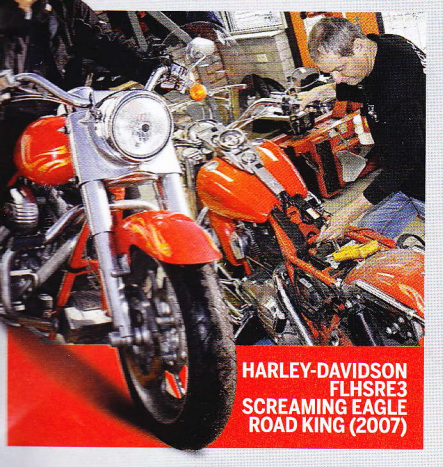
WWW.MOTO73.NL

MODERN TANKEN. WAT IS DE TOEKOMST VAN BRANDSTOFF

MOTO 73

NR. 3 30 JAN. - 12 FEB. 2014 € 4,25

VEELRIJDER



HARLEY-DAVIDSON FLHSRE3 SCREAMING EAGLE ROAD KING (2007)

Dakar 2014

BIKKELS TOT DE FINISHLIJN

YAMAHA TÉNÉRÉ

EENPITTERS MET PIT

BMW G650GS

HUSQVARNA TERRA

PRIMEUR

NIEUW BMW R1200R

GEMAK DIENT DE MENS

KOUWE KLAUWEN?

Winter handschoenen GETEST!

» DUCATI HYPERMOTARD SP
» KTM 990 SMR

HUNKEREN NAAR DE ULTIEME KICK

SUPERSNEL CIRCUIT V
MOEDIGE COUREURS
SALZBURGRI

AP 00
8 710841 980110

BMW
R1200RT

Vermomde fuifganger

Tekst: **Ad van de Wiel**, foto's: **Jacco van de Kui**

De nieuwe R1200RT komt voor niemand als een verrassing. Natuurlijk moest het watergekoelde boxerblok uit de GS uiteindelijk een plek in deze toerfiets krijgen. Toch pakt de samensmelting van een waterkoeler en een RT-verpakking uiterst verrassend uit. De spannendste RT ooit staat vanaf februari in de showroom.

De introductie van de R1200RT mag in werkelijkheid niet echt die naam dragen. Het was eer der een kennismaking. Zo'n korte test periode doet verdriet, want het is een genot om met de nieuwe toerfiets ron te rijden. Bij het inleveren van de RT b BMW Nederland voelde ik me dan ook als een kind dat zijn favoriete speelgo na een kwartier afgepakt ziet. Vroeger zou dat geleid hebben tot een stampvoetend ontroostbaar jankend kind, maar tegenwoordig pak ik dat soort d gen volwassen aan. Dus bedelde en jankte ik net zo lang om meer kilometers tot BMW Nederland beloofde dat MOTO73 de RT dit jaar volop mag testen. De toezegging voelde desondank niet als balsem op de wonde, hoogste als een schrale troost.

HONGERIGE RT

Iedereen die de motorwereld - en BMW in het bijzonder - een beetje volgt, wist dat deze R1200RT er aan zat te komen Het patroon is altijd gelijk bij de Duitse motorfabrikant: rigoureuze vernieu-

wingen volgen hetzelfde pad. Via de GS komen ze terecht bij de RT en tot slot bij de kale R. Nadat de GS vorig jaar al waterkoeling kreeg, is het nu de beurt aan de RT. Daar mogen we blij om zijn; juist dat nieuwe motorblok verandert een toerfiets in een speelfiets.

Veel kopzorgen kostte het inpassen van een nieuwe krachtbron niet. Het blok in de RT heeft een zwaardere krukas dan dat van de R1200GS. Hiermee creëert BMW een rustiger motorloop en een soepelere gasreactie. De dynamo is om dezelfde reden zwaarder uitgevoerd. Bovendien gebruikt de gemiddelde RT-rijder meer stroomvretende gadgets dan GS-bezitters. Een dikke dynamo is dan lekker meegenomen. De laatste verandering heeft weinig met het motorblok te maken, maar beïnvloedt het rijden wel. Dankzij een langere eindoverbrenging maakt het blok minder toeren. Het werkt; bij honderd kilometer per uur draait de boxer 3500 tpm.

In vergelijking met de vorige RT produceert de waterkoeler vijftien pk's extra. Dat maken er 125 en ze komen vrij bij 7750 tpm. Bij het vorige blok waren dat er 110 bij eveneens 7750 tpm. Het koppel steeg van 120 Nm @ 6000 tpm naar 125 Nm @ 6500 tpm. Over zo'n beetje het hele toerenbereik heb je meer dan 100 Nm tot je beschikking. In de praktijk kom je dan ook nooit trekkracht tekort. Het vraagt wel wat meer toeren om het maximale koppel te bereiken, maar laat dat maar aan het nieuwe blok over. De RT is hongeriger naar toeren dan ooit.

LAAG ZADEL ELLENDE

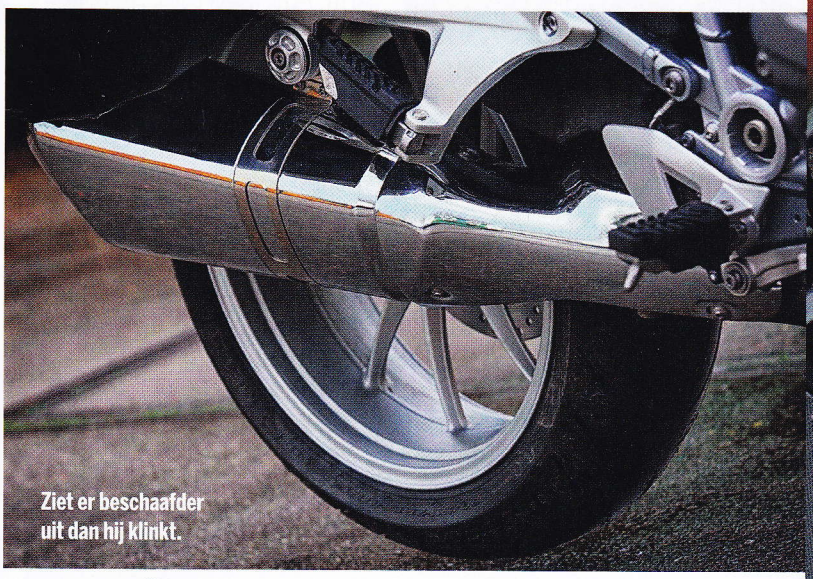
Deze RT zal later bekend staan als de eerste der waterkoelers. Niet alleen het nieuwe boxerblok markeert dat prille begin, hetzelfde geldt voor de K1600-vormgeving van de koplamp en het dashboard. Minder in het oog vallend, maar bepalender voor het rijgenot is de nieuwe zadelhoogte. De driehoek stuur, zadel en voetsteppen zakte in zijn geheel met vijftien mm. Dat is mooi nieuws voor groottoeristen met kleine beentjes. De hoogte van het standaardzadel bedraagt 805 of 825 mm. Het aanpassen van de zadelhoogte is kinderlijk eenvoudig. Het verhoogde zadel brengt de zadelhoogte op 830 of 850 mm. Het lage zadel ten slotte verlaagt het tot 760 of 780 mm. En laat nou uitgerekend de geteste RT beschikken over zo'n lage zetel. Mogelijk dat toer rijders met een bescheiden schofthoog-

RIJDENDE PAKKETDIENST

Een standaard RT kost € 19.400, maar de gereden versie komt uit op € 22.649. Alle op deze fiets gemonteerde accessoirepakketten drijven de prijs lekker op. Deze RT beschikt over: Schakelassistent Pro (€ 461), Comfortpakket (€ 910), Touring-pakket (€ 1499) en het Dynamic-pakket (€ 379). Veel luxe voor veel euro's. Het gaat te ver om op te somwat er allemaal in de pakketten zit. Wil je dat exact weten, kijk dan op www.bmw-motornl en verbaas je over de onvoorstelbare hoeveelheid accessoires.

HANDIG HEUVELHULPJE

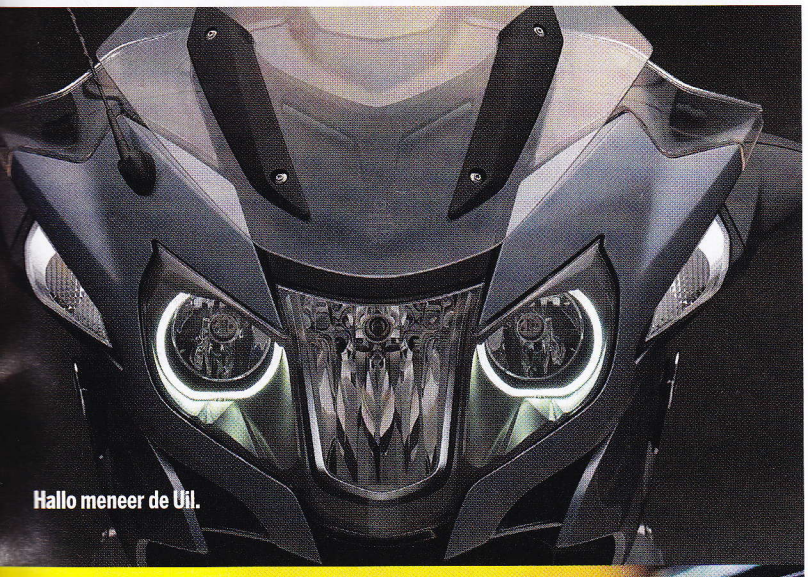
Rijschoolhouders kunnen dankzij Hill Start Control noodgedwongen op zoek naar een nieuwe mop voor hun repertoi De grap om het polshorloge van een (te) zelfbewuste cu achter het achterwiel te leggen bij een heuvelstart is ac haald. Dankzij Hill Start Control staat een motor stil op helling zonder dat de bestuurder de voor- of achterrem manent in moet houden. Het systeem treedt in werking d de voorrem krachtig in te drukken. Het deel-integrale ABS stuurt dan het achterste remcircuit apart aan en bouwt de ber digde remdruk op. Een lampje in het dashboard licht op als het syst in werking is. Bij het wegrijden bouwt de remdruk in het achtercircuit direct af. BMW wa schuwt nadrukkelijk dat het optionele Hill Start Control geen parkeerrem is, maar alleen hulp bij het wegrijden op hellingen.



Ziet er beschaafder uit dan hij klinkt.

Dikke toerder met wespentaille.

Van dit dashboard lees je 23 zaken af.



Hallo meneer de Uil.

Ziet er **druk uit, maar je zoekt geen moment.**

te een gat in de lucht springen, maar iedereen anders vervloekt zo'n zadel. Kies - tenzij het echt niet anders kan - altijd voor een standaard of hoog zadel! Liever met de teentjes aan de grond bij een verkeerslicht dan pijn in je kont. Die levert het platte zadel gegarandeerd op, omdat het een chronisch gebrek aan vulling heeft.

Een houten kont is nog tot daar aan toe, maar de passieve zithouding die het lage zadel veroorzaakt is echt een zonde. De ontspannen en toch actieve zithouding van de RT is altijd goed geweest voor een tien met een griffel. Met de rug iets voorovergebogen was je altijd klaar voor de volgende bochtencombinatie. Het lage zadel verlaagt niet alleen de zithoogte, maar ook het zitcomfort. Plotseling zit het stuur te hoog en maken de knieën een onnodig scherpe hoek. Ik kan niet wachten om de RT met een standaard of verhoogd zadel te rijden. Ik weet zeker dat de vertrouwde, ontspannen en toch licht sportieve zithouding er dan weer is. Daarvoor steek ik mijn hand in het vuur.

BESPOTTELIJKE LUXE

Diezelfde handen prijzen zich gelukkig aan boord van de RT. Na het indrukken van wat knoppen en gedraai aan de multi-controller staat de handvatverwarming aangenaam hoog. De spiegels en winddeflectors buigen de koude windstroom af voordat die de buitenkant van je vingers bereikt. We hebben het geluk dat het tijdens de kennismaking koud en nat is. Normaal zou het cynisme van voorgaande zin af spatten, maar dit keer is er geen woord van gelogen. Dankzij de gure omstandigheden kan de RT zich bewijzen als perfecte doorrijfiets. Ik begrijp de keuze van al die wintervaste gasten met klaphelmen en gewatteerde overalls voor een BMW wel. De stroomlijnruit is volgens de Duitsers verder verfijnd. Over het oude model had ik al weinig te klagen en dat gaat dus ook op voor de nieuwe ruit. Het stelbereik tussen de hoogste en laagste stand is immens. Op z'n laagst zit alleen de helm vol in de wind, maar van kopschuddende turbulentie is geen sprake. Op de hoogste stand tuur je noodgedwongen door de kunststof ruit, maar het levert wel een volledig windluwe plek op. Hoe de ruit zich houdt op Autobahnsnelheden blijft nog even een vraag, maar op wettelijke snelheden valt er niets te zeuren.

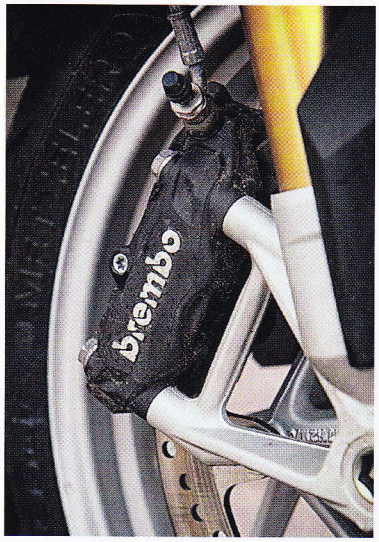
Benen en voeten hebben eveneens niet te klagen. Ze vallen keurig in de uitsparingen van de kuip en blijven daardoor gevrijwaard van koude wind en regen. D volgens mij meest bespottelijke vorm van luxe staat tijdens de testkilometers ook gewoon aan. Met de zadelverwar-

ming op standje drie glijden de BMW en ik behaaglijk door het Zuid-Hollandse landschap. De tank bevat een indrukwekkende 25 liter, maar toch drukt hij de knieën niet te ver uit elkaar. Met een geclaimd verbruik van 1:25,6 (bij 90 km/h) en 1:18,8 (bij 120 km/h) sta je lekker weinig bij de benzinepomp.

VEEL KNOPPEN

Alle accessoires - en dat zijn er (zie kader op pagina 12) flink wat op deze motor - vragen om een fikse verzameling knoppen. Toch verdwaal je nooit in onbegrijpelijke menu's of zoek je langer dan een paar seconden naar de juiste knop. Alles zit logisch gerangschikt op de plek waar je het verwacht en werkt zoals je het verwacht. Je hoeft geen informatica te hebben gestudeerd om deze machine te bedienen/begrijpen en dat mag best eens worden gezegd. Dashboards en bedieningsknoppen van andere fabrikanten drijven je soms tot waanzin, die op de RT staan volledig in jouw dienst. Dat drie volwassenen minuten lang zochten naar de knoppen om de zijkoffers te openen, vergeet ik gemakshalve even. We hebben a) die knoppen nooit gevonden, en b) leerden later dat de zijkoffers een centrale vergrendeling op het stuur hebben.

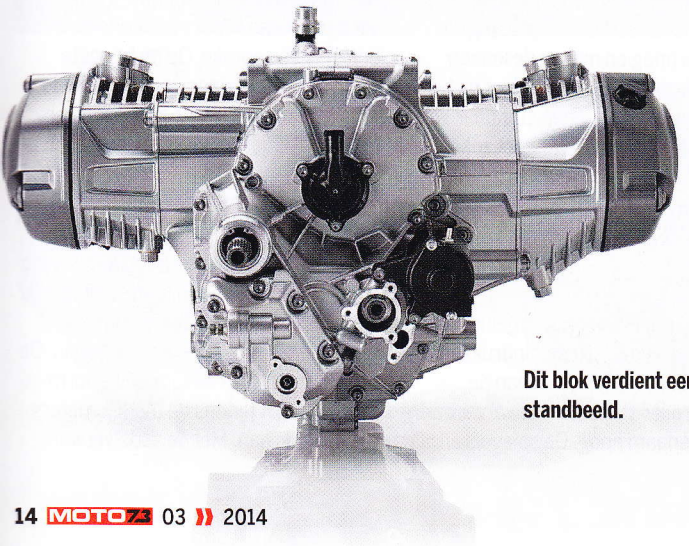
Het dashboard vertoont grote overeenkomsten met dat op de zescilinder van BMW. De analoge kilometer- en toerenteller zijn prima in één blik afleesbaar. Het lcd-scherm geeft informatie over bizar veel zaken. Dat varieert van gebruikelijke zaken als tripmeters, benzineverbruik en temperatuur tot opmerkelijkere zaken als olieniveau en een voltmeter. Als ik goed geteld heb, kun je 21 verschillende zaken aflezen. Zelfs als ik me er een of twee vergis, is dat nog altijd een boel informatie. Het dashboard kan over een hoek van vijf graden kantelen zodat het altijd goed afleesbaar is. Niet alleen het dashboard kennen we van de K1600, de koplamp vertoont ook duidelijke familieovereenkomsten. De wat stompe brede bek van de RT heeft plaatsgemaakt voor een rondere voorkant. En dat kan de boxer prima hebben, zeker omdat de rankere stroomlijn de excellente bescherming tegen de elementen niet beïnvloedt. Door de ronde led-lichten naast de centrale koplamp heeft de RT een eigen smoel. Er komt echt wel iets aan zetten als je de BMW in de spiegels ziet opduiken. Wat op de foto helaas niet uitkomt, is de matte kleur. Op het oog



Hier kun je echt op vertrouwen.

Watergekoelde bron van vreugde.

» JE KUNT IN HET DASHBOARD ERG VEEL INFORMATIE AFLEZEN.


Dit blok verdient een standbeeld.

QUICKSHIFTER OP EEN TOERMACHINE?

Een quickshifter is een van de meest sfeerverhogende extra's op een motor. Je verwacht het alleen op een S1000RR en niet op een RT. Toch kun je ook voor die toerkolos Schakelassistent Pro kopen. Een sensor op de schakelas herkent de wens van de rijder om op- of terug te schakelen en geeft deze informatie door aan het motormanagement. Een toerentalverhoging of -verlaging haalt de belasting van de aandrijflijn. De klauwen van het volgende tandwielpaar schuiven daardoor zacht in elkaar. Terugschakelen gebeurt liefst met gesloten gaskleppen. Bij het schakelen geeft het motormanagement tussengas om de versnellingsbakassen op hetzelfde toerental te brengen. Terugschakelen in deellast of tijdens acceleratie is mogelijk, maar minder comfortabel.

staat er een oersaaie grijze verschijning, maar in het echt is het matte groen/grijs erg mooi. Met wat zon gaat deze motorfiets er stukken beter uitzien.

FUIFNUMMER

De zon laat zich tijdens de testkilometers echter geen moment zien en het wegdek ligt er nat bij. Zelfs onder deze niet ideale omstandigheden geeft de RT direct vertrouwen. Het vergt bij elke nieuwe generatie boxers steeds minder tijd om te wennen aan de Telelever. Bij deze RT schat ik die periode op vier seconden. Het voelt met andere woorden direct vertrouwd.

Comfortabel met je kont op een stoof.

BMW verstevigde het minimale frame van de RT voor meer stijfheid. Ook de ophangpunten van de vering aan de voor- en achterkant zijn steviger uitgevoerd voor meer stijfheid. Bovendien moet dit de feedback verhogen ten opzichte van zijn voorganger. Het zal wel, de RT stuurde altijd al en stuurt nog steeds zeer gemakkelijk. Je rijgt eenvoudig de ene bocht aan de andere. En wat voor een bocht ook volgt, je draait hem kinderlijk eenvoudig op exact de lijn die je voor ogen hebt. De Telelever-voorvork krijgt nog wel eens kritiek, maar deze geeft zijn rijder beslist de gewenste informatie over de toestand van het voorwiel.

Ondanks de goed aansprekende veerelementen haalt de regen de snelheid in het bochtenwerk toch wat naar beneden. Tijdens de rit denk ik met weemoed terug aan een tocht naar de Moezel. Samen met een Triumph Sprint en een Moto Guzzi Norge reden we honderden kilometers onder perfecte omstandigheden. De BMW kon op complimenten van alle rijders rekenen. Ik herhaal de meest sprekende nog maar eens: "We hebben de RT redelijk tot het uiterste gedreven, maar het apparaat gaf geen enkel moment de indruk de moed op te geven." En de volgende zegt eigenlijk alles: "Deze toerkolos is een fuifnummer pur sang." De nieuwe RT is alleen maar een groter fuifnummer. Drie keer raden wie er in de polonaise voorop loopt.

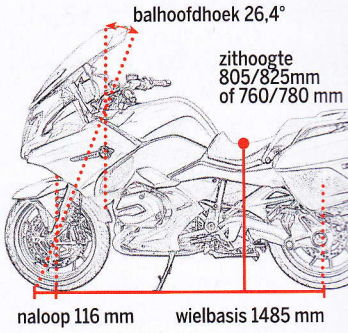
VERDWAALD BLOK

De RT kan ook daadwerkelijk voorop lopen omdat het nieuwe watergekoelde blok er zo lekker aan trekt. Het erft alle goede eigenschappen van het vorige blok, maar voegt er een stuk pittigheid aan toe. Je hebt nog altijd een keurige gasreactie, probleemloze versnellingsbak en een prima vermogensafgifte, maar dit blok loopt langer en krachtiger door. Bovendien is het ook nog boven in de toeren beresterk. Draai in de zesde versnelling bij 1500 tpm het gas open en dit ding katapulteert je in een streep naar de horizon. Soms geeft het blok het idee verdwaald te zijn en eigenlijk in een HP2 thuis te horen. De reactie op een gretige draai aan het gashendel voelt namelijk bijna sportief aan. De boxer geeft wat trillingen door, maar dat draagt alleen maar bij aan de beleving.

De stompe neus is gelukkig verdwenen.

Dat het stijvere frame de stuureigenschappen iets verbetert, neem ik voor kennisgeving aan, maar het enthousiasme van dit blok maakt me echt blij. De boxer trekt er als een dolle aan, maar is gelijktijdig prima in de hand te houden. Geen moment voelde ik de neiging om de motormapping van Road op Rain te zetten. Bovendien heb je de zekerheid van Automatic Stability Control (ASC), ofwel tractiecontrole, achter de hand. De vering houdt het motorisch geweld allemaal bij. BMW stuurde ons op pad met een RT met elektronische vering (Dynamic ESA) en dat werkt zoals altijd feilloos. Je merkt duidelijk de verschillen tussen de standen Soft, Normal en Hard. Afhankelijk van de belading (solorijder/rijder met bagage/rijder met passagier) pas je ook de veervoorspanning vanaf het stuur aan. Gemak dient de mens.

MEER, MEER MEER

De RT schreeuwt om meer. Vooral om meer toeren, maar ook om meer kilometers, meer luxe, meer bochten en meer bestemmingen. De te korte kennismaking leert dat deze toerfiets zijn geroemde toercapaciteiten heeft behouden, maar een leukere aandrijfbron heeft gekregen. Laat het feest beginnen. Vo een dikke toerfiets stuurt de RT licht, maar stabiel. Korte en lange bochten verwerkt hij even goed. Kies het juiste zadel en met het comfort zit het ook prima. De RT was altijd een verfijnde motorfiets, maar het watergekoelde b geeft hem juist een iets ruwer randje. past hem verrassend goed. «

TECHNISCHE GEGEVENS	BMW R1200RT
MOTOR	
bouwwijze	boxermotor viertakt
koelsysteem	lucht/water
klepbediening	dohc
kleppen per cil.	4
boring x slag	101 x 73,0 mm
cilinderinhoud	1170 cc
compressieverh.	12,5:1
vermogen	125 pk @ 7750 tpm
koppel	125 Nm @ 6500 tpm
smeersysteem	wet-sump
brandstofsyst.	elektronische injectie
koppeling	droge plaat
aantal versn.	6
sec. overbr.	cardan
RIJWIELGEDEELTE	
frame	stalen buisprofielen, bi is dragend
voorvering	Telelever
instelmogelijkh.	geen (ESA optioneel)
achtervering	monoschokdemper
instelmogelijkh.	veervoorspanning, uit- gaande demping (ESA optioneel)
veerweg v/a	120/136 mm
bandenmaat v/a	120/70 ZR17, 180/55 ZR17
voorrem	twee 320mm-schijven
remklauwen	vierzuiger, met ABS
achterrem	276mm-schijf
remklauw	tweezuiger, met ABS
OVERIG	
kleuren	blauw, grijs, bruin
garantie	twee jaar
prijs	€ 19.400 (in deze uitv ring € 22.649)
importeur	BMW Nederland
internet	www.bmw-motorrad.n
MATEN EN GEWICHTEN	
gewicht rijklaar	259 kg
tankinhoud	25 liter