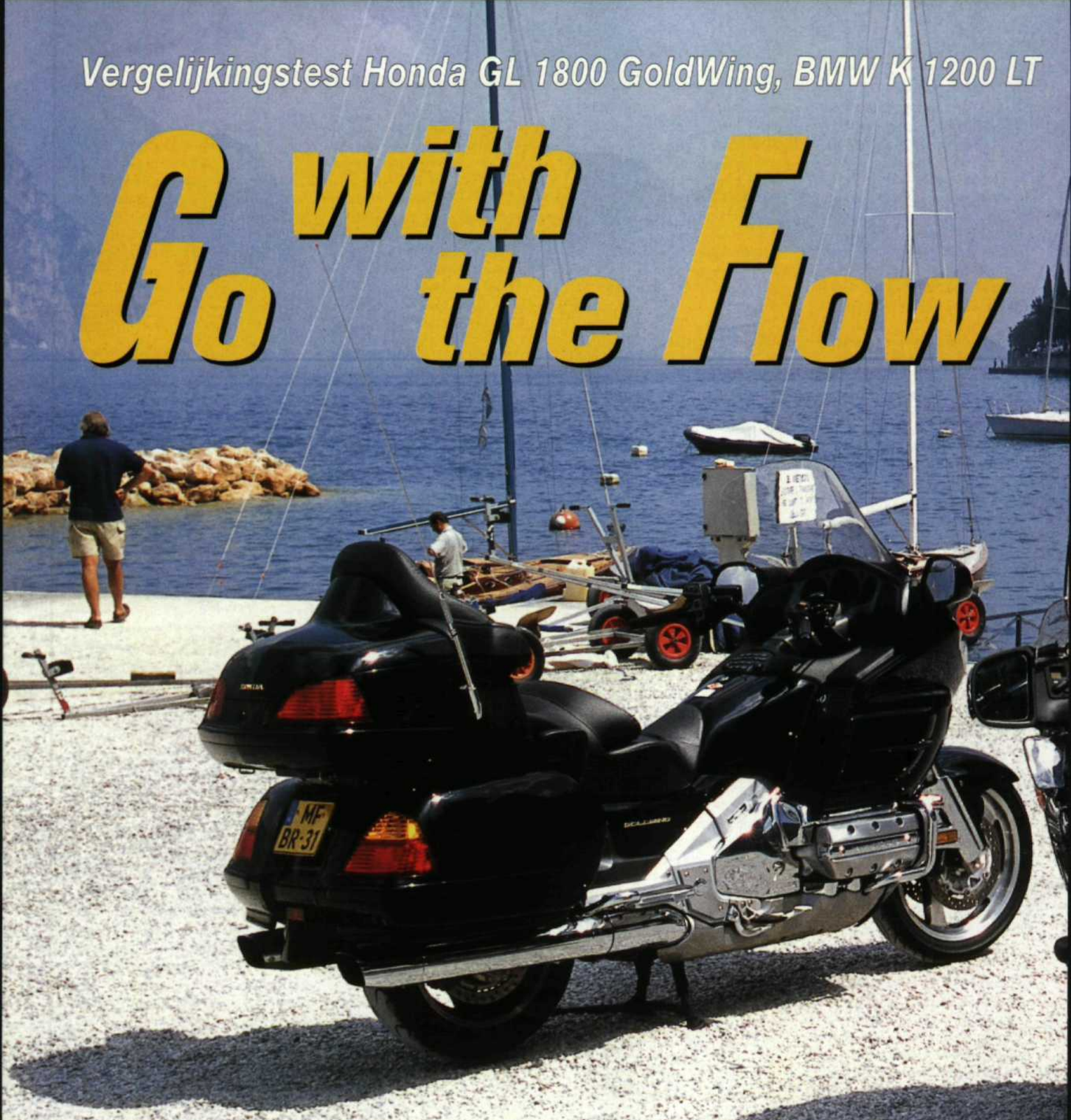
Vergelijkingstest Honda GL 1800 GoldWing, BMW K 1200 LT

Go with the Flow



Als toppunt van rechttoe, rechtaan Amerikaans exhibitionisme op Japanse wijze op de wielen gezet staat de nieuwe Honda GL 1800 GoldWing te stralen naast de BMW K 1200 LT, de top van het Europese contingent, ontwikkeld met innovatief fingerspitzengefühl en... in de windtunnel. Kan de GoldWing weer aanhaken? Testverslag van een driedaagse tocht richting Italië.

MF
LH-97
LT

TECHNISCHE GEGEVENS

Honda GL 1800 GoldWing

Motor	vloeistofgekoelde zescilinder boxer met twee bovenliggende nokkenassen en twee kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	1832 cc
Boring x slag	74 x 71 mm
Compressieverhouding	9,8:1
Carburatie	PGM-FI benzine-injectie met 40 mm gasklephuizen
Ontsteking	digitaal
Primaire transmissie	vijfbak met hydraulisch bediende meervoudige platenkoppeling
Secundaire transmissie	cardan
Rijwielgedeelte	
Frame	aluminium multi-box-section frame
Voorvering	hydraulische telescoopvork met anti-duik, veerweg 140 mm
Achtervering	Pro-link met luchtondersteuning, veerweg 105 mm
Voorremmen	twee 296 mm zwevende remschijven met zeszuiger remklauwen en integrale bediening
Achterrem	een 316 mm geventileerde remschijf met zeszuiger remklauwen en integrale bediening
Wielen	vijfspaaks alu; voor 3.50 x 18, achter 5.00 x 16
Banden	Bridgestone; voor G707 Radial 130/70R18 63H, achter G704 Radial 180/60R16 74H
Maten en gewichten	
Wielbasis	1.692 mm
Balhoofdhoek	29 graden
Naloop	109 mm
Zithoogte	740 mm
Drooggewicht	363 kg
Tankinhoud	25 liter
Verbruik	
Laagst gemeten	1:15,8
Hoogst gemeten	1:9,8
Actieradius	245 - 395 km
Kleuren	zwart, blauw, rood
Prestaties	
Max. vermogen	118 pk/5.500 tpm
Max. vermogen (gemeten achterwiel)	103,9 pk/5.620 tpm
Max. koppel	167 Nm/4.000 tpm
Max. koppel (gemeten achterwiel)	148,6 Nm/4.200 tpm
Topsnelheid (teller)	210 km/u
Prijs	ƒ 64.995,-
Garantie	twee jaar zonder kilometerbeperking
Verzekeringen (KNMV)	
WA	ƒ 410,-
WA + minicasco	ƒ 2.275,-
All risk met ƒ 1.500,- eigen risico	ƒ 9.124,-

Vijftig procent korting bij ouder dan 30 jaar en minder dan 12.000 km per jaar.

Importeur	Honda Nederland BV Nikkelstraat 17 2994 AM Ridderkerk Tel: 0180-49 17 77

Voor we Amsterdam verlaten, stellen we eerst een waterdicht plan op: we rijden op de A2 naar Den Bosch om via Rotterdam richting Antwerpen te sturen. Vervolgens zetten we voorbij Parijs koers naar Zuid-Frankrijk met als uiteindelijk doel de Spaanse Pyreneeën. Anderhalve dag heen, één dag foto's maken met bergen op de achtergrond en in één dag weer terug. Een dikke drieduizend kilometer in drie dagen. Tenslotte zijn de beide testfietsen gemaakt om kilometers te vreten en de berijders maximaal comfort te bieden. Op deze donderdagavond is het ongekend warm en niets lijkt een voorspoedige rit in de weg te staan. De Honda GL 1800 GoldWing en de BMW K 1200 LT zijn volgetankt en sjezen tevreden over het wegdek. Maar boven Den Bosch hangen gitzwarte donderwolken en zover we kunnen kijken is dat het geval. Links van ons is de lucht strakblauw. Al rijdende houden we werkoverleg. We gebaren en kijken omhoog. 'We moeten naar links!' Raymond kijkt omhoog: 'We gaan gewoon naar Italië! De Dolomieten!' Bij Den Bosch verplaatsen we onze route een kwartslag richting Arnhem.

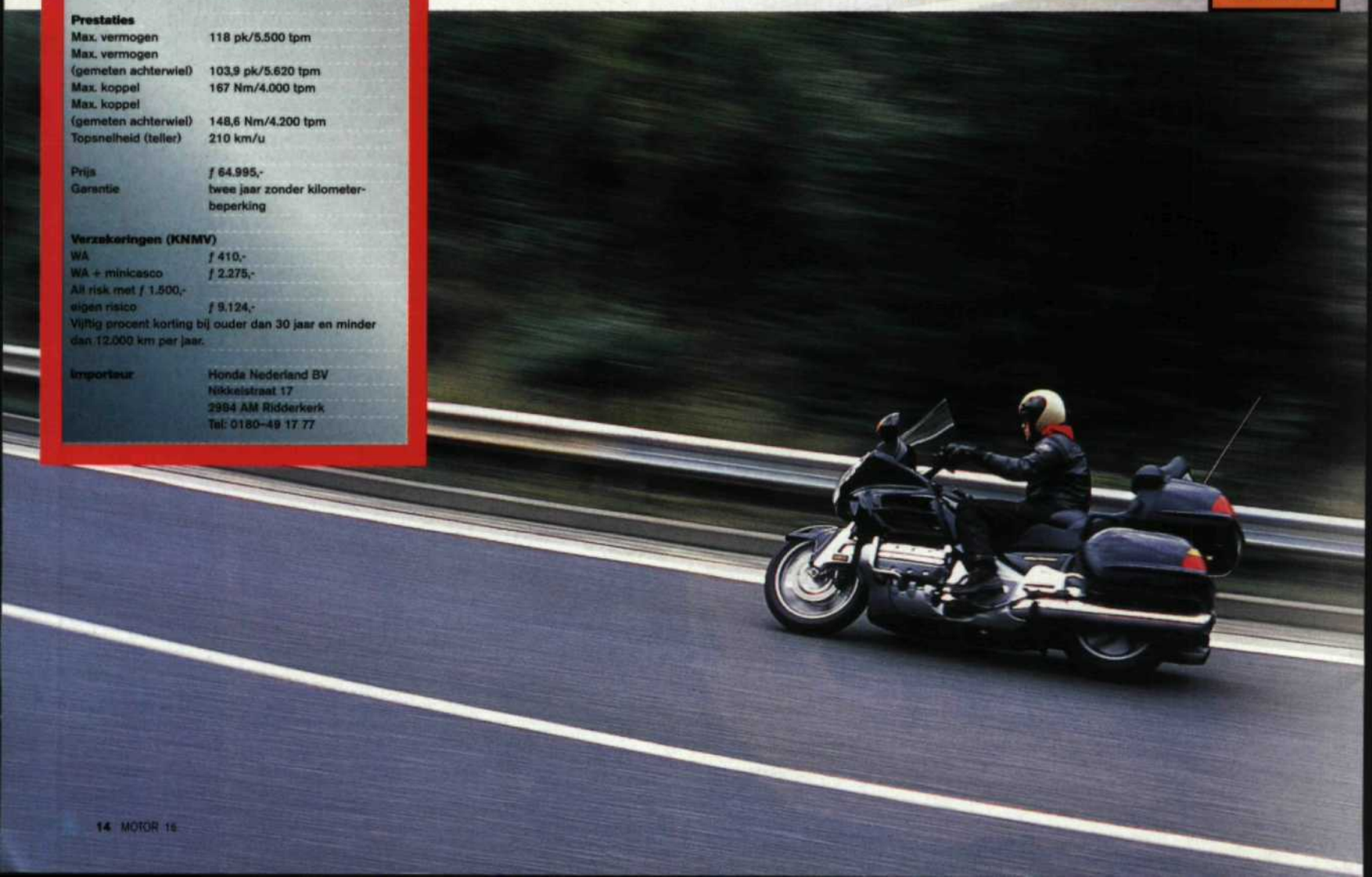
De ommezwaai is een fraai staaltje van motoropportunisme, ingegeven door een freelancer en een hoofdredacteur die er nu al ongewoon veel plezier aan beleven om drie dagen lang op zulke fietsen rond te kunnen toeren. Waar de weg ons naar toe voert, is om 't even. Als er maar gereden kan worden - het liefst zo ver mogelijk. Zelden de vrijheid van het motorrijden zo beleefd als bij de afslag bij Den Bosch.

Zweefvlucht

Dit soort momenten moeten de constructeurs van de GoldWing en de K 1200 LT voor ogen hebben gehad toen zij de motoren ontwierpen: go with the flow. Trek de koffers open, prop ze vol met wat je onderweg nodig denkt te hebben, benzine erin en rijden. Dan maakt de bestemming niet zoveel uit. De GoldWing lijkt sinds jaar en dag het patent te hebben op eindeloze horizonten. Vooral in de Verenigde Staten, de plek waar hij wordt gebouwd én de voornaamste afzetmarkt, lopen liefhebbers van luxe en soepel te rijden kilometers weg met deze krankzinnig grote en fraaie motorfiets.

plus + ENORM STERK EN SOEPEL BLOK + STUUREIGENSCHAPPEN + COMFORT

min - RUIT - TE KORTE EERSTE VERSNELLING - BENZINEVERBRUIK



plus + ELEKTRISCH VERSTELBARE RUIT + STUUREIGENSCHAPPEN + REMSYSTEEM

min - VERSNELLINGSBAK - OPPAKKEN BIJ LAGE TOEREN

Sinds jaar en dag maakt de GoldWing op de wegen de dienst uit wat betreft het betere toeren. Vanaf 1988 gaat hij door het leven met een zescilinderblok en een cilinderinhoud van 1520 cc. Je kon letterlijk en figuurlijk niet om zijn uiterlijk heen. Breed, lang, chroom, koffers, veel koffers, enorm windscherm en zetels voor de berijder en passagier die wat comfort betreft beslist niet onderdoen voor een luie tv-stoel. Rijden met de majestueuze GL 1500 was als een zweefvlucht over asfalt. De kwaliteiten lagen meer op rechtdoor rijden dan op bochten nemen.

BMW introduceerde de K 1200 LT in 1999 als de Europese tegenvoeter van Honda's trots. Uiterlijk wat ingetogener, stijlvol Europees en duidelijk ontworpen met behulp van de windtunnel voor het betere Autobahnwerk. Met succes: met de liggende vier-cilinder-in-lijn zoefde de BMW de lange tijd onaantastbare GoldWing in prestaties met een gezonde portie hoogmoed voorbij. Ook de stuureigenschappen lagen duidelijk op een hoger niveau. In een vergelijkingstest in MOTOR van anderhalf jaar geleden kwam de BMW als completere motorfiets uit de bus. Indrukwekkend waren z'n sterke blok, het ABS-remsysteem, het comfort (onder andere het elektrisch verstelbare windscherm en de goede boordcomputer), de Telelever-voorvork en de complete uitrusting. Maar nu kijkt de BMW een beetje afgunstig naar de enorme tot 1832 cc getransformeerde GoldWing, als hij op de Duitse snelwegen als vanouds het voortouw lijkt te willen nemen. Tijdens z'n introductie op de Intermot in München vorig jaar was de vernieuwde GL de 'talk of the town'. Van een vernieuwde GoldWing is geen sprake, wel van een nieuwe GoldWing die in zijn huidige staat weer jaren mee kan.

Ondanks de inhoudstoename naar 1832 cc weegt het huidige blok 1,5 kilo minder. Ook het frame is onderhanden genomen. Het multi-box aluminium frame is 11 kilo lichter dan dat van zijn voorganger en heel wat stijver, zodat de Wing met z'n 400 kilo volgetankt ook stabiel blijft sturen bij hogere snelheden. De motor is voorzien van een PGM-FI benzine-injectie, hetgeen het benzineverbruik gunstig moet beïnvloeden. Laten we daar eens mee beginnen.

Al na een dikke tweehonderd kilometer geeft de GoldWing aan dat er getankt moet worden. De wijzer van de benzinemeter nadert het rode vakje. De BMW geeft op de boordcomputer aan nog honderdzestig kilometer te kunnen rijden. De GoldWing manifesteert zich als een dorstige drinkebroer, 1 op 11 kost geen moeite. De benzinemeter blijkt wel wat pessimistisch, want er kan maar 18 liter bij in de 25 liter tank. Op de Duitse snelwegen rijden we gemiddeld 160 à 170 km/u, een enkele keer zelfs oplopend tot 190 km/u. Het normale gebruiksgebied ligt waarschijnlijk tussen de 120 en 150 km/u. Maar waar de BMW bij hoge snelheden van de benzine slurpt met een verbruik van 1 op 15, ontstaat in de tank van de GoldWing een draaikolk. Maar tel even mee: de

TECHNISCHE GEGEVENS

BMW K 1200 LT

Motor	vloeistofgekoelde viercilinder-in-lijn met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	1171 cc
Boring x slag	70,5 x 75 mm
Compressieverhouding	10,8:1
Carburatie	Motronic MA 2.4 injectie
Ontsteking	elektronisch
Primaire transmissie	vijfbak met een enkele droge koppelingsplaat
Secundaire transmissie	cardan
Rijwielgedeelte	
Frame	gegoten aluminium brugframe
Voorvering	Telever-voorvork met monodemper, veerweg 102 mm
Achtervering	Paralever-achtervork met monoveer, veerweg 130 mm
Voorremmen	bekrachtigd BMW Integral ABS, twee 320 mm EVO-remschijven met vierzuiger remklauwen
Achterrem	bekrachtigd 285 mm zwevende schijf met een vierzuiger remklauw
Wielen	dubbele vijfspaaks alu; voor 3.50 x 17, achter 5.00 x 17
Banden	Bridgestone Exedra; voor 120/70 ZR 17, achter 160/70 ZR 17
Maten en gewichten	
Wielbasis	1.633 mm
Balhoofdhoek	27 graden
Naloop	109 mm
Zithoogte	770 - 800 mm
Drooggewicht	378 kg
Tankinhoud	24 liter
Verbruik	
Laagst gemeten	1:19,8
Hoogst gemeten	1:14
Actieradius	336 - 475 km
Kleuren	zwart, mauve (licht paars), Toscane groen
Prestaties	
Max. vermogen	98 pk/6.750 tpm
Max. vermogen (gemeten achterwiel)	87,7 pk/6.625 tpm
Max. koppel	115 Nm/4.750 tpm
Max. koppel (gemeten achterwiel)	106,2 Nm/4.850 tpm
Topsnelheid (teller)	220 km/u
Prijs	ƒ 48.500,-
Garantie	twee jaar zonder kilometerbeperking
Verzekeringen (KNMV)	
WA	ƒ 410,-
WA + minicasco	ƒ 2.107,-
All risk met ƒ 1.500,- eigen risico	ƒ 7.294,-

Vijftig procent korting bij ouder dan 30 jaar en minder dan 12.000 km per jaar.

Importeur	BMW Nederland B.V. Einsteinlaan 5 2289 CC Rijswijk Tel: 070- 413 32 22

Even wat waarnemingen noteren: Dolomieten, 1.632 m hoog, dorpje Madonna di Campiglio, zwaar bewolkt, geen skiërs, wel twee blije motorrijders.

Honda heeft twee cilinders en 600 cc cilinderinhoud meer. Waar de meeste liters echter in gaan zitten, is het continue gedraai aan het gashendel. Het gehuil van de Honda is zo verslavend dat de rechterpols nauwelijks in bedwang te houden is en dus verantwoordelijk is voor nodeloos benzineverbruik.

Niet willen slapen

De GoldWing GL 1800 imponeert onderweg constant en de K 1200 LT doet functioneel en stijlvol zijn werk. Als je de twee motoren bekijkt moet de filosofie anders zijn. De BMW is zonder meer innovatief te noemen, heeft een Europese basis, is functioneel en op 'Autobahn'-snelheden ontworpen met behulp van de windtunnel. De Honda is van Japans/Amerikaanse makelij, is meer rechttoe, rechtaan imponeren, heeft een hogere showfactor en lijkt voor lagere snelheden te zijn gemaakt. Een beetje de BMW 7-serie tegenover een dikke Lexus dus.

We hebben de eigenaren van dit soort toermotoren altijd een beetje gezien als verwende snotapen die maar weer gauw achter het stuur van hun veilige auto moesten plaatsnemen want motorrijden was het niet. Een motor zo groot en met cruise control, muziek aan boord en tachtigduizend knopjes - schaam je. We weten nu beter. De cruise control staat vast op de 160 km/u, de motoren zoeven vooruit, motorglijden is het eigenlijk, en de zitpositie is beter dan welke stoel dan ook. Maar pas op! Beide motoren nodigen uit tot de zoutzakhouding op straffe van een flinke hernia. Om het lang vol te houden moet je proberen rechtop te zitten. Het is inmiddels twaalf uur 's nachts als we bij een benzinestation in de buurt van Frankfurt besluiten dat we door zullen rijden totdat we geen zin meer hebben. Pas om vier uur 's ochtends rollen we in bed in een Etaphotel in Nürnberg. Rijden op deze BMW en Honda is echt fascinerend.

Om 9.30 uur de volgende ochtend wisselen we van motor en gaat het feest verder. De kilometers glijden onder ons weg. De zithouding van de BMW is totaal anders dan die van de Honda. Het stuur is dicht naar de rijder toe geplaatst, maar het balhoofd lijkt eindeloos ver weg evenals het windscherm. Sturen gebeurt dan ook meer voor je. Het zwaartepunt lijkt voor je gevoel hoger en meer naar voren te liggen, echt sturen met het lichaam dus. De voetsteunen van de BMW zitten ook meer naar voren dan bij de GoldWing en vooral lange mensen zullen op de BMW wat beter zitten. Het stuur van de GoldWing zit ook dicht-

Gewoon gaan, waarheen je wilt, de horizon tegemoet.

bij en dat geldt ook voor het balhoofd en het windscherm zodat de zitpositie meer op die van een superscooter of een supertoilet lijkt. Het sturen gebeurt daardoor meer 'onder' je.
Een zegen van de BMW is de elektrisch in hoogte verstelbare ruit die het iedereen naar de zin zal maken. Uitgebreid testen in de windtunnel heeft gewerkt. Je ondervindt geen last van vervelende turbulenties en je kan de ruit snel aan de rijomstandigheden aanpassen. Dat is ook de reden dat Raymond de BMW verkiest boven de Honda: hij wordt met zijn 1.92 meter geen vrienden met het scherm van de Honda. Hoge stand, laag, midden, de tanden blijven klapperen bij hoge snelheden en de sigaar gaat uit. Je verstelt de ruit door aan weerszijden van de kuip een hendel over te halen. Dan trek je het scherm uit de carrosserie... eh... kuip. Dat gaat niet altijd even gemakkelijk tijdens het rijden. Waarom niet elektrisch zoals op de BMW? Ik (1.82) zit eigenlijk wel lekker achter het scherm, heerlijk zelfs. Wind en turbulenties, het gaat allemaal langs mij heen. De bescherming bij beide motoren is maximaal, zo blijkt als we enkele stortbuien over ons heen krijgen of als we van 37 naar 11 graden in temperatuur terugvallen. Als je een beetje vaart houdt, blijf je aardig droog en de warmte van de motor, al dan niet ondersteund door handvatverwarming, doet de rest. De BMW is ook uit te rusten met een verwarmd zadel voor berijder en passagier.
Door het frontale oppervlak van al het kuipwerk en de flinke zijkoffers en topkoffer zijn beide motoren niet echt gladjes gestroomlijnd. Tot onze verrassing zijn beide motoren zo stabiel als wat tot de 170 km/u. Daarna beginnen ze wat te wiebelen. Bij de 210 km/u is het gedaan met de pret. De ideale kruissnelheid tijdens onze trip lag tussen de 160 à 170 km/u: je kunt dan lekker opschieten en je houdt volledig overzicht. Geregeld passeren we motorrijders die op de rechterrijbaan met de kin op de tank aan het vechten zijn met de wind. Wij zitten prinsheerlijk en kennen geen centje pijn, ook niet na twaalf uur intensief sturen. Zo naast elkaar zoevend over de Autobahn maken we een onaantastbare indruk. Hier en daar geven we het verkeer een tikje als we accelererend voorbij komen zetten. We regeren echt over de snelwegen. Met medelijden kijken we naar de worstelende motorcollega's.

Elastiek

De BMW is compleet uitgevoerd met allerlei functionele zaken. De koffers zijn fraai afgewerkt met zelfs een spiegeltje (functioneel voor je vriendin) en een lampje in de topkoffer. Verder een echt handige boordcomputer, links in de kuip, met informatie als buitentemperatuur, het benzineverbruik, nog te rijden kilometers met de aanwezige benzine en de gemiddelde snelheid. Voor de rest is de motor voorzien van een anti-blokkeersysteem, handvatverwarming (twee standen), cruise control en een flinke stereo-installatie met radio en cassettespeler. Deze K 1200 LT is verder als extra uitgevoerd met chroompakket en GPS Navigatie maar laatstgenoemde functioneerde tijdens de test nog niet. Daar komen we in een later nummer op terug. Het aantal knopjes op de BMW: 28. De GoldWing: 41. Hiermee lijkt de Honda de completere fiets, maar dat is schijn. Veel knopjes gaan verloren aan de stereo-installatie. Het zijn er zoveel dat ik even in paniek raak als ik voor het eerst in het zadel plaatsneem: waar is de handleiding (van 200 pagina's dik)?
De cruise control is onmisbaar op dit soort motorfietsen. Die van de BMW werkt beter dan die van de Honda. Eén druk op de knop op de linkerstuurhelft en de motor neemt meteen het heft in handen. Het knopje kent twee standen: 'set' en 'resume'. De GoldWing heeft een knopje voor 'resume' en 'accelerate' en 'set' en 'deccelerate'. Eén knop met 'set' en 'resume' was genoeg geweest. De knoppen bevinden zich op de rechterstuurhelft. Dus met de duim van je gashand bedien je de cruise control, hetgeen lastig is omdat de knoppen net te ver weg zitten en je toch iedere keer eerst je hand wat moet verplaatsen. Nog lastiger is dat de cruise control pas na tien seconden in werking treedt. Gek genoeg functioneert het systeem van

De GoldWing is immens groot en het kostte wat tijd om de scooters van hun minderwaardigheidscomplex af te helpen.

Honda pas na een goede drieduizend kilometer naar behoren als we bijna thuis zijn. Volgens onze bevindingen werken beide cruise controls tot 170 km/u en vanaf 80 km/u.

Maar zo'n hulpje aan boord is eigenlijk zonde als je op de GoldWing zit. Het is veel leuker om zelf gas te geven en het tempo te bepalen. Wat doet dat zescilinder boxerblok zijn werk uitmuntend. De motor loopt zo vloeiend en gaat zo knoerthard van z'n plek dat je in een soort Wing-extase raakt. In het hele toerenbereik is geen dip te bekennen. Het koppel is fenomenaal; hij kan bijna door het leven als een automaat. Laat de motor bij 1.500 toeren in een hoge versnelling bijna omvallen, gas erop en het lijkt net alsof je door een elastiek wordt voortgetrokken. Het aantal door de fabriek opgegeven pk's, gemeten aan de krukas, bedraagt 118 (19 meer dan de 1500) maar echt indrukwekkend is het koppel dat is toegenomen tot 167 Nm (17 meer dan de 1500) bij slechts 4.000 tpm. In de praktijk heb je op de GoldWing al vanaf zo'n 1.500 toeren zo'n 130 Nm tot je beschikking en dat tezamen met een korte eerste versnelling zorgt ervoor dat je zomaar van 0 tot 100 km/u afraffelt in 3,8 seconden, en dat is verrassend. Eigenlijk zou je elke motorrijder een rit op een motor als deze gunnen. Je weet namelijk niet wat je overkomt. En hup, we halen nog maar eens een auto in.

De BMW moet vol aan de bak om de GoldWing in het zicht te houden. Het 1200 cc blok (98 pk bij 6.800 tpm en een koppel van 115 Nm bij 4.800 tpm) is natuurlijk niet mis maar vooral onderin moet hij zijn meerdere erkennen in de GoldWing. De eerste versnelling van de BMW is wat te lang, zodat je bij stapvoets rijden af en toe een koppeling nodig hebt en bij flink optrekken behoorlijk aan het gas moet hangen. Ook wil je hem in z'n eerste versnelling wel eens af laten slaan als je net van de GoldWing stapt. Die lange eerste versnelling is het gevolg van de achteruit. Normaal gesproken werkt de motor zich door z'n versnellingen heen door middel van een zesbak. Maar de laatste versnelling heeft BMW opgeofferd ten faveure van de achteruit.

De eerste versnelling van de GoldWing is weer aan de korte kant en dit zorgt ervoor dat je in de eerste versnelling verrassend snel hoog in toeren zit. Door dat giftige blok is het lastig doseren als je stapvoets door een onbekend stadje je weg probeert te vinden. De hoogste versnellingen hebben bij beide motoren een overdrive karakter, bij de GoldWing ook echt als OD aangegeven in het dashboard. In de lage versnellingen hoor je bij het schakelen de bakken van beide motoren duidelijk. De GoldWing schakelt wat beter dan de BMW maar laatstgenoemde kregen we met een nog maagdelijke (nu niet meer) 700 km op de teller. Beide motoren hangen goed aan het gas, niet in de laatste plaats door de benzine-injectie. Daarbij reageert de zescilinder directer dan de viercilinder.

Swingen

Geregeld zitten we te swingen op de motorfiets. Wie achter Raymond rijdt en niet beter weet, vermoedt dat een insect zijn motorpak is binnengevlogen en al stekend een uitweg probeert te vinden. Die motorrij-

De Moezel in Duitsland lonkt.

Kijkplaatje met 41 knopjes. Wat je kan verzinnen zit erop. Oh nee, we missen een CD-speler, die zit niet in het standaard pakket.

Info LCD: opent en sluit met een GoldWing-logo, geeft zelfs netjes aan of een koffer niet goed gesloten is, de motor start dan ook niet.

der moet wel in grote problemen zijn. Maar als je hem dan inhaalt wordt de soep niet zo heet gegeten als ze wordt opgediend. Bij voorkeur hangt er een sigaar in zijn mondhoek en staat zijn gezicht in de grijnsstand. Muziek klinkt uit de vier luidsprekers. Een radio op een motorfiets - wie had ooit gedacht dat ik dat nog eens prettig zou vinden. Het is een wonderlijk gegeven dat je al sturend over passen luidkeels meezingt met de nieuwste single van REM of met Madonna of met wie dan ook. Tijdens benzinestops gaan de gesprekken eerst over radiofrequenties en dan pas over mooie bochten. Vooral tijdens saaie stukken of flinke regenbuien lijkt een radio onontbeerlijk. De BMW is net een rijdend orkest. Wat een prachtige sound komt er uit die vier boxen (de GoldWing heeft er standaard twee). Bovendien zijn radiozenders makkelijker te traceren dan op de Wing met zijn vele knopjes. Je bedient de volumeregelaar en de zenderzoeker met je linkerduim door middel van één knop. Die is overigens iets te ver van de duim geplaatst om hem makkelijk te kunnen bedienen. De

DE PUNTJES OP DE i

Honda GL 1800 GoldWing

Bagagemogelijkheden	type vrachtwagen, drie koffers met maar liefst 147 liter inhoud, handig hendelsysteem en afstandsbediening voor de sloten. De zijkoffers gaan mooi langzaam open door gashydraulisch gedempte cilindertjes. Voorin in de kuip een afsluitbaar en een niet-afsluitbaar kastje en achter in de armsteun nog twee niet-afsluitbare kastjes. Huide.
Choke	hoe bedoelt u? Niet aanwezig, de injectie doet het werk.
Dagteller	in de liquid crystal display, dus eerst het contact aan anders zie je niets.
Dashboard	ja, daaag, wat je kan verzinnen zit erop, zie foto.
Gereedschap	mooi koffertje met goed gereedschap hebben we ons laten vertellen, zat er niet in.
Hendels stuur	naast de traditionele knoppen rechts de cruise control en achteruit, links de complete audio-aansturing.
Koplamp	zoals het hoort, twee keer halogeen voor gedimd en twee extra voor grootlicht. Een zee.... Eenvoudig te verstellen door knop links in de kuip.
Middenbok	even voelen of hij op beide poten rust en dan heel je gewicht erop zetten en dan gaat het best gemakkelijk.
Oliepeil	rechterzijpaneel eraf trekken, pijlstok eruit draaien en peilen/bijvullen. Kijkglas zou moeten kunnen, maar je kan niet alles hebben voor die prijs.
Reserve	benzinemeter is pessimistisch, dus het waarschuwingslampje in de gaten houden. Er zit dan nog bijna 4 liter in.
Spiegels	zoals het hoort, uitstekend zicht naar achter.
Startbeveiliging	in de versnelling niet te starten zonder koppeling. Met zijstandaard uit helemaal niet.
Stuurslot	natuurlijk aanwezig en wel in het contactslot. Immobilizer zit in de sleutel. Deze praat eerst met het contact en dan mag je weg.
Tank	onder de buddy voor een laag zwaartepunt.
Tanktas	niet echt nodig met 147 liter bagage-inhoud tot je beschikking.
Verstelling vering	achter door luchtdruk te veranderen door middel van compressor en een knop links in de kuip.
Zadel (de)monteren	niet aan beginnen en is niet nodig.
Zijstandaard	zoals het hoort, geen twijfelgeval.

De belangrijke zaken aan de niet-gashandkant: cruise control, verstelling ruit, tuimelschakelaar radio/cassetterecorder, alarmlichten.

Functionaliteit troef bij de BMW, 28 knopjes en niet het gevoel dat je iets mist, integendeel, nou ja, een standaard CD-speler natuurlijk.

GoldWing heeft er twee nodig. Vaak ben ik eindeloos aan het zoeken naar een goede frequentie, terwijl Raymond op de BMW genoeg heeft aan een handige scanknop die ik natuurlijk niet kan vinden. We zijn het er over eens dat beide motoren standaard een CD-wisselaar moeten hebben, die nu optioneel is.

Naar beneden donderen

De tweede dag heeft als einddoel het plaatsje Riva aan het Gardameer. Gelukkig zijn we daar nog lang niet. We rijden via München naar Oostenrijk en nemen daar de Brennerpas. In de Dolomieten begint het feest pas echt. Daar nemen we onder andere de Mendolapas met zijn vele haarspeldbochten. Al bij de eerste bocht verschijnt er een vonkenregen onder de BMW en hoor ik ook onder de Wing een hoop geschraap. Ondanks het gebrek aan grondspeling ben

De GoldWing imponeert meer op een 'groot en veel'-manier, de K 1200 LT is functioneler en ingetogen stijlvol. Het blijft een kwestie van smaak.

DE PUNTJES OP DE i

BMW K 1200 LT

Bagagemogelijkheden	type bestelauto, drie koffers met in totaal 120 liter en een klein afsluitbaar vakje in de (dummy) tank.
Choke	niet aanwezig, injectie doet het werk.
Dagteller	een makkelijke analoge dagteller.
Dashboard	teveel om op te noemen maar toch een poging: lampjes voor de cruise control, de werking van het ABS, een digitaal klokje, een versnellingsbakindicator, benzinemeter, buitentemperatuurmeter, gemiddeld verbruik, gemiddelde snelheid, hoeveelheid kilometers die nog afgelegd kunnen worden met de voorraad benzine. De radiocassettespeler geeft verder het ingeschakelde nummer van de cassette aan, de radiofrequentie, enzovoort.
Gereedschap	mooie set en zeer compleet, inclusief bandenreparatieset (nee, geen reservewiel).
Hendels stuur	links: linkerrichtingaanwijzer, claxon, alarmlichten, grootlicht, passeerlicht, in- en uitschakelen en resume van de cruise control, de mute-knop, de hoogteverstelling van de ruit en een tuimelknop voor het volume en de zenderkeuze. Rechts: rechterrichtingaanwijzer, uitknop richtingaanwijzers, stads- en dimlicht, startschakelaar, dodemansknop en de knop met de zoekfuncties van de linkerdisplay. Beide hendels zijn viervoudig verstelbaar.
Koplamp	twee halogeenpitten, eenvoudig te verstellen door draaiknop rechts in de kuip.
Middenbok	redelijk makkelijk op te bokken.
Oliepeil	eenvoudig te controleren door peilglas, bijvullen is een ander verhaal.
Reserve	4 liter, het rode vakje van de benzinemeter.
Spiegels	op de kuip en eenvoudig eraan of eraf te klikken. Prima zicht.
Startbeveiliging	start niet in de versnelling zonder koppeling.
Stuurslot	gecombineerd contact/stuurslot.
Tank	is tussen het frame ingebouwd, tanken op de zijstandaard betekent echt vol en scheelt al gauw een liter of 5.
Tanktas	moeilijk door afsluitbare 'tankklep', gelukkig zijn er koffers.
Verstelling vering	alleen de achtervering is op voorspanning in te stellen door middel van een handige draaiknop onder het zadel.
Zadel (de)monteren	niet nodig, het zadel scharniert en alles is bereikbaar. Je kunt ook nog de hoogte instellen.
Zijstandaard	goed voelen of hij helemaal uitstaat, blijft ook halverwege hangen en dan helaas...

Voor het inschakelen van de achteruit moet je bij het linker stepje een draaiknop op 'R' zetten. Niet zo handig.

Even de vliegen eraf voor de fotografie, hier hebben we nog zon maar dat zou snel veranderen.

ik absoluut verrast door de stuureigenschappen van de GoldWing. Het is ongelooflijk hoe eenvoudig de motor zich laat omleggen. Hij rijgt de bochten moeiteloos aaneen. Het sturen gaat echt schitterend. Haarspeldbochten, lange snelle bochten, hobbelige bochten, het maakt de motor geen ene moer uit. Je legt hem erin, van alles aan de grond, gas erop en je ramt hem uit de bocht. De BMW kan qua stuurgedrag moeiteloos aanhaken. Ook deze kun je heerlijk in de bocht gooien en eruit accelereren. Het houdt niet op, sturen is een aparte sensatie met deze kolossen. Belangrijk bij zulke goed sturende gevaarten, die al snel over de 400 kilo wegen, zijn de stoppers. Op beide motoren is ABS standaard aanwezig, dat gebruik maakt van een gekoppelde voor- en achterrem. Het maakt niet uit of je de hand of voet gebruikt, met beide remmen wordt geremd en hard ook. De remmen van de Honda, Dual Combined Braking System genoemd, zijn goed maar vragen iets teveel handkracht. Dan maar de voetrem, want deze bedient ook beide wielen. De remmen van BMW zijn een toonbeeld van innovatie. Als eerste fabrikant gebruikt BMW een bekrachtigd remsysteem op haar productiemotoren. Bij normaal gebruik grijpt het BMW Integral ABS remsysteem hard, bijna agressief aan en daar moet je even aan wennen. De remvertraging is goed maar bij de remtest weet de BMW de Honda maar net te verslaan en dat hadden we anders verwacht. Het lijkt alsof het ABS wat vroeg ingrijpt en de remweg wat langer wordt dan nodig?! De voetrem krijgt na enige gewenning (een normale motor rem je immers vooral met de hand- en dus voorrem) bij beide motoren de voorkeur, zeker bij het betere bergen rijden.

We blaken inmiddels van het zelfvertrouwen en zien reikhalzend uit naar andere motoren om ons zo te kunnen meten. Wie had dat gedacht bij dit soort toerfietsen? Veelzeggend is dat we zelfs achter een Duitse Ducati 916, een Honda CBR 600 en een Kawasaki ZX-10 aangaan. Als we eenmaal aan kunnen klampen, slaan ze helaas af. Later worden we tijdens een rookpauze op de top van de Mendolapas gepasseerd door tien Zwitserse motorrijders, die - in de gauwigheid waargenomen - op een GoldWing 1800, een aantal Pans en een Mega Merel rijden. We geven ze vijf minuten. Dan het gas erop en er achteraan. In no time passeren we de groep die angstig gebaart dat we er langs mogen. Alleen een Pan klampt aan en

Riva, het noordelijkste puntje van het Gardameer.

BEOORDELING

Algemeen	TOER max	BMW K1200 LT	Honda GoldWing
volledigheid uitrusting	20	18	18
kwaliteit onderdelen	15	12	11
afwerking	15	14	13
verlichting	10	8	9
zijstandaard	5	3	4
middenbok	15	12	12
bagagemogelijkheden	15	14	15
aanschafprijs	20	15	10
subtotaal	115	96	92
Ergonomie			
afleesbaarheid dashboard	5	4	4
bedieningsorganen stuur	5	4	3
spiegels	10	8	9
zithouding	20	18	18
bescherming rijder	20	20	16
turbulenties	15	14	11
comfort rijder	20	20	18
comfort passagier	15	15	15
subtotaal	110	103	94
Rijwielgedeelte			
handelbaarheid stad/file	10	5	7
stuureigenschappen	15	12	12
stabiliteit lange bochten	15	12	12
rechtuitstabiliteit	15	12	12
vering/demping voor	15	11	11
vering/demping achter	15	12	12
stelgemak achterveer	10	9	10
veercomfort	15	12	13
grondspeling	10	6	5
duiken voorvork	10	10	8
lengterichels/spoorvorming	15	11	12
stabiliteit bij remmen	10	9	9
remmen voor	15	12*	12*
rem achter	10	12*	12*
subtotaal	180	145	147
Motor			
koude start	10	9	9
warme start	5	5	5
carburatie/injectie	15	13	14
koppeling	10	7	8
versnellingsbak	15	8	12
transmissiespeling	15	9	12
cardan	15	13	13
overbrengsverhoudingen	10	6	7
mechanische geluiden	10	8	10
trillingen	10	8	10
souplesse motor	20	16	20
verbruik	15	13	8
actieradius	15	14	10
kracht lage toeren	15	12	15
kracht middengebied	15	13	15
kracht hoge toeren	10	9	10
topsnelheid	5	4	4
subtotaal	210	167	182
totaal	615	511	515

* De remsystemen verdelen de kracht over voor- en achterrem dus een individuele inschatting van voorrem of achterrem is niet mogelijk.

Op de lange duur wil je toch wat verzitten en als je cruise control hebt, waarom zou je dan niet die andere zetel gebruiken...

Mocht je als verwende berijder van deze toerfietsen toch wat willen verzitten dan kun je beide motoren eenvoudig op de autopilot zetten en achterop plaatsnemen, al dan niet vergezeld van een sigaar. Vervolgens kom je er meteen achter dat je achterop zo mogelijk nog lekkerder zit dan voorop. Bij de GoldWing ondersteund door armsteuntjes en op de BMW beschermd door de verstelbare ruit is het een genoeglijk vertoeven op zetel 2. Beide motoren krijgen dan ook zonder enige twijfel een 10, beter kan niet. Heb je een vriendin die niet van motorrijden houdt, vraag je dan eerst af of zij wel de ware voor je is en nodig haar daarna uit op een van deze toergiganten plaats te nemen. Zij zal van nu af aan een onafscheidelijke motormetgezel zijn.

PS. Don't try this at home.

Een betere passagierszetel kun je niet vinden. Beide motoren bieden maximaal comfort en als ze nu nog niet mee wil...

OMSTANDIGHEDEN

'Droog en zonnig zomerweer, met in de avond mogelijk een onweersbui. De wind waait uit oostelijke richting, kracht 3 à 4', aldus de vier luidsprekerboxen van de BMW K 1200 LT. De temperatuurmeter links op het dashboard zegt digitaal dat het 31 graden Celsius is. Alle metingen zijn in twee richtingen uitgevoerd, waarbij de gemiddelden zijn weergegeven. Bij de BMW stond de ruit in de hoogste stand, bij de Honda GL 1800 GoldWing in de laagste.

ONDERDELENPRIJZEN

	HONDA GL 1800	BMW K 1200 LT
uitlaatdemper	ƒ 1747,55	ƒ 2133,19
schakelpedaal	ƒ 228,86	ƒ 198,33
rempedaal	ƒ 155,30	ƒ 154,26
rechtervoetsteun	ƒ 83,84	ƒ 55,09
linkervoetsteun	ƒ 83,84	ƒ 55,09
rechterstuurhelft	ƒ 514,94	ƒ 334,96 *
linkerstuurhelft	ƒ 514,94	-
rechterspiegel	ƒ 625,68	ƒ 251,22
linkerspiegel	ƒ 625,68	ƒ 251,22
remhendel	ƒ 206,80	ƒ 130,02
koppelingshendel	ƒ 206,80	ƒ 154,26
bovenkuip	ƒ 3120,64	ƒ 4730,98
kuipdeel rechts	ƒ 2267,74	ƒ 833,00
kuipdeel links	ƒ 2267,74	ƒ 833,00
onderkuip rechts	ƒ 219,97	ƒ 461,92
onderkuip links	ƒ 219,61	ƒ 461,92
onderkuip l/r	ƒ 251,22	-
kuipruit	ƒ 951,25	ƒ 542,11

* BMW heeft alleen heel stuur als onderdeel.

DERDE VERSNELLING

km/u	BMW sec	Honda sec
50-120	6,0	5,1
80-140	6,5	5,1
100-160	9,0	6,8

OVERDRIVE

km/u	BMW sec	Honda sec
50-120	12,7	9,3
80-140	11,9	8,9
100-160	14,3	10,6

REMWEG

km/u	BMW meter	Honda meter
120-20	60,7	61

ACCELERATIETIJDEN

km/u	BMW sec	Honda sec
0-100	4,7	3,8
0-120	7,1	5,5
0-140	10,1	7,8
0-160	14,2	11,8
0-180	21,2	19,9
0-200	—*	28,3*

*Beide motoren haalden alleen met de wind in de rug een snelheid van 200 km/u. De BMW deed daar zo lang over dat er niet meer van acceleratie gesproken kan worden.

TELLERAFWIJKING

km/u	50	80	100	120	140	200
BMW	44	73	91	109	146	180
Honda	45	73	92	111	149	186

Honda GL 1800 Goldwing vs BMW K 1200 LT

KOPPEL/VERMOGEN HONDA GL 1800 GOLDWING / BMW K 1200 LT

COMMENTAAR VERMOGEN/KOPPEL

De GoldWing heeft een prachtige vermogens/koppelgrafiek en nodigt uit tot schakellui rijden. Hij heeft z'n maximum koppel bij 4.200 tpm, en bij 2.500 tpm heeft hij al 138 Nm! Hij heeft een heel klein dipje in de koppelgrafiek bij 1.800 tpm, maar dit is tijdens het rijden eigenlijk niet of nauwelijks voelbaar. De afstelling van de injectie is in tegenstelling tot vele andere Honda's vrij goed.

De BMW mist de 600 cc die de GoldWing wel extra heeft. Eigenlijk is het geen eerlijke competitie, want de Honda heeft zoveel meer koppel, daar kan de BMW niet aan tippen. Ook heeft de BMW een klein dipje in de grafiek onder in het toerengebied bij ongeveer 2.000 tpm. Hij 'verslikt' zich als het ware, de injectie spuit daar wat weinig benzine naar binnen. Verder is de afstelling redelijk. Hij zou in het hogere toerengebied wel iets armer kunnen, maar daar zul je toch weinig rijden in de praktijk. Verder complimenten voor de toerentellers; die van de GoldWing week maar 200 tpm af, die van de BMW slechts 100 tpm.

Frank Mos

COMMENTAAR DATALOGCIJFERS

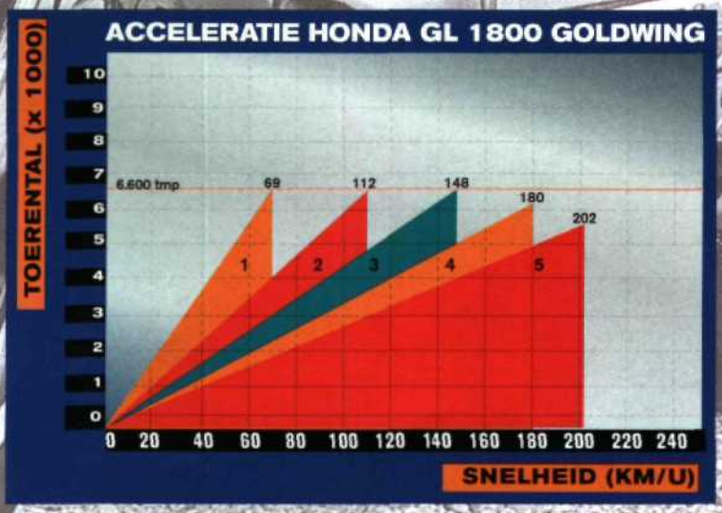
Wat een verschil tussen deze twee motoren als je ook rijdend probeert te imponeren. Zo gemakkelijk als de GoldWing wegsprint bij het verkeerslicht, zo geconcentreerd moet je op de BMW zijn. Op de GoldWing geef je gewoon veel gas en laat je de koppeling opkomen en dat is altijd goed om binnen 4 seconden op 100 km/u te zitten. Dat kun je niet fout doen en daar kun je heel wat RR- en SP-jongens verschrikkelijk van laten balen! Even heel vlug naar de 120 km/u en op het moment dat ze onhoudbaar worden het gas constant houden en wat gaan frummelen met de radio of zo. Vooral de eerste meters zijn héél erg indrukwekkend. Op de BMW moet je de koppeling zeer zorgvuldig bedienen om überhaupt binnen 5 seconden de 100 km/u te halen. Bij de verschillende sprints is dat dan ook maar één keer gelukt. Op zich heeft dat niet zo heel veel met koppel en vermogen te maken, maar veel meer met het feit dat de eerste versnelling op de Honda te kort is en die op de BMW te lang.

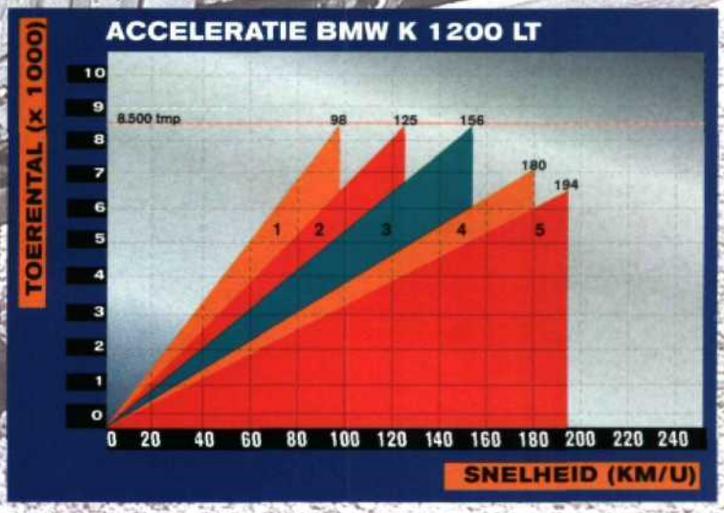
Wat wel met koppel en vermogen te maken heeft, is dat de GoldWing onder alle omstandigheden gewoon de snellere fauteuil van de twee is, maar dat mag je ook van een zescilinder 1800 cc verwachten. Heeft BMW niet ergens nog een licht en compact zescilindertje uit een of andere 5-serie liggen?

Wat tegenvalt is het remsysteem van de BMW. Zo verschrikkelijk positief als ik was na de ervaringen en metingen van de R 1150 RT, zo teleurgesteld ben ik nu. Bij de beste meting van de K 1200 LT staat hij maar 30 centimeter eerder stil dan de Wing op zijn best. De R 1150 RT stond eerder dit jaar bijna 14 meter eerder stil. Anders gezegd: op het moment dat je met de RT stilstaat, rij je met de LT en de Wing nog ongeveer 55 km/u. Toegegeven: de RT weegt zo'n 100 kilo minder, maar dat verklaart bij lange na geen 14 meter. Eerder verdenk ik het niet-perfecte ingrijpen van het ABS; de LT schokt veel meer dan de RT en dat kost meters. Later tijdens de test viel het ABS-systeem zelfs helemaal uit...

Op beide motoren is het moeilijk aanvoelen wanneer je tegen het blokkeren aan zit, waardoor je het beste remresultaat krijgt wanneer je gewoon alles in knijpt en in duwt wat je op remgebied vinden kan.

Mink Bijlsma





Hulde aan BMW voor het verstelbare scherm. Onmisbaar en nog een leuke gimmick ook.

gedrieën donderen we naar beneden. Alles en iedereen in lichte vertwijfeling achterlatend. Natuurlijk zijn ze groot, natuurlijk zijn ze zwaar, maar nooit konden we vermoeden dat achter zulke motoren best een sportieve inborst schuilgaat.
Hoewel de GoldWing 13 kilo zwaarder is dan de 389 kilo wegende BMW ligt het zwaartepunt lager, waardoor de motor aan het asfalt lijkt te kleven. De grondspeling is bij de GoldWing snel onvoldoende en

Prima bagageruimte met 120 liter inhoud voor de BMW en 147 liter voor de Honda; in beide topkoffers kunnen twee helmen. De sloten van de Honda hebben afstandsbediening.

Oliepeilen is geen probleem door een peilglas, maar bijvullen met zo'n kartonnetje is niet van deze tijd. In de praktijk zal de garage dat wel doen.

het 'stepjeglijden' - ze klappen immers wat in - wordt tot een nieuwe kunst verheven. De BMW heeft duidelijk meer grondspeling, maar ook dat houdt niet over. De zijstandaard is als eerste de boosdoener. Verder kun je bij de GoldWing makkelijker met je voeten aan de grond komen dan bij de BMW. Vooral in de stad is dat handig maar je blijft op je hoede met zo'n gewicht onder je. We betrappen ons erop dat we echt uitkienen waar we de motoren parkeren. Achteruit manoeuvreren is geen aanrader. Beide motoren zijn niet voor niets uitgerust met een achteruit. Bij de GoldWing, door een knopje rechts op het stuur in te drukken en vervolgens op de startknop de Honda achteruit te laten kruipen, de motor blijft ondertussen rustig doorlopen. De K 1200 LT heeft daarvoor wat onhandig een hendel boven de versnellingspook die eerst met de hand op 'R' wordt gedraaid, waarna ook met de startknop de BMW achteruit kruipt.

De balans

Het is tijd om de balans op te maken. Na een kleine 3.500 kilometer gereden te hebben in drie dagen tijd heeft het lichaam nauwelijks te lijden gehad. Het afscheid van beide motoren valt ons zwaar, we willen eigenlijk meteen weer weg en dat zegt alles over deze motoren (en onze werkstress). De vele regenbuien deerden ons nauwelijks: als je snelheid houdt blijf je droog. Als we toch voor de Pyreneeën hadden gekozen, waren we door het noodweer in Frankrijk (A1 onder water) waarschijnlijk nu nog onderweg. We hebben ons als twee kwajongens gevoeld en het kost ons dan ook moeite om rationeel over beide motoren te oordelen. De BMW kennen we al wat langer en staat al enkele jaren zijn mannetje. Prachtig afgewerkt (beter dan bij de Honda) en echt innovatief, prima uitgerust met extra's als die verrekt handige boordcomputer, elektrisch verstelbare ruit en superstereogeluid. Bovendien smoelt de motor goed en heeft de K 1200 LT ontegenzeggelijk stijl. Bij de Honda buigen we met respect diep voor het karakter van het zescilinder boxerblok en ook de prima stuureigenschappen van zo'n gigant blijven verbazen. De uitstraling van de beide motoren is totaal verschillend en alleen al daaruit ontstaat een voorkeur voor de een of de ander. Maar er is nog een verschil. De Honda GoldWing is met z'n *f* 65.000,- 15.000 gulden duurder dan de BMW en de 'oude' 1500 Wing. Nu zijn de bedragen voor deze BMW en Honda toch al voor velen van ons onbereikbaar en helemaal onbereikbaar, maar Honda heeft deze Wing hiermee flink exclusiever gemaakt.
Ondanks de duidelijke verschillen in de puntenbeoordeling eindigen de beide motoren uiteindelijk bijna gelijk. Toeval, ja, maar ook bij ons verschilt de uiteindelijke keuze. En die prijs... Ach, je moet toch ergens over kunnen dromen, nietwaar? Wij gaan in ieder geval een staatslot kopen.

Tekst en fotografie: Paul van Hoof en Raymond Grollé

Er valt nog meer te lezen:
- BMW K 1200 LT: rij-indruk, MOTOR 3/99; vergelijkingstest met Honda GL 1500 SE GoldWing, MOTOR 7/99; toertest, MOTOR 7/00
- Honda GL 1800 GoldWing: rij-indruk, MOTOR 7/01