

## Zware toermotoren BMWK1100LT, Honda ST1100 Pan European en Suzuki GSX11 00G

Dat het heel belangrijk is om gedurende langere tijd over dergelijke machines te beschikken, bleek op diverse punten duidelijk. De zitpositie bij korte en bij lange ritten kon nu beter op de proef worden gesteld, met en zonder duo. Het gemiddelde verbruik kon beter worden vastgesteld, de stuuereigenschappen werden op hun ware merites getest evenals de remmen en de wegligging. En... van sommige motoren begin je na een tijdje pas te houden!

Bij de drie motoren die deze keer getest worden valt direct de overeenkomst op tussen de BMW en de Honda (beide werden in Duitsland ontwikkeld!). De confrontatie tussen de beide concurrenten op het topniveau wordt direct al ontkracht omdat de BMW K1100LT op volle sterkte is uitgerust, met ABS en diverse andere accessoires. De Honda ST1100 Pan European was ten tijde van de test nog niet leverbaar met ABS en het nieuwe TCS (Traction Control System). Dat is jammer. Ook ontbrak op de Honda een topkoffer, gewoon omdat dat een extra is. Op de BMW is dat ook het geval maar de testfiets was wel voorzien van dat extra. We hebben getracht ons niet door de extra's te laten beïnvloeden.

De 'outsider' bij dit trio is de Suzuki GSX1100G. Een kanjer van een motorfiets die Japan eigenlijk naakt verliet en als zodanig bezig is om een plaatsje op de Europese motormarkt te veroveren. De G werd voor deze test ingezet en de importeur doet daarmee een moedige poging om aan te tonen dat je zo'n pure motorfiets zonder enige beplating erg mooi kunt aankleden. Het is goed mogelijk om zo'n dikke Suzuki een geheel eigen gezicht te geven waarbij je stap voor stap te werk kunt gaan. De gemonteerde kuip is een eigen Suzuki-ontwerp (waarschijnlijk van Shoei) die mooi bij de motorfiets past.

### Prijzen

Uit het bovenstaande blijkt dat de machines niet alle drie van een standaard prijskaartje voorzien kunnen worden. Alleen de prachtige donkergroen metallic uitgevoerde Honda is standaard en heeft een dito prijs: f 25.795,-. Een topkoffer is tegen meerprijs (f 539,-) verkrijgbaar. De Honda-topkoffer is niet zo ruim als die van de BMW. Het Duitse merk doet deze koffer (waarin twee jethelmen passen) niet cadeau; er moet f1550,- af fabriek bij de standaardprijs (f 28.950,-) opgeteld worden. Tevens komt hier nog de prijs van het ABS (f 3.185,-), handvatverwarming (f 384,45) en voorbereiding voor radioinbouw (f 461,65) bij. Met dit erbij kost de geteste BMW f 33.531,10. Dit zijn prijzen af fabriek; koop je eerst een standaard BMW en wil je later deze accessoires erbij kopen, dan gelden er weer andere prijzen. Achteraf ABS inbouwen bij een BMW is echter niet mogelijk; de motorfiets moet met dit niet onbelangrijke extra direct besteld worden. Dat zelfde geldt voor een Pan European, die koop je ook met of zonder ABS. De Honda ST1100 Pan European met ABS en TCS kost f 29.595, De Suzuki in naakte uitvoering komt op f18.499,-, de motorfiets kost met kuip f1.500,- meer en dan blijft de Suzuki net onder de twintig mille. Gemakshalve wordt dan wel even de gemonteerde Krauser-kofferset bij de calculatie vergeten, die kost f 1.039,- De geteste motorfiets komt dus op f 21.038,-.

### Techniek

Qua techniek zijn de drie motorfietsen anders van opbouw, hoewel er enkele overeenkomsten zijn: het zijn alle drie viercilinders en ze hebben vier kleppen per cilinder zodat ze in de categorie zestienkleppers vallen. De Honda en de BMW worden vloeistofgekoeld, De Suzuki is voorzien van het door deze fabriek gebruikte lucht/oliekoelsysteem. Om de grote voor het blok geplaatste oliekoeler nog te laten functioneren laat de kuip voldoende rijwind door. De GSX 1100 G heeft een zeer potente motor die zijn opgegeven vermogen gemakkelijk haalt, zoals eerdere metingen overduidelijk hebben aangetoond. De cilinderinhoud bedraagt 11127 cc en de boring-slagverhouding 78 x 59 mm. Daarmee heeft de GSX van deze drie motoren de grootste cilinderinhoud. De zestienklepper levert op papier 73,6 kW (100 pk bij 800(1 tpm). In de praktijk kan dat in gunstige zin meer dan 10%, afwijken.

De Honda ST1100 en de BMW K1100LT verschillen hier niet veel van. De Honda (1084 cc, boring-slagverhouding 73 x 64,8 mm) wordt opgegeven voor 100 pk (74 kW) en bij een eerdere test kwam daar 106 pk uit. De BMW, die nu ook parmantig 16V op het blok heeft staan, doet daar niet vooronder. De Duitse viercilinder is voor het eerst in de BMW-geschiedenis boven de duizend cc gekomen (1092 cc, boringslagverhouding 70,5 x 70 mm). Het maximumkoppel van de Honda en de BMW ligt nu op topniveau en bedraagt 107 Nm (10.7 kgm). Bij de BMW komt dat bij 5500 tpm vrij en bij de Honda moet je 6000 tpm draaien omdat te bereiken. In de praktijk voelen beide fietsen qua kracht redelijk gelijk aan.

De Honda loopt over het algemeen iets rustiger, zeker in het middentoereengebied. De BMW produceert dan wat meer motorgeluid. Op topsnelheid wint de Honda. Hij is de snelste van deze drie testmotoren. De BMW en de Suzuki hebben een minder gunstig gekozen eindoverbrenging. Voorbeeld: als de toerenteller van de Honda op 5500 tpm staat loopt de ST1100 170 km/u . De Suzuki loopt 150 km/u bij 6500 tpm, hetgeen overeenkomt met dat van de BMW. De GSX 1100G produceert de meeste motortrillingen van de drie. Trillingen die ook in de duovoertrussen voelbaar zijn. Hier verliezen de beide fietsen enig terrein ten opzichte van de Honda. De motoren zijn voorzien van goed schakelende vijfversnellingsbakken en de koppelingen zijn zeer goed te bedienen (hydraulisch) hetgeen het rijcomfort verhoogt. De BMW heeft als enige een digitale aanduiding op het dashboard waar de rijder aan kan zien welke versnelling ingeschakeld is. Dat is best handig, omdat vaak de indruk bestaat bij deze motorfiets dat er nog een keer geschakeld moet worden terwijl de hoogste versnelling al lang ingeschakeld is. Ook de Suzuki maakt zich daaraan schuldig, al is dat gevoel iets minder dan bij de BMW. Suzuki maakt gebruik van de cardan van de Cavalcade, een nog grotere en zwaardere toermotorfiets is. De gearing zou iets hoger kunnen uitvallen; de krachtige motor heeft daar pover genoeg voor in huis. Dat kan ook het verbruik nog ten goede komen Hetzelfde geldt voor de BMW die de cardan gebruikt van de K100 LT. Misschien hadden de ingenieurs in Beieren beter voor de overbrenging van een van de andere zestienkleppers kunnen kiezen, die van de K1 of K100 RS.

De motorfietsen werden deze keer niet echt alleen gebruikt om rustig op vakantie-tempo nee. rond te tuffen. Woon-werkverkeer kwam vaker voor en daarbij werd het gashendel nogal eens tegen de stuit gedraaid. De gebruikscijfers waren dan ook niet echt kinderachtig. De Suzuki met zijn vier 36 mm Mikuni's kon een beste slok verdragen en het slechtste resultaat was 1:9,2. De gemonteerde kuip met rechte ruit eiste waarschijnlijk bij hoge snelheden zijn tol en de twintig liter

loodvrije benzine vloog erdoorheen. Daarbij komt nog dat de zeer pessimistische brandstofmeter al in het rood staat als je slechts 140 km van de laatste tankstop verwijderd bent. In dat geval was er wel echt gasgegeven en kwam de naald van de snelheidsmeter enkele malen op 220 km/u. Bij normaal gebruik in Nederland is een gemiddeld verbruik met deze machine van 1:13,1 gemeten en kwamen we bij een rustige rit zelfs op 1:16,1.

De Honda komt op een gemiddeld verbruik van 1:15,1 en dat brengt de ST1100 en zijn berijder een eind van huis. De tankinhoud van deze V-4 bedraagt 29 liter en dat betekent dat de combinatie bepakt en bezakt ruim 400 km actieradius heeft. Dat hebben we niet gewaagd maar wel zijn we er 380 km mee uit en thuis gekomen en dat voor gewoon woon-werkverkeer! De BMW in 1100 cc-uitvoering heeft een gemiddelde van 1: 14,7 en met de 22 liter tank betekent dat, als je aan de veilige kant wilt blijven dat er rond de 300 km zeker getankt moet worden. De BMW en de Honda hebben geen reserve-stand van de tank omdat een benzinekraan ontbreekt. Wel wordt er door middel van een rood licht op het dashboard ruim van te voren gewaarschuwd dat er gestopt moet worden voor een verplichte pauze. Als het lichtje opgloeit zit er bij beide machines nog zeven liter in de tank!

## Comfort

De grote tankinhoud van de Pan European mag zeker als een pluspunt worden opgemerkt, waarbij de centrale plaatsing van het reservoir ook nog eens zorgt voor een mooi laag zwaartepunt. De eigenlijke tank bevindt zich in het midden van de motorfiets en de optische benzinetank is eigenlijk een dummy. Daar is heel goed over nagedacht. Dat zwaartepunt is iets dat onmiddellijk opvalt als je van de Honda op de Suzuki overstapt. De GSX heeft juist een hoog liggend zwaartepunt en dat maakt de motorfiets vooral in het korte werk een minder goed hanteerbare motorfiets. In het draaiwerk heeft de BMW een klein streepje voor: de K1100LT is de lichtste van deze drie motoren, met een drooggewicht van 250 kg. Zelfs met een beladen topkoffer blijft de BMW zijn concurrenten de baas.

Als het gaat om comfort vinden we op motorisch gebied de Honda het best scoren. De soepele uitgebalanceerde krachtbron kan in de vijfde versnelling snelheden van 50 tot misschien wel 250 km/u aan. Dat geldt ook voor de BMW en de Suzuki, maar die lopen op top toch minder snel. De vorm van de stroomlijn is daar debet aan (en de eindoverbrenging, zoals al eerder genoemd!). De BMW heeft in zijn laatste LT-vorm een bredere kuip gekregen en past absoluut niet door iedere schuurdeur. Dat geeft automatisch een breder frontoppervlak. Ook de Suzuki mag er wat dat betreft best zijn. De originele kuip is fors bemeten, maar dat mag ook wel bij een dergelijk grote motorfiets. Daarbij komt ook nog dat de erg heldere ruit van de GSX vrijwel verticaal staat en dus veel wind vangt. De BMW breekt hier natuurlijk een lans omdat de motorfiets voorzien is van een verstelbare ruit die zowel in hoogte als in hoek een andere stand aan kan nemen door middel van een simpele knop op het dashboard. Door de stroomlijnen op de keper te beschouwen komen de motoren eigenlijk geheel anders tegenover elkaar te staan. De Suzuki heeft een typische toerstroomlijn. Honda schaaft zich in het semi-sportieve segment en bij BMW kun je zelf kiezen! Zo'n verstelbare ruit levert in de diverse standen steeds een andere motorfiets op, waarbij je als het ware met de rijwind kunt spelen en je ook voor jezelf het windgeruis kunt bepalen. De laagste stand komt overeen met de ruit van de Honda en de hoogste met de stand van de Suzuki-ruit. Qua beenbescherming bieden de Suzuki en de BMW net even iets meer dan de sportiever gelijkende Honda. Bij de ST1100 zit de rijder nog enigszins met de schouders in de rijwind en de gleuf boven de koplamp zorgt waarschijnlijk voor een beter aërodynamisch effect, maar richt ook een luchtstroom naar het gehelmde hoofd van de rijder. Bij de BMW kan de rijder geheel uit de wind achter de verticaal geplaatste ruit zitten. Bij de Suzuki is dat een verplichte keuze waarbij aangetekend moet worden dat de GSX-ruit heel goed doorzichtig is en niet vertekent.

De spiegels van de Suzuki verdienen een compliment. Niet qua vormgeving, want ze zitten gewoon op het stuur net zoals bij de naakte uitvoering, de montage is echter zodanig breed dat er een goed zicht naar achteren ontstaat. De Suzuki verlaat hiermee qua zicht zijn beide concurrenten. De spiegels van de BMW en de Honda zijn netjes in de kuip geïntegreerd. De spiegels van de Honda zijn iets minder goed geplaatst dan die van de BMW. In de spiegels van de ST1100 kun je je eigen handen zien. Dat is net even minder.

Op het gebied van de vering staan de BMW en de Honda nu op hetzelfde peil. De voorvork van de BMW is nu van Showa en voorzien van een stabilisator in het spatbord. De spatborden van de BMW en de Honda hebben wel iets van elkaar weg. Ook de Honda gebruikt een Showa-voorvork die zelfs gelijkenis met die van de BMW vertoont. De veerwegen ontlopen elkaar slechte enkele millimeters en dat geldt ook voor de Suzuki. De GSX is iets stijver geveerd dan de andere twee. De voorvork werd na de montage van de, stroomlijn aangepast en voelt nu goed aan, dit in tegenstelling tot het G-model in zijn oorspronkelijke gedaante.

## Instrumentarium

De Suzuki heeft het minste te bieden aan de liefhebbers van klokjes en metertjes. Slechts het hoognodige is aan boord. Een toerenteller is rechts voor de bovenste kroonplaat gemonteerd en links bevindt zich de kilometerteller annex snelheidsmeter met een dagteller. Tussen de beide verchromde klokken heeft een onnauwkeurig werkende benzinemeter een plaatsje gevonden. De werking van dit klokje doet vermoeden dat de Suzuki nog dorstiger is dan hij in werkelijkheid is. Je kan het metertje het ware onder het rijden terug zien lopen!

De Honda heeft een benzinemetertje dat waarschijnlijk uit dezelfde Japanse fabriek komt, want ook deze is erg pessimistisch. De BMW heeft een benzinemetertje dat op kniehoogte in de kuip gemonteerd zit en dat instrument houdt zich redelijk aan het aantal gebruikte liters.

De GSX heeft verder enkele lampjes voor clignoteurs vrijstand, oliedruk en grootlicht. De andere twee geven die informatie ook, maar hebben in verband met het koel-systeem ook nog een temperatuurmeter en een digitaal uurwerkje. Het klokje van de Honda is zo geplaatst dat de duo daar ook op kan zien hoe laat het is, niet onbelangrijk bij een lange trip. De Suzuki heeft een benzinekraan met reservestand. De Honda en de BMW hebben een waarschuwingslichtje, dat in beide gevallen veel te vroeg gaat branden waardoor in het begin enige nervositeit ontstaat en je vaak eerder naar de kant gaat dan noodzakelijk is.

De marge moet individueel bepaald worden, aangezien niet iedereen even snel rijdt en dus meer of minder benzine verbruikt.

## Zitpositie

Voor een motorrijder onder de 1.75 m is de Suzuki absoluut een onding. De zithoogte is beduiden hoger dan die van de Honda en de BMW. De Suzuki SGX1100G is dan een motorfiets voor een flinke berijder. Als je eenmaal op de buddyseat plaatsgenomen hebt, zit je heel goed en de duo vindt hier ook geen enkel probleem. Daarbij is de afstand tussen stuur en voetsteunen (en buddy) goed. Waarbij we moeten aantekenen dat de zitpositie erg rechtop is, maar wel ontspannen. Je kunt moeiteloos een tank van 20 liter leeg rijden zonder dat je echt moe wordt.

Daarbij moeten we wel vermelden dat de Suzuki zich het best op de snelweg thuisvoelt, vooral als het rechtdoorgaat. Daarbij maakt het grote motorblok een onvermoeibare indruk. Door het hoge zwaartepunt laat de GSX zich wat minder goed in kleine bochtjes wringen, maar eenmaal ingezette lange bochten kan de motorfiets met deze kuipen en de aangepaste vering best hebben. De motorfiets voelt dan veilig en stabiel aan. De Metzelerbanden geven een goede grip en na enige gewenning was de Suzuki best hanteerbaar.

De Honda ST1100 Pan European stuurt prima en biedt veel zitcomfort voor berijder en duo. Je zit op deze motor net iets meer voorovergebogen dan op de BMW, maar je kunt als je goed vooruit gaat zitten prima rechtopzitten. Dan komt echter wel je hele hoofd in de luchtstroom van de niet helemaal beschermende kuip. Iets meer onderuit zitten is prettiger en voor verschillende rijposities biedt de buddy goed plaats. Een pluspunt is dat de duo dan ook nog goed kan zitten en zelfs de voeten iets kan verzetten op de steunen. Voor de koffers is redelijk ruimte gecreëerd. Dit is iets minder op de BMW, maar de K1100LT is een stuk opgeknapt wat de ruimte betreft. De kuip van de BMW, die overigens van deze drie motoren toch de beste bescherming biedt, is drie centimeter naar voren geplaatst. Hij is op kniehoogte ook iets breder geworden, zodat je bij het stoppen niet meer je benen 'uit de kuip moet halen', maar je kunt nu gewoon je voeten van de voetsteunen halen en op de grond zetten. Helaas blijft er voor de duopassagier maar weinig voetruimte over, het is niet goed mogelijk om de voeten naar achteren te verzetten zonder de koffers te raken.

	<b>Suzuki</b>	<b>Honda</b>	<b>BMW</b>
Vergelijking snelheidsmeter:			
50 km/u	44	45,9	49
100km/u	93,6	95	97
150km/u	140	142	147
Remafstand in meters:			
50km/u	9	8,5	8
100 km/u	36	34	32
Testresultaten:			
Motor/versnelling	7,3	8	7,8
Chassis	7,2	7,8	7,8
rijgedrag	6,75	8,25	8,25
Ergonomie	6,75	8	8
Afwerking	7,5	8	8
Uitrusting	7,6	8	9
Aankooperspectief	7	8	8,5
Totaal	71,53	80	81,15

## Conclusie

Van deze drie testmotoren trekt de BMW K1100LT aan het langste eind, maar tegenover de Honda ST1100 Pan European is dat maar marginaal. De verstelbare ruit geeft de BMW een voorsprong op al de geteste motorfietsen uit dit pakket. Inmiddels hebben de Duitsers qua rijwielgedeelte een flinke stap voorwaarts gedaan en is de BMW met zijn complete uitrusting net even iets beter uit de bus gekomen. Over prijzen hoeven we het nu niet meer te hebben, maar toch nog even dit. De BMW kost dertien mille meer dan een Suzuki GSX1100G die het met de kuip beter doet dan in zijn oorspronkelijke naakte vorm. Dat geeft de grote mannen onder motorrijders stof tot nadenken.

	<b>Suzuki</b>	<b>Honda</b>	<b>BMW</b>
+++plus+++	Sterk motorblok achteruitkijkspiegels	Souplesse stuurgedrag	Comfort afschrijving
---min---	Verbruik Afmetingen	Te smalle kuip ruitconstructie	Aanschafprijs beenruimte

### **Vergeleken met nog 3 andere toermotoren**

De Triumph Trophy scoort hoog wat het motorblok betreft en we hebben het al eerder gezegd, misschien past deze motor wat meer bij de snellere toermachines. Iets wat ook in het nadeel van de Yamaha FJ1200 heeft gewerkt. De Kawasaki blijft natuurlijk altijd een goedkoper alternatief, een toermotor die absoluut niet onderschat mag worden

Geschreven door Toon van de Vliet voor het motorblad MOTOR (1992?)