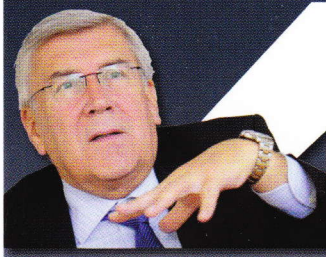
EXCLUSIEF INTERVIEW: ETIENNE SCHOUPPE

"MOTORRIJDERS BLIJVEN REBELLEN DIE NIET DE LES GESPELD WILLEN WORDEN."



MR MOTORRIJDER

DOSSIER: **WATERDICHTE HANDSCHOENEN**

7 PAAR **GETEST**

PRIMEURTEST:

DUCATI 848 STREETFIGHTER

Slimme keuze of slap afkooksel?

TOER BUFFELS

NIEUWE K 1600 GT VS. **1400 GTR** VS. **PAN-EUROPEAN** VS. **FJR 1300**

HIGHTECH VLAGGENSCHIP VERSUS GEVESTIGDE WAARDEN

> BMW GS CHALLENGE

5 UITDAGENDE ROADBOOKS, 10 PROEVEN

> MOTORRIJDER TRIATLON

DE MEEST VEELZIJDIGE MOTORWEDSTRIJD

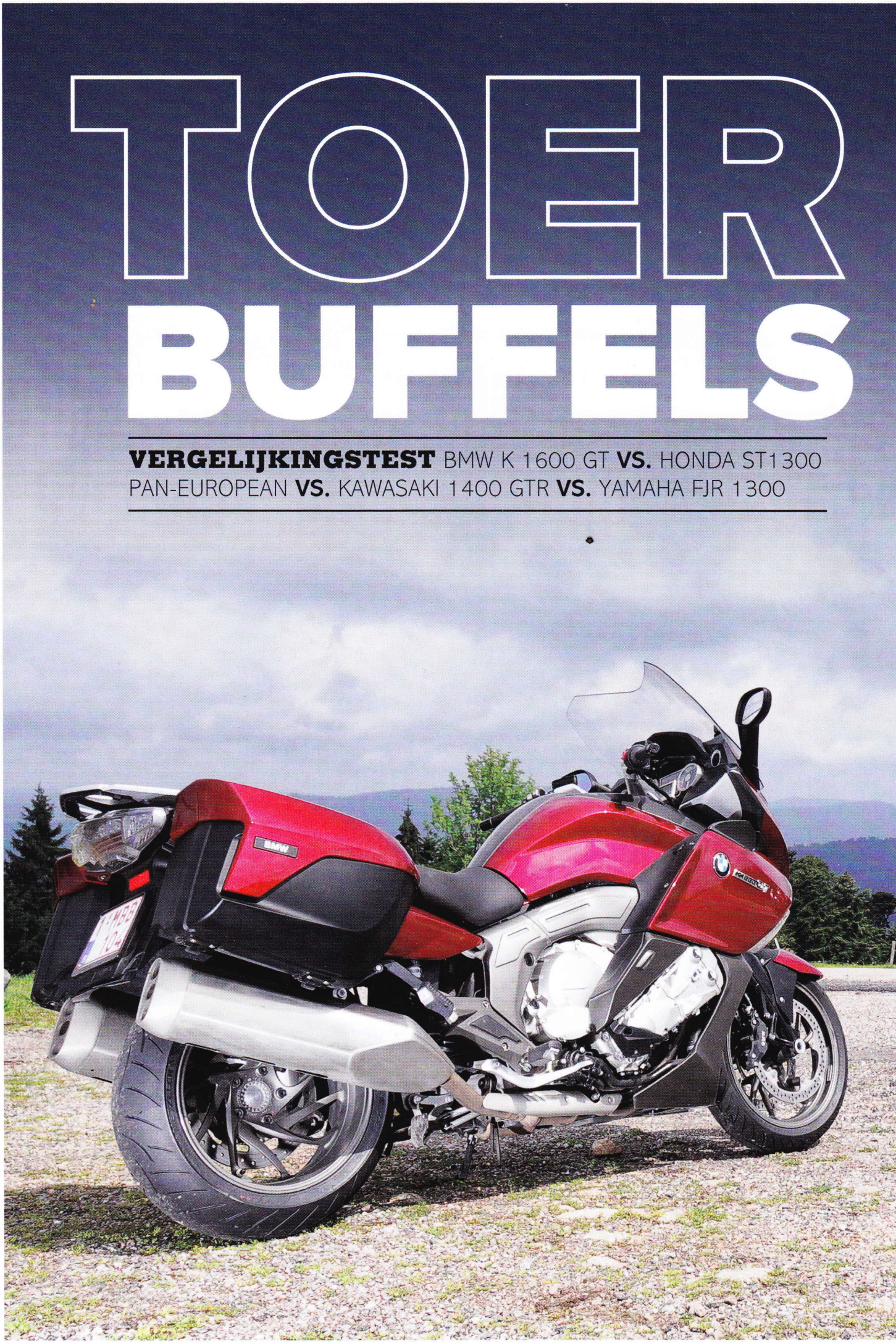
+ TWEE PRACHTIGE ROADBOOKS

> MOTOGP: WIE KLOPT STONER?

€ 4,99
31ste jaargang
MR 390 **OKTOBER** 2011
P608281
09011

TOER BUFFELS

VERGELIJKINGSTEST BMW K 1600 GT **VS.** HONDA ST1300 PAN-EUROPEAN **VS.** KAWASAKI 1400 GTR **VS.** YAMAHA FJR 1300



Er komt lang niet elk jaar een nieuwe buffel op de weide der groottoeristen grazen. De Kawasaki 1400 GTR werd vorig jaar vernieuwd, maar is eigenlijk een evolutie van het model 2008. De FJR werd doorheen de jaren meermaals geoptimaliseerd, maar stamt eigenlijk al van 2001 en de Honda Pan-European is intussen zo goed als ongewijzigd aan zijn tiende jaargang toe. Geen wonder dus, dat de gevestigde waarden qua elektronische snufjes en specificaties overklast worden door BMW's nagelnieuwe K 1600 GT zescilinder: sterker, gesofisticeerder, maar ook omvangrijker en heel wat duurder dan zijn Japanse concurrenten. Dat de K 1600 GT een innovatieve en grensverleggende toermotor is, staat buiten kijf, maar de vraag is of je reiservaring omwille van die technologie ook intenser en/of comfortabeler wordt. Op zoek naar het antwoord op die vraag reden we op twee dagen heen en weer naar de Vogezen. Dik 1.200 kilometer waarvan meer dan 700 in de regen, maar ook een minihittegolf met temperaturen tot 30° Celsius. Een flinke portie autosnelweg, maar net zoveel secundair, van vlotte tweevaksbanen tot krappe bergcols. Een intense en gevarieerde minitrip die verrassend licht en zonder zadelpijn verteerd werd en waarbij meerdere onverwachte conclusies in de doorweekte notieboekjes werden neergepend.

Geschreven door Renaud Amand **Foto's Peter Naessens, Renaud Amand**

Niet van de jongste, maar het sportieve uiterlijk van de FJR spreekt nog altijd aan.

MR MOTORPSYCHOANALYSE

De gebrekkige grondspeling is een vervelende beperkende factor.

Perfect afleesbare, volledige en stijlvolle tellerpartij.

Uit de dubbele, ro
uitlaatdempers ontsn
een diepe, volle kla

YAMAHA FJR 1300

KENMERKEN 1.298CC 4CILINDER-IN-LIJN | 143,5 PK | 134,7 NM | 291 KG (RIJKLAAR) | 25 L. TANKINHOUD | € 18.390,00 (NL.: € 19.999,00)

Toen de FJR 1300 in 2001 op het toneel verscheen, ontketende hij een kleine revolutie in het toersegment. Een onderhoudsvriendelijke cardan én een elektrisch verstelbaar windscherm, wat je toen uitsluitend op de BMW K 1200 LT, R 850 en 1100 RT terugvond, waren lang niet zijn enige troeven. De FJR onderscheidde zich met z'n voor een toermotor ongezien topvermogen van 145 pk, dezelfde remmen als de R1 uit die tijd en volledig regelbare vering. Kortom, de toermotor voor de sportieve motorrijder op leeftijd was geboren en zonder de FJR hadden we waarschijnlijk nooit een 1400 GTR en K 1200, 1300 en nu 1600 GT gehad. Yamaha ontketende een pk-wedloop in het toersegment, maar vreemd was wel dat koffers aanvankelijk niet tot de standaarduitrusting behoorden en ABS zelfs helemaal niet verkrijgbaar was. Doorheen de jaren rijpte de sportieve FJR echter tot een volwaardige toerbuffel. De windbescherming ging er op vooruit, koffers en ABS behoren al enkele jaren tot de standaarduitrusting, richtingaanwijzers werden ook vooraan netjes geïntegreerd in de kuip en de wat goedkoop ogende tellerpartij werd geüpgraded tot een volwaardig, compleet en heel fraai vormgegeven informatiecentrum. Kortom, de FJR werd reeds geruime tijd geleden een volwassen toerbuffel, maar intussen werd hij qua sportieve prestaties wel gepasseerd door de concurrentie, wat maakt dat hij in dit gezelschap met zijn 143,5 pk zowaar de op één na zwakste is! In de praktijk voelt de FJR gedateerd aan, al heeft dat niets te maken met een gebrek aan vermogen, integendeel. Het blok blijft een van de pluspunten van de FJR en presteert sterk over de hele lijn, voelt ook onderin vol aan, produceert de mooiste, diepste grom en etaleert een eindschot dat je zelfs na al die dienstjaren nog steeds niet verwacht op een toermotor. Hij is een fractie minder hallucinant snel dan de GTR en K 1600 GT, maar de acceleraties kunnen nog steeds het best beschreven worden als sensationeel, leuk, maar het nuttige voorbij. Ook het sportieve uiterlijk kan nog steeds op veel bijval rekenen bij het gediversifieerde testteam en qua comfort heb je allerminst reden tot klagen, zelfs al zit je minder goed uit de wind dan op de BMW of de Honda. De zithouding is wat vreemd omdat je bovenop de laag en vlak opgebouwde motorfiets zit, met het stuur vrij hoog, maar dat went al snel. Kilometers malend op de snelweg, zit je goed in het zadel van de FJR. Het kleine opbergvakje in de kuip (dat automatisch vergrendelt) is erg handig en de tellerpartij is niet alleen mooi, maar ook perfect afleesbaar. Toerental en snelheid worden klaar en duidelijk analoog weergegeven en op het lcd-display heb je veel informatie (buitentemperatuur, benzinevoorraad en motortemperatuur elk in een handig taartdiagram, versnellingsindicator, één van beide tripmeters of totale kilometerstand en tijd) die overzichtelijk wordt weergegeven. Zonder zoeken heb je in één oogopslag de info gevonden die je zocht, iets wat op de Pan-European en de hypermoderne K 1600 GT wel even anders blijkt. Wanneer we op de terugweg plots onverwacht getrakteerd worden op een stralende zon en hoogoplopende temperaturen, is het fijn om eraan herinnerd te worden dat je onderste ledematen en lendenstreek niet langer geroosterd worden zoals dat op de eerste FJR's het geval was. Wil je een eitje bakken op de tank, dan moet je in dit gezelschap enkel nog bij de Pan-European zijn... Als comfortabele kilometervreter houdt de Yamaha kranig stand, maar zelfs nog voor je ermee de bergen induikt, voel je dat hij niet dezelfde lichtvoetigheid en speelsheid heeft als zijn drie concurrenten. Als je de FJR in één woord moet vatten, dan is het 'zwaar'. Het blijkt nochtans de motor met het laagste rijklare gewicht te zijn, maar de koppeling laat zich zwaar bedienen, op het gashendel zit veel weerstand en hij reageert ook heftig op bewegingen van de rechterpols. De vier-in-lijn heeft zeer veel motorrem en dat wordt nog meer in de verf gezet door de vlot schakelende vijfversnellingsbak die grote stappen tussen de onderlinge overbrengingsverhoudingen heeft, vooral in de eerste drie versnellingen. Bij bochtige afdalingen is het daarom vaak moeilijk om de ideale versnelling te vinden die net genoeg motorrem biedt. Ook het sturen verloopt zwaar. De FJR Explorer die we enkele maanden geleden in test hadden (zie MR Toeren) toonde zich verrassend lichtvoetig voor een FJR, maar dit testexemplaar manifesteert zich zoals elke andere FJR die we in het verleden hebben getest: altijd stabiel, maar hij vraagt veel input op het stuur om de bocht in geleid te worden en heeft een onderstuurd karakter waarbij je veel meer dan op de anderen het gevoel hebt dat je teveel vraagt van de voorband, wat vooral op nat wegdek niet helpt om het tempo er in te houden. Droogt de baan op, dan trek je veel te snel vonken met de voetsteunen en moet je de rol lossen. In vergelijking met de andere drie heb je op kleine baantjes veel sneller het gevoel dat de FJR te groot en zwaar is om echt van de rijervaring te genieten, en dat is jammer. >>

ONGECENSUREERD

Franz Sebrechts (23-jarige Suzuki RF900-rijder): "Aangename motor om autosnelwegen mee af te haspelen, maar als je wat wil toeren en ook eens een iets scherpere bocht wil nemen, dan moet je sleuren en trekken aan het stuur om hem door de bocht te krijgen. Ook heeft de FJR weinig grondspeling, waardoor de voetsteunen te snel over het asfalt schuren. Omwille van zijn sportieve look vind ik de Yamaha wel de mooiste van de vier."

Mathias Van Steen (24-jarige Honda VFR800-rijder): "De Yamaha schiep hoge verwachtingen met zijn sportieve smoelwerk. Ik vind zijn uiterlijk zeker geslaagd, maar spijtig genoeg viel hij door tekortkomingen ten opzichte van de andere motoren wel wat door de mand. De grondspeling is veel te beperkt, waardoor mijn collega's al schrapend de bochten aansneden en het leek alsof ik achter een doos ontploffend Japans vuurwerk reed. Ook is de windbescherming van de FJR een van de minder efficiënte in dit gezelschap, waardoor ik de Yam met mijn 1m93 al snel relatief oncomfortabel vond."

Paul Amand (59-jarige BMW R 1200 R-rijder): "Het model is wat gedateerd, maar het blijft een goede motor. Het ontbreken van een zesde versnelling is een nadeel. Als je van de GTR op de FJR stapt, dan zit je 'op' de motor in plaats van erin. Dat voelt niet zo aangenaam aan, maar dat gevoel verdwijnt na een tijdje. Hat dashboard is mooi en geeft meer dan genoeg informatie. Stuurt niet zo lekker als de anderen."

KAWASAKI 1400 GTR

KENMERKEN 1.352CC 4CILINDER-IN-LIJN | 155 PK | 136 NM | 304 KG (RIJKLAAR) | 22 L. TANKINHOUD | € 17.699,00 (NL.: € 20.498,00)

De 1400 GTR kwam er in 2008 overduidelijk als Kawasaki's antwoord op de populaire FJR 1300. Hij had net als de Yam een cardan, een elektrisch verstelbaar windscherm en geïntegreerde koffers en hij overtrof de FJR qua sportieve prestaties met iets grotere longen, tien pk extra, radiale remklauwen, kroonbladvormige remschijven en een volledig regelbare, omgekeerde voorvork. Hij had en heeft veel meer grondspeling dan de FJR - waardoor je er sneller en platter mee door de bocht kan - en is standaard uitgerust met bandendruksensoren, wat in eerste instantie wel handig is, maar later voor vervelende alarmmeldingen zorgt wanneer de batterijen van de in de banden geplaatste sensoren aan vervanging toe zijn. Voor de vorig jaar geïntroduceerde tweede generatie, sloeg Kawasaki nog verder het hightech pad in waardoor het toervlaggenschip nu ook is uitgerust met uitschakelbare tractiecontrole, remassistentie, een Eco-mapping die het verbruik daadwerkelijk met 10% naar beneden brengt en standaard verwarmde handvatten. Schipperen tussen de diverse functies van het dashboard kan voortaan van op de linker stuurhelft met het knopje dat voorheen dienstdeed als passeerknop, iets dat op de FJR en Pan niet mogelijk is zonder een hand van het stuur te halen. Daarnaast werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de windbescherming van kuip en windscherm te verbeteren en om de spiegels hoger te plaatsen met het oog op zowel een optimaal zicht naar achteren als een betere bescherming van de handen. Het resultaat was een fors verbeterde GTR die zich meteen de standaard best uitgeruste motor op de markt mocht noemen.

Hoewel Kawasaki uiteraard heel erg goed naar de FJR heeft gekeken bij de ontwikkeling van hun toerbuffel, voelt de GTR zeker niet aan als een verbeterde FJR waarop een Kawasaki-logo werd gekleefd, want beide motoren geven een totaal andere indruk van bij de eerste kennismaking. Daar waar de FJR lang en laag aanvoelt, blijkt de GTR net het hoogst en meest compact qua opbouw, maar ook gevoelig topzwaar bij stapvoetse manoeuvres. Je zit kort op het stuur met de benen vrij breed achter de dikke tank, meer dan op de andere drie 'in' de motor. Dat voelt best aangenaam aan, al heeft het wel als nadeel dat het aflopende zadel je in één specifieke positie dwingt en dat maakt dat zadelpijn zich op de zeer lange afstand het snelst manifesteert op de GTR. Een ander minpunt voor de echte kilometervreters die met zo weinig mogelijk tussenstops in één ruk naar het zuiden van Frankrijk of de Noordkaap willen, is de voor een motor van dit kaliber tegenvallende actieradius. Hoewel de tank hoog en breed aanvoelt, is hij met een inhoud van 22 liter veruit de kleinste en met een gemiddeld testverbruik van 7,1 l./100 km zwelgt de GTR de liters Euro 95 ook het gulzigst naar binnen. Nu is een theoretische actieradius van 309 km nog net aanvaardbaar voor een toerbuffel, maar het neemt niet weg dat hij achterop hinkt tegenover de andere drie. De windbescherming op de laatste generatie GTR's staat op hetzelfde hoge niveau als de beschutting waar je op de FJR van geniet, maar dat neemt niet weg dat je op de BMW en Honda toch een meer omvattende en turbulentiearmere afbuiging van de luchtstroom hebt. Kortom, als gebruiksvoorwerp om saai kilometers mee te malen, is de GTR een goede, maar niet de beste keuze. De grote troef van de Kawasaki blijft echter zijn sportieve inborst, die veel nadrukkelijker aanwezig is dan op de FJR. Terwijl de Yamaha aanvoelt als een zware toermotor die ook nog eens verrassend snel is, heb je op de Kawasaki het gevoel dat er iemand koffers en een elektrisch regelbaar scherm op eer ZZ-R 1400 kanon heeft geschroefd. Met z'n licht te bedienen koppeling en gashendel laat hij je speels van z'n overdaad aan kracht genieten en wanneer je door de zesbak accelereert, sluiten de eerste vijf verhoudingen lekker kort op elkaar aan om uiteindelijk uit te monden in een lange overdrive die je uitsluitend op de snelweg gebruikt. De Pan laat hij qua acceleratie moeiteloos achter, hij heeft niet de uitgesproken lastwisselreacties van de FJR en houdt zowaar zonder moeite de K 1600 GT bij, al dient wel gezegd dat de reactie op het gas soms met een fractie vertraging gebeurt. Alsof er rek op de gaskabels zit. In snelle snelwegzwiepers en perfect geasfalteerde kronkelwegen voelt de GTR zich perfect in z'n sas en beleef je hopen lol wanneer je er een ongehoord sportief tempo op nahoudt. Doe je echt alsof je met een sportmotor op weg bent, dan merk je bij late remmanoeuvres wel dat er veel gewicht afgestopt moet worden, want de volledig radiale remwinkel voelt niet echt direct aan qua aangrijpen en stevig doorknijpen zorgt voor beweging in de zwaar belaste voorvork. Ook bij het kortere bochtenwerk gooi je hem weliswaar vrij gemakkelijk over, maar zet de grote gewichtstransfer zich wel door in een kortstondige deining in de voorpartij. Worden de bochten echter krapper en het stuurwerk technischer, dan krijgt de rijder op de topzware GTR het steeds moeilijker, wordt het gevoel in de voorkant steeds vager en moet hij op de rechte stukken zijn vermogen aanspreken om de compactere Pan en - verrassend - de gigantische BMW bij te houden. >>

ONGECENSUREERD

Franz Sebrechts: "Deze dikke toerbuffel/-tank is verdomd krachtig. Hij voelt erg direct aan, waardoor je bij de minste beweging van je rechterpols vooruit schiet. Ik voel in het bochtenwerk wel dat ik op een zware machine zit, hij stuurt niet zo scherp. Er zijn voor mij twee grote minpunten aan de GTR: ik kan me niet goed ontspannen door de zithouding die je in één bepaalde positie dwingt, waardoor ik na een paar honderd kilometer een bavianenkont heb. En ten tweede ontberen de remmen kracht. Dat zorgt ervoor dat hij me bij het bochtenwerk weinig vertrouwen inboezemt."

Mathias Van Steen: "Toen ik deze motor bij de invoerder ging ophalen, zag hij er veelbelovend uit en zo voelde hij ook aan op de snelwegen. Eens in de bergen raakte ik echter mijn vertrouwen kwijt. De remmen bijten niet zoals het hoort en in de bochten blijkt de gasrespons soms veel te agressief, waardoor ik niet het gevoel had de motor echt goed te beheersen. Het resultaat is dat de andere rijders tijdens het bochtenwerk van me weg reden wanneer ik op de GTR zat. En dat ligt zeker niet aan de kracht die in deze machine schuilt, want die is er in overvloed."

Paul Amand: "Mijn favoriet. Je zit 'in' de motor zonder dat je het gevoel hebt met een mastodont te rijden. Je zit lekker kort op het stuur. Telkens ik op de Kawa stap, ben ik meteen vertrouwd met de motor - wat ik bijvoorbeeld niet heb met de Beemer. Adembenemende kracht die de power van de BMW benadert. Mooie en overzichtelijke tellerpartij met voldoende informatie; meer moet dat niet zijn. Ook de mooiste van de vier, maar dan niet in dat aartslelijke groen!"

MR MOTORPSYCHOANALYSE

De sportmotor vermomd als toerbuffel in volle actie

Boswachtergroen is de nieuwe kleur. Past perfect bij de kerstbomen op de achtergrond.

Weinig frivool, wel klaar en duidelijk en te bedienen van op het stuur.

De GTR heeft een voorkeur vo het snellere bochtenwer

MOTORPSYCHOANALYSE

Hij oogt massief, maar eens je gaat sturen voelt de K 1600 GT aan als een pluimpje.

Ook dikke Duitsers zijn welkom in hotel Col de Bussang.

Information overload in kleur. Analoge wijzerplaten staan te ver uit elkaar.

Jammer dat je 'm niet kan horen...

BMW K 1600 GT

KENMERKEN 1.649CC 6CILINDER-IN-LIJN | 160,5 PK | 175 NM | 319 KG (RIJKLAAR) | 24 L. TANKINHOUD | € 20.800,00 (NL.: € 22.250,00)

Met de K 1600 GT drukt BMW op vrij decadente wijze een stempel op de toermarkt. Hij heeft het grootste blok, twee cilinders meer dan zijn concurrenten, de meeste trekkracht met zijn duizelingwekkende 160,5 pk en 175 Nm, een hypercomplete standaarduitrusting die onder andere ook handvat- en zadelverwarming, cruisecontrole, drie rijmodi, een xenon koplamp, boordcomputer en een TFT-kleurenscherm omvat. Dat alles uiteraard vergezeld van een bijbehorend decadent prijskaartje. Vraag is of die bombastische aanpak met al die extra luxe in de praktijk van de GT een betere toermotor maakt. In eerste instantie ben ik daar niet van overtuigd, zelfs al is het lijnenspel visueel geslaagd anders. Het geheel ziet er zeer kwalitatief en modern uit, maar toch in de eerste plaats gigantisch omvangrijk. Afschrikwekkend omvangrijk zelfs, met een massieve voorpartij die qua breedte kan wedijveren met een kleine stadswagen. Hij zou lichter moeten zijn dan de GTR en Pan, maar zo voelt hij in de praktijk niet aan wanneer je 'm van de zijstandaard tilt en aan de hand moet manoeuvreren. Mijn hersenkronkels maken echter een bocht van 180° wanneer ik plaatsneem in het ruime zadel en op de startknop druk. De 1600 zit smal tussen de benen dankzij de naar voren gekantelde cilinders, het TFT-kleurenscherm ziet er poepsjiek uit en de bediening via de draaiknop rond de linker stuurhelft gaat best handig. Maar het is het zescilinderblok dat zich van bij de eerste ontstekingspulsen manifesteert als de grote charme van deze nieuwe Beemer. Diep en vol blaast de zespitter luid zijn bastonen uit beide uitlaatdempers. Trillingen produceert het blok niet. Helemaal onderin herneemt hij niet erg sterk voor een 1.650cc, maar vanaf 3.000 toeren surf je op een tsunami aan koppel en vermogen die blijft toenemen tot wanneer hij aan 8.500 toeren het rood in duikt. Hij is net als de GTR bloedsnel, maar dan eerder op een majestueuze dan op een manische manier. Als je even niet oplet, rijd je in geen tijd aan het dubbele van de snelheidslimiet zonder het gevoel te hebben het blok op te jagen, laat staan pijn te doen. De koppeling laat zich licht bedienen, maar de gasreactie verloopt met een vervelende vertraging die maakt dat de GT steeds wat gewenning vraagt, zelfs om er gewoon mee weg te rijden. Dat is trouwens niet het enige minpunt van de zespitter, want de versnellingbak presteert echt ondermaats. Na de eerste test (zie MR 383) maakte ik reeds gewag van een hard en luid schakelen, maar naar het einde van onze trip toe weigerde de bak meermaals pertinent van gang te wisselen. Irritant, net zoals de tellerpartij die in eerste instantie wel mooi oogt, maar ook op de langere termijn onoverzichtelijk blijft. De ver uit elkaar geplaatste toerenteller en snelheidsmeter zijn onmogelijk in één oogopslag af te lezen en wanneer je op het kleurenscherm in de submenu's moet gaan grasduinen om na te gaan of één of andere grapjas de zadelverwarming op volle kracht heeft gezet, ben je te lang naar het dashboard aan het turen om nog veilig te zijn. De nieuwe K 1600 GT is dus zeker niet perfect, maar toch zijn alle testrijders er weg van. Niet in de eerste plaats omwille van zijn technologische snufjes, want eerlijk gezegd laat ik de rijmodus en ESA na wat obligaat geëxperimenteer in het kader van de test op dezelfde combinatie van Dynamic gasrespons en - overigens nog steeds comfortabele - Sport-setting staan. Neen, de K 1600 GT overtuigt door zijn ongeziene combinatie van reiscomfort en rijdynamiek. Gezeten achter zijn brede windscherm geniet je van een sublieme protectie en hoewel je op alle vier deze motoren bij slecht weer goed beschermd zit en al bij al redelijk droog blijft, heb je alleen op de Pan-European en de K 1600 GT niet de minste problemen om met de elektrische ruit een volledig turbulentievrije windstroom te vinden. Loopt de buitentemperatuur op, dan zijn de uitklapbare verluchtingssleuven die rijwind naar je torso leiden een zegen. Een zeer innovatieve en intelligente oplossing van BMW, net als de centrale vergrendeling van de koffers trouwens. Slotvast of open na één simpele druk op een knopje op de rechter stuurhelft. Geniaal. Alleen jammer dat het op de optielijst staat.

Eigenlijk mag je best wel een hoog comfortniveau verwachten op een motor die op dezelfde leest geschoeid is als het GTL luxetoerschip, maar echt verrassend is het enorm lichte en vertrouwenwekkende stuurgedrag. Kom je van de FJR of de GTR dan is de BMW een ware revelatie. Met twee vingers stuur je hem de krapste haarspeldbocht in, want ondanks zijn omvang gaat de zespitter gretig op hellingshoek. Overgooien gaat ook vlotter dan je voor mogelijk houdt en ook qua maximale hellingshoek slaat hij geen mal figuur in dit gezelschap. Louter kleine aanpassingen aan je lijn voer je best uit met het gas, maar het blijft verbazend hoe goed hij zijn gewicht weet te verstoppen. Ook onder het remmen trouwens, waarbij de gedeeltelijk gelinkte ankers (vooraan remmen activeert ook de achterrem) zeer direct en potent aanvoelen en de Duolever voorpartij zelfs onder de hevigste remmanoeuvres geen krimp geeft. Wanneer ik er volgas een van de vele tot de verbeelding sprekende Vogezencols mee opstuif, ben ik zeker dat er niemand meer volgt. Een blik in de spiegel bewijst echter het tegendeel... >>

ONGECENSUREERD

Mathias Van Steen: "Een kolossaal monster dat aanvoelt als een lichtgewicht. De motor doet alles zoals verwacht, waardoor je na vijf minuten het gevoel hebt dat je er al maanden mee rondrijdt. Ziet er best wel stoer uit, wat wordt bevestigd door de vele nieuwsgierige blikken die hij krijgt toegeworpen. Wanneer je hem op zijn staart trapt, laat hij zijn rauwe zescilinder luidkeels door de straten schreeuwen. De enkele uurtjes die ik op deze motor doorbracht, waren bijzonder plezierig."

Franz Sebrechts: "Als je de BMW van zijn parkeerplaats moet halen, voelt de motor loodzwaar en lomp aan. Maar eens de wielen in beweging zijn, waan je je op een fiets en kan de pret beginnen. De BMW is de meest wendbare van allemaal. Geen bocht is te scherp. Een klein tikje tegen het stuur, de rest gaat vanzelf. Dé grote misser is de versnellingsbak, het is soms zo erg dat hij pertinent weigert te schakelen. Dit maakt van de speelse jongen een moeilijk kind. De power die de zes cilinders leveren gecombineerd met het beestige geluid geven je het gevoel dat je op een racer zit. Prima windbescherming, handig als het regent."

Paul Amand: "Een sportmotor in een toermachine. Wel gevaarlijk vind ik: op de terugweg naar huis met de ruit in een stand die je absoluut wind- en geluidsvrij zet op een natte baan en gietende regen 220 km/u rijden zonder het te voelen! Alleen als hij stilstaat is de motor bijna onhandelbaar door zijn gewicht. Maar eens hij rijdt, lijkt het wel een GS! De zithouding is perfect. Een motor voor verre reizen. Elektronisch gashendel vraagt wel gewenning omdat er vertraging op zit."

HONDA PAN-EUROPEAN

KENMERKEN 1.261CC PARALLELTWIN | 126 PK | 125 NM | 329 KG (RIJKLAAR) | 29 L. TANKINHOUD | € 17.990,00 (NL.: € 19.990,00)

Bij het samenstellen van onze speciale 'Toeren'-editie was ik enorm verrast om de Honda Pan-European terug te vinden in de top zeven van de best verkochte toermotoren. Op een vijfde plaats dan nog, twee plaatsen hoger dan de GTR en dat terwijl de FJR zelfs niet in de top tien voorkomt. Onbegrijpelijk, want 'de Pan' is nooit echt een schoonheid geweest en ziet er intussen flink verouderd uit. De kunststof materialen voor kuip en koffers alleen al laten hem eruitzien als een motor van een andere generatie en qua snufjes en gadgets hinkt hij helemaal achterop. Naar een versnellingsindicator, led-verlichting, tractiecontrole en standaard handverwarming is het, om maar enkele zaken te noemen, vergeefs zoeken op de ST 1300. Bovendien heeft hij met zijn 126 pk het minste vermogen en weegt hij, afgaand op de opgegeven gewichten, het zwaarst. Goedkoper dan de andere twee Japanners is hij qua catalogusnotering evenmin, maar omwille van zijn aanhoudende populariteit vonden we dat hij in deze test niet mocht ontbreken. Eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik weinig verwacht van de negen jaar oude Honda, maar hij blijkt zowaar de revelatie van de test. Hij loopt qua uitrustingsniveau achter en het digitale gedeelte van de tellerpartij blijft een rommelig kluwen van moeilijk te ontwar(r)en informatie. Het motorgeluid van de V4 klinkt alles behalve begeesterend, maar eens je met de ST1300 gaat rijden, merk je meteen dat het plaatje klopt en dat deze Honda nog dateert uit een tijd waarin 'the Big Red' veel meer ontwikkelingswerk in hun modellen stak dan de concurrenten. Van de boterzachte, mooi gespreide versnellingsbak over de soepel te bedienen koppeling, de perfect doseerbare, progressieve gecombineerde remmen tot de uitmuntende handelbaarheid aan lage snelheid en de ruime, ergonomische zithouding; het geheel klopt gewoon als een bus en laat zich met een gemak besturen dat je niet verwacht op een motor van 329 kg. Hij voelt in vergelijking met zijn concurrenten veel kleiner, compacter en lichter aan, waardoor je er nonchalanter mee gaat rijden en minder snel geïntimideerd bent. Hij stuurt ook oneindig veel gemakkelijker in dan de twee andere Japanners en hoewel de voorvork niet instelbaar is en je achteraan enkel de veervoorspanning en uitgaande demping kan regelen, voelt de Pan in standaardsettings al meteen perfect uitgebalanceerd aan. Hij snijdt als een mes door de bochten en rijdt op de krappe bergwegen al zijn concurrenten zoek, de dik 30 pk sterkere en op zich ook vlot sturende BMW incluis. Ondanks het feit dat de Honda duidelijk minder fors accelereert dan de rest van de bende, is er niemand die vindt dat het hem aan vermogen ontbreekt. De kracht is weliswaar niet overweldigend, maar wel alomtegenwoordig én gelinkt aan een fluwelen gasrespons die je op geen enkele van de andere drie terugvindt. Kortom, de Honda zet stevig aan tot nadenken over de alsmaar meer bombastische aanpak van het begrip toermotor. Dat doet hij trouwens niet alleen wanneer je boven op de berg even moet wachten op de rest, maar ook bij het malen van lange, saaie afstanden. Samen met de FJR verbruikt hij het minst (6,5 l./100 km) en gekoppeld aan de grootste benzinevoorraad van 29 liter heeft hij veruit de grootste actieradius. In theorie geraak je er zelfs 446 km ver mee in één ruk. Het is de enige die qua ergonomie en windbescherming de BMW kan evenaren, met dank aan een ruim zadel en een windscherm dat een ongezien regelbereik heeft van maar liefst 18 centimeter. Met de ruit bijna verticaal loopt de Pan niet meer als op rails wat de rechtuitstabiliteit betreft, maar echt onveilig voelt het zo gewraakte 'wiebelen' nooit echt aan. Het blijft echter een minpunt, zeker wanneer je ziet hoe onverstoord kaarsrecht de BMW aan supersonische snelheid door de lucht klieft en dat zonder dat de wendbaarheid ervoor opgeofferd moest worden. Een tweede gebrek merken we pas wanneer we weer huiswaarts keren en geheel onverwacht genieten van een prachtige dag. Tot aan de Belgische grens dan toch. Temperaturen lopen op tot 30°, wat op alle andere motoren behalve de BMW tot hevig zweten leidt, maar op de Pan-Europ word je letterlijk gekookt in eigen nat. De door het motorblok ontwikkelde hitte zorgt er zelfs voor dat gastrijder Mathias er twee brandgaten in z'n regenpak aan overhoudt, gewoon gesmolten door de kuip heen. Kortom, de Pan-European is zeker niet perfect en Honda heeft ruimte tot verbetering om het concept op punt te zetten en te moderniseren. Iets meer stabiliteit aan hoge snelheid, een betere warmteafvoer, een opgefrist uiterlijk en een beter afleesbare tellerpartij; meer heeft Honda niet nodig om van deze 1300 opnieuw een referentie en testwinnaar te maken. >>

ONGECENSUREERD

Mathias Van Steen: "Deze motor heeft me sterk verbaasd. Het uiterlijk vind ik eerder aan de saaie, oubollige kant, maar al rijdend vergeet je dat snel. Zelfs op bergpassen diep in de Vogezen gaf deze motor me veel vertrouwen, waardoor het haarspeldbochtenwerk een feest werd. Ook tijdens de heen- en terugreis was hij een goede schuilplaats voor de regen. Aan hoge snelheid op de snelweg geeft hij soms een onstabiel gevoel. Misschien is het tijd voor Honda om dit stokpaardje eens in een nieuw kleedje te steken en zo opnieuw de markt te veroveren?"

Franz Sebrechts: "Heeft een nogal verouderde look en mist wat pit waardoor het een 'bompa-motor' lijkt, maar dit zijn voor mij de enige nadelen. Het is de meest aangename toermotor van de vier. Niet de krachtigste, niet de mooiste, maar de Pan heeft alles wat een toermotor moet hebben. Hij schakelt boterzacht, stuurt vlot, biedt een comfortabele zithouding en goede windbescherming,... Ik denk dat het de ideale motor is voor lange reizen. Als ik de enduro-avonturen ooit beu ben, zal ik misschien nog wel overwegen om met een Pan naar China te tuffen."

Paul Amand: "Nog meer gedateerd dan de FJR, maar hij verrast positief wanneer je ermee rijdt. De lineaire krachtopbouw van de motor maakt dat de Pan heel aangenaam rijdt. Een no-nonsense fiets die je alles geeft wat je mag verwachten van een toermotor; stuurt goed, zit goed en biedt enorm veel rijplezier ondanks het feit dat de krachtontplooiing niet zo hallucinant is als op de Kawa en de Beemer. Meer moet dat niet zijn, denk je dan. Naar mijn mening de minst mooie van de vier."

MR MOTORPSYCHOANALYSE

Zo zag een moderne toerbuffel er in 2002 uit. Maar laat je niet misleiden door de gedateerde looks, want de Honda heeft met recht en reden een grote fanbasis.

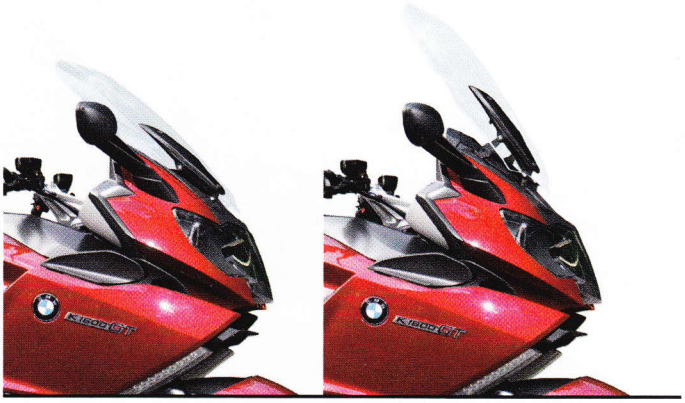
Voelt en oogt ranker en lichter, maar is volgende de technische gegevens het zwaarst.

Ziet er oud uit en het lcd-schermpje blijft een moeilijk afleesbaar kluwen.

De Pan blijft de te klop-pen motor wanneer er gestuurd moet worden.

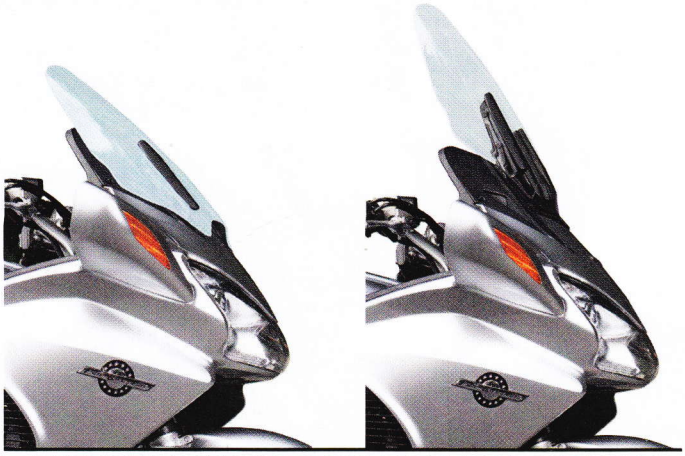
WINDBESCHERMING

Op onderstaande foto's zie je telkens een weergave van de elektrisch verstelbare windschermen van de vier motoren in de hoogste en de laagste stand. Hierop zie je duidelijk dat het windscherm van de Pan-European met voorsprong over de grootste afstand verstelbaar is. De K 1600 GT heeft het breedste scherm en ook de breedste kuip, de GTR heeft dan weer een heel hoog doorlopende ruit, vooral vergeleken met het vorige model. Op alle vier deze motoren geniet je van een uitstekende bescherming tegen regen en wind, maar op de BMW en de Honda is de windbescherming niet minder dan verbluffend.

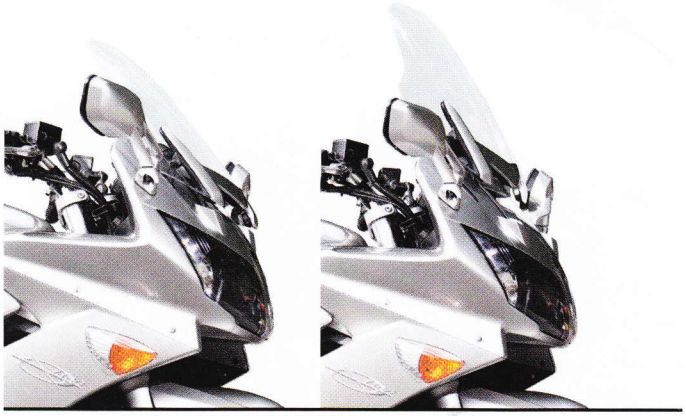


BMW K 1600 GT

KAWASAKI 1400 GTR



HONDA ST1300 ABS PAN-EUROPEAN



YAMAHA FJR1300A

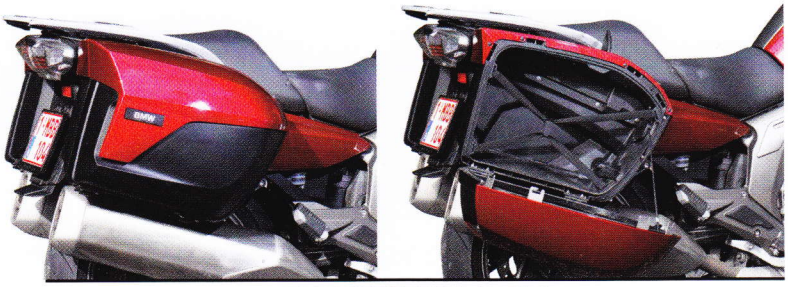
ACHTEROP

Tijdens deze test namen we voor het eerst freelance fotograaf Peter Naessens mee, een 29-jarige Gentenaar die de hele trip aflegde op zijn eigen naakte Yamaha FZ6. Vol in regen en wind en met de ledematen van zijn 1m88 lange lijf flink opgeplooid op de hoger geplaatste racevoetsteunen. En alsof dat nog niet genoeg was, maakten we hem ook nog wijs dat het vergelijken van het duocomfort tot het takenpakket van een fotograaf behoort. Hieronder zijn bevindingen die gniffelend werden opgetekend na vier duoritjes op de Grand Ballon:

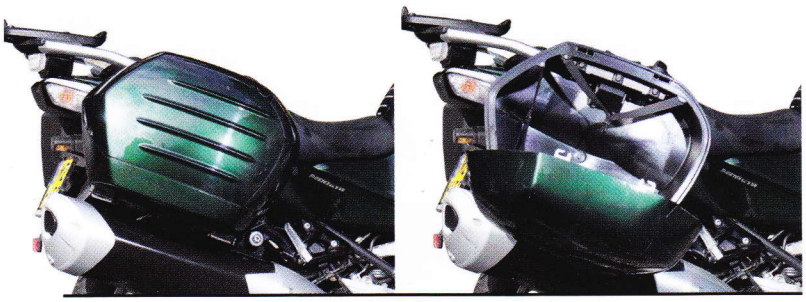
"De BMW is voor iemand van mijn lengte het comfortabelst, want hij biedt de meeste beenruimte. Het duozadel is ruim en dik gepolsterd, de handgrepen staan goed gepositioneerd. Op een gedeelde tweede plaats zet ik de Honda en de Kawasaki. De Pan-European heeft beter geplaatste handgrepen dan de GTR - waarop ze te ver naar achteren staan - maar het zadel is dan weer ruimer en aangenamer op de Kawasaki. Het minst gecharmeerd ben ik door de Yamaha omdat hij merkbaar minder beenruimte biedt dan de andere drie en zijn motorkarakter hem ook nukkiger maakt, wat niet zo aangenaam is wanneer je achterop zit."

BAGAGE

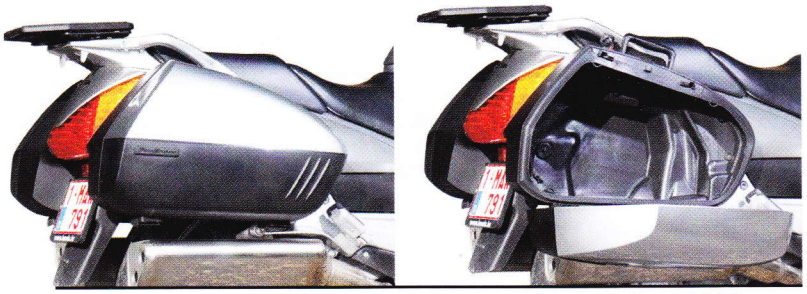
Op de Honda na, waarvan de koffers echt oubollig ogen, zijn de zijkoffers van alle motoren mooi geïntegreerd in het ontwerp. Je kan er overal moeiteloos een integraalhelm in kwijt en ze zijn gemakkelijk te openen en te sluiten, al is het systeem van BMW daarbij wel het handigst omdat je de sleutel niet telkens nodig hebt. Op de Pan-European zijn de koffersluitingen wat weerbarstig en daarom belastend voor de sleutel. De FJR is dan weer de enige die nog enigszins esthetisch verantwoord is wanneer je de koffers verwijdert. De BMW heeft veruit het handigste en ruimste bagagerek, gevolgd door de Kawasaki en de Honda op een gedeelde tweede stek. Op de Yamaha is de laadruimte beperkt en vallen de bagagehaakjes vooral op door hun beperkte aanwezigheid.



BMW K 1600 GT



KAWASAKI 1400 GTR



HONDA ST1300 ABS PAN-EUROPEAN

YAMAHA FJR1300A

VERBRUIK & ACTIERADIUS

Alle vier deze motoren reden exact hetzelfde traject aan exact hetzelfde tempo. Op hier een daar eens een kleine solo-uitspatting na dan toch. In theorie zou je verwachten dat het kleinste motorblok met het minste vermogen ook het laagste verbruik zou laten noteren, maar in de praktijk blijkt dat niet helemaal te kloppen, in die zin dat het niet de krachtigste motor is die het gulzigst blijkt. Eigenlijk ontlopen de verbruikscijfers elkaar amper, want de gulzigste verbruikt maar 0,6 liter meer per 100 km dan de zuinigste. In actieradius echter, zijn de verschillen meer uitgesproken, omdat de gulzigste motor ook de kleinste tank heeft en de zuinigste de grootste.

BMW K 1600 GT
VERBRUIK: 6,6 L./100 KM

HONDA PAN-EUROPEAN
VERBRUIK: 6,5 L./100 KM

KAWASAKI 1400 GTR
VERBRUIK: 7,1 L./100 KM

YAMAHA FJR1300A
VERBRUIK: 6,5 L./100 KM

BMW K 1600 GT
ACTIERADIUS: 378 KM

HONDA PAN-EUROPEAN
ACTIERADIUS: 446 KM

KAWASAKI 1400 GTR
ACTIERADIUS: 309 KM

YAMAHA FJR1300A
ACTIERADIUS: 384 KM

TECHNISCHE FICHE

BMW K 1600 GT

Motor:	1.649cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 6-in-lijn
Boring x slag:	72x67,5 mm
Compressieverhouding:	12,2:1
Max. vermogen:	160,5 pk/7.750 o.p.m.
Max. koppel:	175 Nm/5.250 o.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, cardan
Frame:	gegoten aluminium brugframe
Voorvering:	Duolever, niet regelbaar, veerweg 115 mm
Achtervering:	qua veervoorspanning en uitgaande demping regelbare Paralever, veerweg 135 mm
Voorrem:	320 mm schijven met 4zuigerremklauwen
Achterrem:	enkele 265 mm schijf met 2zuigerremklauw
Banden voor/achter:	120/70-ZR17 / 190/55-ZR17
Wielbasis:	1.618 mm
Balhoofdhoek/naloop:	27,8°/106,4 mm
Gewicht:	319 kg (rijklaar, zonder koffers)
Zithoogte:	820 mm
Tankinhoud:	24 l.
Topsnelheid:	> 240 km/u
Kleuren:	Vermillion Red metallic, Light Grey metallic
Prijs België:	€ 20.800,00
Prijs Nederland:	€ 22.250,00
Invoerder België:	BMW Motorrad Belgium, 03/890 97 11
Invoerder Nederland:	BMW NL, 070-413 32 22

EINDOORDEEL

"Misschien dat deze klasse wel gebaat zou zijn bij een ingrijpende downsizing: wereldse prestaties in combinatie met een lager gewicht."

Biedt de hightech BMW K 1600 GT zescilinder in de praktijk meer dan zijn Japanse viercilinder tegenhangers? Deze vraag stelde ik me bij aanvang van deze vergelijkingstest. Het antwoord op deze vraag luidt 'Ja'. Hij heeft niet alleen meer cilinders, maar biedt ook meer motorische rijsensaties, heeft meer elektronica aan boord, meer verwarming, meer comfort en meer snufjes. Maar hij is niet perfect. De versnellingsbak is voor verbetering vatbaar, net als de gasrespons die last heeft van vertraging en de tellerpartij die niet uitblinkt qua gemakkelijke afleesbaarheid. En op een bochtige bergweg wordt hij afgedroogd door een oubollig uitziende, negen jaar oude Honda met 34,5 pk minder die bovendien 3.000 euro minder kost. Nu kan je terecht de vraag stellen in welke mate eerst bovenop de berg staan belangrijk is voor een toermotor, maar ook aan normaal tempo toont de Pan zich op technische stuurstukjes de aangenaamste gezel doordat hij minder groot en imponerend aanvoelt dan zijn concurrenten. Vooral de Yamaha en de Kawasaki voelen misplaatst en oversized aan wanneer de bochten krapper worden. De FJR 1300 is daarbij de grootste verliezer. Hij is een fractie minder comfortabel dan de Pan-European en de K 1600 GT en wordt qua sportief potentieel overklast door de 1400 GTR. Die heeft zijn plaats voor liefhebbers van pure, onversneden en manische sportmotoraccelerates, rijders die ook op zoek zijn naar comfort en liefst snel reizen. Via de snelweg of secundair, zolang de snelheid er maar inzit. Maar wanneer we op de top van de laatste berg staan die we aandoen alvorens we huiswaarts keren en genieten van een lokale specialiteit, stellen we ons openlijk de vraag of deze klasse van zware toerbuffels niet gebaat zou zijn bij een ingrijpende downsizing. De Pan-European toont dat minder meer kan zijn en biedt – zolang het niet te warm wordt – eigenlijk het meeste rijplezier door zijn lichter aanvoelen, snel en strak sturen zonder daarbij aan comfort in te boeten. Hij oogt te fel verouderd, heeft een te rommelige tellerpartij en een te hoog prijskaartje om als objectieve winnaar uit deze test te komen. Maar zijn kwaliteiten en verkoopscijfers tonen wel aan dat het tijd zou kunnen zijn voor een nieuwe wending. Een kleiner, zuiniger motorblok dat teruggrijpt naar wereldse prestaties in combinatie met een lager gewicht wat op zijn beurt resulteert in een hogere wendbaarheid, maar wel zonder aan comfort in te boeten. Het economische klimaat met de pan uit swingende benzineprijzen is er wel naar. Misschien dat Tadao Baba, de geestelijke vader van de eerste Honda Fireblade die met zijn 'minder is meer'-aanpak in 1992 een revolutie op de sportmotormarkt ontketende, intussen wel de leeftijd bereikt heeft om in het segment van de toerbuffels hetzelfde te doen... ■

KAWASAKI 1400 GTR	HONDA ST1300 ABS PAN-EUROPEAN	YAMAHA FJ1300A
1.352cc, 4 kl./cil, vloeistofgekoelde 4-in-lijn	1.261cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 90° V4	1.298cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 4 cilinder-in lijn
84x61 mm	78x66 mm	79x66,2 mm
10,7:1	10,8:1	10,8:1
155 pk/8.800 o.p.m.	126 pk /8.000 o.p.m.	143,5 pk/8.000 o.p.m.
136 Nm/6.200 o.p.m.	125 Nm/6.000 o.p.m.	134,7 Nm/7.000 o.p.m.
injectie	PGM-FI injectie	injectie
zesbak, cardan	vijfbak, cardan	vijfbak, cardan
monocoque, geperst aluminium	aluminium twin-spar frame	aluminium diamantframe
43 mm UPSD, qua veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, veerweg n.b.	45 mm telescoopvork, niet instelbaar, veerweg 120 mm	48 mm UPSD voorvork, volledig regelbaar, veerweg 135 mm
monoshock, qua veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, veerweg n.b.	monoshock, qua veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, veerweg 123 mm	gelinkte monoshock, volledig regelbaar, veerweg 125 mm
310 mm Wave-type schijven met 4zuigerremklauwen	310 mm schijven met 3zuigerremklauw, DCBS	320 mm schijven met 4zuigerremklauwen
270 mm Wave-type schijf met 2zuigerremklauw	316 mm schijf met 3zuigerremklauw, DCBS	282 mm schijf met 2zuigerremklauw
120/70-17 / 190/50-17	120/70-ZR18, 170/60-ZR17	120/70-17 / 180/55-17
1.520 mm	1.490 mm	1.545 mm
26,1°/112 mm	26°/98 mm	26°/109 mm
304 kg (rijklaar)	329 kg (rijklaar)	291 kg (rijklaar)
815 mm	790 mm	805 of 830 mm
22 l.	29 l.	25 l.
n.b.	225 km/u	n.b.
metallic groen/matzwart, zwart/matzwart	rood, pearl zwart, zilver metallic	zwart, zilver
€ 17.699,00	€ 17.990,00	€ 18.390,00
€ 20.498,00	€ 19.990,00	€ 19.999,00
Kawasaki Motors Europe - Branch Benelux, 02/481 78 20	Honda Belgium, 053/72.51.25	D'Ieteren Sport, (0)2/367 14 11
Kawasaki Motors Europe - Branch Benelux, (+32) (0)2/481 78 20	Honda Nederland, 020-707 00 00	Yamaha Motor NL BV, (0)20-654 60 00