles over de Valkyrie op één website kunnen vinden. Er is, naast algemene informatie, evenementen, treffens/tochten en korting op onderdelen, een ruime technische ervaring en -expertise voorhanden. Deelname en registratie is geheel kosteloos en vrijblijvend. Meld je dus aan bij de VRCC NL/B <http://www.vrcc.nl> of <http://www.vrcc.be>

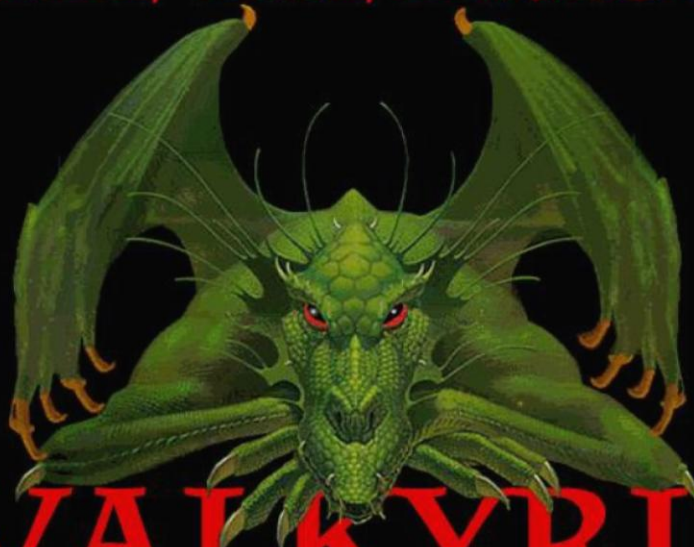


HONDA F6C "VALKYRIE"  
6 CYLINDERS - 1520 CUBIC CENTIMETERS



***VOOR JE HET WEET IS HET WEER ZOMER***

**RIDE THE DRAGON**



**VALKYRIE  
BY CHOICE  
VALKYRIE RIDERS CRUISER CLUB**