

Amerikaans of Europees toergenot?

In het fraaie decor van de Franse Vogezen confronteerden wij twee supertoerfietsen met elkaar, beide afkomstig uit hetzelfde huis: de Honda GL1500/6 GoldWing en de ST1100 PanEuropean. Bij de GoldWing slaat het woord super op de afmetingen, het gewicht en het bijna decadelange comfort dat deze rijklaar 400 kg wegende machine te bieden heeft. Bij de nieuwe Honda ST1100 PanEuropean staat het woord super voor uiterst doordacht toercomfort en zeer goede rijeigenschappen. Verrassend goed, moeten we zeggen, want qua afmetingen en gewicht rijklaar net boven de 300 kg hoort de PanEuropean ook in de zwaargewichtklasse thuis.

Boven de test van de GoldWing GL1500/6 mag je met even veel recht zetten: door en voor Amerikanen. De GL1500/6 wordt namelijk niet in Japan, maar in de Amerikaanse Hondafabriek in Marysville (Ohio) geproduceerd. Ook al ben je nooit in Amerika geweest, dan zul je zonder twijfel weten dat de eisen die Amerikanen aan hun voertuigen stellen aanmerkelijk verschillen van de eisen die Europeanen aan motorfietsen stellen. In Europa kennen we gelukkig niet de Amerikaanse snelheidslimiet van 55 mijl, zoals die voor de meeste Amerikaanse staten geldt. In Duitsland is men zelfs nog vrij om de gaskraan wagenwijd open te draaien (hoewel dat in verband met de verkeersintensiteit ook daar lang niet altijd verstandig is), terwijl in vrijwel alle andere Europese landen de snelheidslimiet schommelt tussen 100 en 130 km/uur. Het Europese karakter en de rijeigenschappen van de ST1100 PanEuropean worden helemaal verklaard door het feit dat de Europese Hondavestiging in het Duitse Offenbach een belangrijk aandeel in de ontwikkeling had. Al ruim vijf jaar geleden werd via een marktonderzoek het wenspakket samengesteld voor gebruik op de Europese „Autobahnen“. Men is gezien de ontwikkelingsperiode bepaald niet over één nacht ijs gegaan, want er zijn maar uiterst weinig details waarvan je kunt zeggen: daar is niet goed over nagedacht.

Eisenpakket ST1100

De Honda ST1100 PanEuropeantoersuperbike vormt een uitstekende aanvulling van de bestaande Honda modellenlijn, waarin superluxueuze en comfortabele modellen (als de GoldWing) en supersportmotoren (als de CBR en VFRmodellen) al wel vertegenwoordigd waren, maar een combinatie van beide nog niet. Je zou de nieuwe ST1100 heel goed als een soort kruising tussen de GoldWing en de CBR1000F kunnen zien, want van beide modellen lijkt Honda de beste eigenschappen gecombineerd te hebben. Dat wordt duidelijk als we het eisenpakket voor de ST1100 PanEuropean eens doornemen. Honda concludeerde ruim vijf jaar geleden dat de motormarkt behoefte had aan een motorfiets die luxe, comfort, hoge prestaties, handelbaarheid en sportieve stureigenschappen zou combineren met praktische bruikbaarheid en een betaalbare kilometerprijs.

Dus heeft de ST1100 een zeer comfortabele zitpositie voor twee personen, een prima functionerende stroomlijn, heel goede vering, een zeer stabiel rijwielgedeelte, subliem werkende schijfremmen, ruime bagagemogelijkheden dank zij twee in de stroomlijn geïntegreerde 35literzijkoffers (die elk moeiteloos een integraalhelm kunnen bevatten), een actieradius tussen 350 en 500 km dank zij de 29literbenzinetank, makkelijk bereikbare vulopeningen voor olie en benzine (ook als er een tanktas gemonteerd is), goede spiegels (die tevens je handen uit regen en wind houden), een hoog prestatieniveau dank zij de 100 pk sterke, watergekoelde motor, een probleemloze en schone kardan en wordt de handelbaarheid gewaarborgd door een neutraal stuurkarakter en een laag zwaartepunt!

U merkt, we steken nogal de loftrumpet over de allround eigenschappen van de ST1100! Dat doen we natuurlijk niet zonder reden, want hoewel ook machines als de BMW K100RS, de Kawasaki GTR1000, de Suzuki GSX1100F en de nieuwe Moto Guzzi California III vrijwel geheel of gedeeltelijk aan dit eisenpakket beantwoorden, heeft toch geen van die machines het toerraffinement en de gedetailleerde afwerking die je bij de ST1100 PanEuropean terug vindt. Een vergelijking is echter niet helemaal op z'n plaats, aangezien er nogal verschillende prijskaartjes aan al deze merken hangen, terwijl bovendien de motorconcepten aanmerkelijk verschillen. Het best vergelijkbaar zijn misschien nog de BMW K100RS16klepper en de ST1100 PanEuropean, waarbij de belangrijkste conclusie zo je al tot een vergelijking wilt overgaan zou moeten zijn dat de K100RS16klepper de meest sportief sturende motorfiets is van dit duo (alleen al vanwege het feit dat de BMW 50 kg minder weegt en een gunstiger zwaartepunt heeft), maar dat de ST1100 PanEuropean weer winnaar is op het vlak van zitcomfort, actieradius en beschutting. Voor beide machines geldt zonder twijfel dat de kilometerkosten ondanks de hoge aanschafprijs relatief laag zullen zijn dank zij de geringe afschrijving en de vrijwel onderhoudsvrije kardanaandrijving.

Maar goed, tijdens onze Vogezen-trip vergeleken we de ST1100 PanEuropean niet met voornoemde concurrenten, maar met het toervlaggenschip uit eigen huis, de majestueuze GL1500/6 GoldWing, machines waaraan Honda Motor Nederland respectievelijk de prijskaartjes f 24.995, en / 38.995, heeft moeten hangen (jawel, heeft moeten hangen, want ik word ontzettend verdrietig als ik denk aan de hoeveelheid BTW en BVB die vadersje staat van deze machines opstrijkt).

Decadente luxe

Met de Honda GL1500/6 ben je ook bij driesterrenhotels in Frankrijk van harte welkom en snellen zelfs de overige gasten gearriveerd in dikke Mercedesen of BMW's geïnteresseerd de parktuin in om deze Rolls op twee wielen van nabij te kunnen bewonderen. Dat doet je motorhart natuurlijk goed en achteloos laat je de zijoffers en topkoffer openspringen en pak je de bagage, de tekstverwerker en de fotouitrusting, die stofvrij en schoon verpakt zitten in de fraaie Hondabinnentassen. Om het effect te verhogen laat je de Dire Straits via de quadrafonische geluidsinstallatie voor een beschaafd achtergrondmuziekje zorgen en controleer je quasiachteloos via het digitale instrumentenpaneel de druk van de luchthulpvering. Een druk op de knop en de boordcompressor begint te grommen: een beetje druk erbij maar, want morgen zijn we immers van plan de Route des Crêtes vanuit Gérardmer te verkennen en dan zal er een beetje extra gas gegeven moeten worden om de PanEuropean en de ook in het gezelschap verkerende VFR750F bij te kunnen sloffen. De cruisecontrol zullen we dan niet kunnen gebruiken, maar we zullen de 100 paardekrachten van de zescilinder met de hand moeten menen. De brede toerruit zetten we alvast uit voorzorg in de onderste stand, want op de bochtige en heuvelachtige wegen in de Vogezen is een direct zicht op de weg wenselijk. Tevreden over de indruk die de GL1500/6 maakt bij de Mercedesmannen parkeer ik de GoldWing vervolgens in de garage, en vergeet uiteraard niet om bij het achteruitrijden gebruik te maken van de elektrische

achteruitversnelling, een ingenieuze constructie die via de elektrische startmotor wordt aangedreven. Uit mijn ooghoeken zie ik „mijn publiek” bijna achterover vallen van verbazing. Waarschijnlijk heb ik met deze kleine demonstratie weer een paar motorzieltjes gewonnen...

Overigens is de verstelbare voorruit een voorbeeld van „hier is over nagedacht”, want afhankelijk van je lengte kun je de ruit goed afstellen op optimaal comfort. De ruit en stroomlijm van de GoldWing geven, in vergelijking met de PanEuropean aanmerkelijk meer bescherming, zowel wat regen als wat straatvuil betreft. Insecten spatten nooit uiteen op je pak of helm, maar vormen helaas vooral als het gaat regenen een tamelijk ondoorzichtige waas op de ruit. Het lijkt wat tegenstrijdig: niet alleen bij sportief rijden, maar ook bij zware regenval zet je de ruit haastig in de laagste stand. Want alleen door er overeen te kijken heb je het beste zicht op de weg en de verkeerssituatie voor je.

De prestaties van het smeug lopende zescilinderblok mogen er wezen, hoewel Honda het topvermogen beperkt heeft tot 100 pk (74 kW) bij 5200 toeren. Veel imponerender is echter het maximum koppel van 150 Nm bij 4000 toeren. waardoor de 1520 cc grote zescilinder, die per cilinder twee kleppen en één bovenliggende nokkenas heeft, over plenty trekkracht beschikt bij lage toerentallen. De zespitter springt overigens niet al te zuinig om met de loodvrije benzine, wat gezien het enorme frontale oppervlak van de stroomlijn en het gewicht dat in beweging gezet moet worden (met bestuurder en bagage al gauw zo'n 500 kg) niet verwonderlijk is. Daar komt nog bij dat we de Goldwing bepaald niet in een toeristisch tempo over de Route des Crêtes joegen. Over een afstand van 2200 km kwamen we uit op een gemiddeld verbruik van precies 1 op 12, met als meest ongunstige waarde 1 op 8 (volgas autoweg, 190200 kilometer op de teller) en als gunstigste verbruikswaarde 1 op 21,4) genietend toeren).

Qua bereik komt de GoldWing die 24 liter benzine in het laag gelegen reservoir mee kan voeren, daarmee lang niet aan de actieradius van de PanEuropean, die over dezelfde afstand gemiddeld 1 op 14,9 gebruikte. Uitschieters van de PanEuropean waren in dit verband 1 op 12,4 (actieradius circa 350 km) en 1 op 18 (actieradius ruim 500 km). Voor de GoldWing kwamen we bij 1 op 8 niet verder dan 190 km en bij 1 op 21,4 aan een actieradius van 500 km. Opmerkelijk bij de GoldWing is de enorme spreiding in het benzineverbruik, waarbij ik overigens wel zou willen opmerken dat de waarde van 1 op 8 tamelijk extreem te noemen is omdat er waarschijnlijk geen GoldWingrijder is die het in zijn hoofd haalt om 190 à 200 km/uur te gaan rijden. De GoldWing voelt dan namelijk allesbehalve stabiel aan. Zolang het rechtuit gaat en het wegdek geen sporen of hobbels vertoont, blijft het bij een licht kwispelen. Maar het kwispelen wordt een venijnige „wobble” als de vering een gat moet verwerken of er met deze snelheid een lichte bocht in de snelweg genomen moet worden. Met bepakking zou ik de veilige bovengrens voor de GL1500/6 GoldWing op 160 km/uur willen stellen. Het is misschien veelzeggend genoeg dat het bereik van de cruisecontrol niet verder gaat dan 132 km/uur...

Het zal duidelijk zijn dat de stuureigenschappen van de GoldWing echt „Amerikaans” zijn. De machine is absoluut geen racer, maar laat wel behoorlijk hoge reisgemiddelden toe, die qua zitpositie, soepele vering en het „fauteuilcomfort” van de buddy-seat uiterst aangenaam kunnen worden afgelegd. Indien men 130 km/uur hard genoeg vindt, kunnen die reizen zelfs met het gemak van „cruisecontrol” en het genot van een lekker muziekje via de stereoinstallatie (tevens cassettespeler en intercominstallatie) worden afgelegd.

Zo voorzichtig als men met de GL1500/6 GoldWing bij volgas moet zijn, zo tevreden ben ik over de stuureigenschappen bij lagere snelheden. Zodra de wielen eenmaal rollen kan men goed manoeuvreren met de zespitter en lijken de vele kilo's als het ware weg te smelten. Dat heeft natuurlijk alles te maken met het lage zwaartepunt van de zescilinderboxermotor, die laag tussen de wielen gemonteerd is, maar desondanks voldoende grondspeling heeft. Bij bochtsnelheden tussen 50 en 120 km/uur bleek de GL1500/6 GoldWing zelfs verrassend goed te sturen en kan een goede rijder veel lichtere en meer handelbare machines aardig bijsloffen. De zespitter zingt het dan uit en sportief rijden wordt een waar genoegen, waarbij men natuurlijk nooit mag vergeten dat de machine dik 400 kilo weegt, een zeer lange wielbasis heeft en de vering meer op comfort dan op wegligging is afgestemd.

Het integrale remsysteem van de GoldWing blijkt voldoende opgewassen te zijn tegen het hoge eigen gewicht. De capaciteit is zelfs zodanig dat ook bij oneigenlijk gebruik (harder rijden dan waarvoor de GoldWing gebouwd is) de remmen het niet opgeven en er van „fading” nauwelijks sprake is. De remmen zijn goed te doseren en dank zij het feit dat ze goed ingekapseld zijn, zijn ze ook in de regen direct aanspreekbaar en goed te doseren. De hydraulische koppeling functioneert licht en probleemloos, terwijl de vijfbak afhankelijk van het toerental soms hoorbaar, maar altijd trefzeker te schakelen is.

King of the road

Qua afwerking, zitcomfort, compleetheid en luxe is de Honda GL1500/6 GoldWing door bijna geen enkele motorfiets te kloppen. Door de lage zit is de machine uitstekend handelbaar en dank zij de uitgekiende plaatsing van jiffystand en middenbok hoeft men echt geen bodybuilder te zijn om de GoldWing te kunnen parkeren of op de bok te kunnen trekken. In de brede, zachte fauteuils van de GoldWing (zo durf ik de buddyseat wel te noemen) voelen zowel bestuurder als duopassagier zich king of the road, om deze uitdrukking van HarleyDavidson maar eens te gebruiken. Rijden met de GoldWing is toeren in optima forma, vooral als men het element snelheid uit het persoonlijke woordenboek schrapt en de GoldWing gebruikt volgens Amerikaanse normen. Pittig rijden kan, maar liever niet.....

Het Europese toeren...

Daarmee boren we automatisch het gebruiksdoel van de Honda ST1100 PanEuropean aan. Sportieve toeristen zullen zich met de PanEuropean eveneens king of the road voelen, want de ST1100 werd voor slechts één doel ontwikkeld: snel en comfortabel Europa doorkruisen. In dit opzicht stelt de machine niemand teleur. De watergekoelde V4 krachtbron, met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder, kan met zijn 74 kW (100 pk) bij 7500 toeren moeiteloos hoge gemiddelden draaien. De motor levert tussen 3000 en 6000 toeren sublieme trekkracht (maximum koppel 112 Nm bij 6000 toeren) en kan daardoor indien gewenst schakellui bereden worden, maar schuwt qua stabiliteit, handelbaarheid en

wegligging ook sportief stuurwerk op daartoe geëigende wegen niet.

In tegenstelling tot de GL150016 GoldWing begint de ST1100 PanEuropean niet dreigend te kwispelen met de achterkant als de snelheidsmeter constant tegen de 200 km/uur aan leunt en evenmin trekt de machine zich veel aan van oneffenheden en sporen in het wegdek, want zowel de uitmuntende remmen (een testteam van de Verkeersgroep Overijssel van de rijkspolitie gaf de voorrem zelfs unaniem een 10) als de vering zijn afgestemd op sportief gebruik, zonder dat overigens het comfort vergeten werd. De stabiele, 41 mm dikke telescoop poten hebben weliswaar geen instelmogelijkheden voor demping en veervoorspanning (wel een „cartridge” demper in de rechter vorkpoot en een antidiuksysteem in de linker), maar dat neemt niet weg dat de vork uitstekend voldoet, terwijl aan de achterkant een monodemper naar behoefte ingesteld kan worden wat voorspanning en uitgaande demping betreft.

Goede indruk gekregen van de ST1100 PanEuropean (afgezien van wat detailkritiek op het ontbreken van een automatisch uitschakelende clignoteurknop de machine heeft wel een makkelijk bedienbare drukknop, de wat spierkracht vergende middenbok en de door hun plaatsing enige gewenning vragende spiegels), maar ook voornoemde Verkeersgroep Overijssel. Als u weet dat deze mannen heel bijzondere eisen stellen aan hun dienstfietsen en met name letten op wegligging, handelbaarheid en remwerking, dan is het onderstaand „schoolrapport” van het acht man sterke testteam wel heel lovend:

weggedrag bij 100160180 km/uur 8,8
weggedrag op klinkerwegen 8,8
weggedrag op asfaltwegen 8,8
weggedrag in snelle bochten 9,3
handelbaarheid/wendbaarheid 8,5
gevoeligheid voor rijsporen/strepen 7,5
grondspeling 7,5
stabiliteit algemeen 9
weggedrag dank zij de stroomlijn 8,8
afwerking stroomlijn en koffers 7,5
bruikbaarheid spiegels 7,5 – verstelbaarheid spiegels 7,8
zicht op het dashboard 8
werking voorrem 10
werking achterrem 8,5.

Wat de beschermende functie van de stroomlijn betreft waren de mannen van de rijkspolitie duidelijk minder tevreden. Gezien hun werk stellen zij zeer hoge eisen aan de functionaliteit van een kuip, waarbij met name het niet verstelbaar zijn van de voorruit hen een doorn in het oog was (dat heeft onder andere te maken met het feit dat meerdere rijders met dezelfde motorfiets moeten doen en qua afmetingen en postuur eik hun eigen wensen hebben). Qua bescherming tegen weer, wind en turbulentie (lawaai rond de helm) haalt de ST1100stroomlijn bij de politiemannen niet meer dan een krappe voldoende, maar over alle andere zaken waren ze het unaniem eens: een wereldfiets, die stuurt als een scheermes en een geweldig mooie uitstraling heeft.

Conclusie

Op welke doelgroepen Honda zich richt met respectievelijk de ST1100 PanEuropean en de GL150016 GoldWing zal iedereen duidelijk zijn. De PanEuropean is er voor de snelle, sportief sturende kilometervreters; de GoldWing past beter bij de Amerikaans denkende groottoerist voor wie met name de cruisecontrolsnelheid van 130 km/uur hard genoeg is. Beide machines zijn met respectievelijk 25 mille en 39 mille stevig geprijsd, maar daar staat een zeer complete uitrusting, een hoge kwaliteit en een uiterst fraaie afwerking tegenover. Levensduur en betrouwbaarheid staan buiten kijf, terwijl de afschrijving van dit type machines net als bij BMW wel eens reuze mee zou kunnen vallen. Maar over dit laatste zullen rijders die zich een GL1500/6 GoldWing kunnen permitteren zich waarschijnlijk niet al te veel zorgen maken.

ONDERDELENPRIJZEN

inclusief BTW (afgerond op hele guldens)

	Honda ST1100	Honda GL 1500/6
Uitlaatbocht	409	696
Uitlaatdemper	647	628
set (4) rembl. Voor	197	255
set (2) rembl achter	98	84
binnenvorkpoot	204	338
gietwiel voor	1210	1191
gietwiel achter	750	750
Koplampunit	349	890
Richtingaanwijzer	39	80
spiegel	76	390
Koppelinggreep	17	37
remgreep	24	29
voetsteun	41	98

zuiger compleet	144	180
drijfstangset	197	225
krukas compleet	1479	2621
Cilinder	3115	2985
cilinderkop r + l	2474	3063
inlaatklep	29	39
Uitlaatklep	48	70
nokkenas	380	555
nokkenaskettng	99	108
Oliefilter	25	25
Luchtfilter	45	118
pakkingset .	n.b.	421

Dit artikel komt uit de Moto73, auteur Coen Verburg.