

# DUURZAAM RIJ PINGSPROCES

Echt helemaal nieuw is de jongste RT niet. Slecht nieuws? Nee, integendeel zelfs, ondanks dat de recente make-over van blok, kuip en rijwielgedeelte meer weg heeft van een stukje finetuning, is de toerboxer er wel degelijk op vooruit gegaan. Hoevéél, dat toont een rechtstreekse vergelijking met zijn voorganger. | Tekst Gert Thöle; Foto's Markus Jahn |

**Met motoren is** het net als met wijn, na enkele jaren rijpen smaken ze beter. Heel simpel, na enkele jaren zijn alle fouten en gebreken uit de eerste productie jaren eruit gefilterd, en hebben de machines dankzij de updates een fatsoenlijk niveau van rijpheid en kwaliteit bereikt.

Dit geldt zeker voor de boxermodellen van BMW. Aan het blok zelf werd in het afgelopen decennium – deels bekend, maar veelal ook zonder grote ophef – geschaafd en gevijld, zodat nagenoeg alle punten van kritiek inmiddels tot het verleden behoren. Ondanks de op het oog kreukvrije reputatie van de Beierse tweecilinder waren die er wel degelijk sinds de vierkleps boxergeneratie in 1993 op de markt kwam. Hinderlijk 'konstantfahrruckeln', trage gasreactie, hakerige en luidruchtige versnellingsbak, weinig optimistische geluiden in de aandrijflijn, problemen met de rembekrachtiging, allemaal zaken die tegenwoordig geen issue meer zijn. En speciaal de RT krijgt nu met veel kleine aanpassingen een upgrade, die zijn onbetwiste toeristische kwaliteiten nog verder moet opkrikken.

Kijken we eerst eens naar het motorblok, dat tot op de nieuwe cilinderkoppen, waarin nu twee nokkenassen huizen, onveranderd bleef. Voor we over de theoretische voordelen van de nieuwe, directe klepbediening uitweiden, is het eerst tijd voor een korte praktijktest. Want hoe fraai de ideeën op papier ook uit de verf komen, uiteindelijk is het de openbare weg waar het resultaat van alle technische hoogstandjes telt. Dus de zesde versnelling ingeschakeld bij 50 km/uur en het gas erop. Hela, hola, daar stormen oude en nieuwe RT in perfecte harmonie omhoog in toeren. Vreemd, BMW rept in de lovende persberichten toch over 'duidelijk meer koppel', hoe is dit dan mogelijk?

Ander personeel erop en hetzelfde spelletje opnieuw. Nu knijpt de nieuwe er langzaam maar zeker tussenuit. Het kleine voordeel blijkt het resultaat van een 15 kilo lichtere rijder. Toch verbazingwekkend, dat deze 'paar' kilo's zich bij een accelererend totaalgewicht van 400 kilo toch nog merkbaar laten gelden.

Hoe dan ook, de test bewijst het: de DOHC-boxer heeft weliswaar zoals verkondigd meer ➤



**Beter zicht:** de nieuwe ruit geeft een minder vertekend beeld en verhoogt de windbescherming. Bovendien is deze een stukje stabiel bevestigd.



**Op het eerste gezicht bijna identiek,** maar toch oogt de nieuwe RT door fijnslijperij aan het design een stuk dynamischer. Operatie geslaagd dus.



### SET-UP

**Secundaire wegen:** Met het optionele ESA II (meerprijs € 861,-) kun je zelfs tijdens het rijden de veer karakteristiek nog elektronisch aanpassen aan wisselende rijomstandigheden middels een knop op de linker stuurhelft. De overeenkomstige symbolen maken het je nog makkelijker. Je hebt drie basisafstellingen, namelijk Comfort, Normaal en Sport, waarbij je daarnaast kunt kiezen tussen solo of duo en met of zonder bagage.  
**Bandenspanning:** 2,2 / 2,5 bar

spierballen gekregen, iets dat overigens wordt onderstreept door de metingen op de testbank, maar laat desondanks zijn voorganger niet als gedateerd achter.

De metingen, natuurlijk gedaan onder identieke omstandigheden, bevestigen de plus aan power. Bij zowel accelereren als doortrekken ligt de nieuwe RT toch constant een paar tienden voor op de oude. Bij de acceleratie speelt het kleine verschil van twee pk topvermogen tussen beide testmotoren zeker een bescheiden rol, maar meer nog het met circa 500 toeren verhoogde maximale toerental, dat je in staat stelt iedere versnelling zonder echt inzakkend vermogen iets langer vast te houden. De topsnelheid is op papier gelijk, in de praktijk loopt de nieuwe dus wel ietsje harder.

**Maar dat is** natuurlijk maar bijzaak. De rijder die een RT voor het woon-werkverkeer of op lange afstanden gebruikt, houdt zich liever in het krachtige middengebied op. Daar ervaar je de verschillen tussen beide boxers subjectief meer dan de cijfers op papier in eerste instantie doen vermoeden. De nieuwe motor lijkt feller, alsof een verminderde draaiende massa hem een last van de schouders heeft genomen. Feitelijk is er op dit gebied echter niets veranderd. Hij reageert directer op gasbevelen, komt feller over, zonder echter de bekende boxer kwaliteiten op te offeren. Nog altijd past het gemoedelijke karakter van de sonoor tokkelende boxer perfect bij een toermotor. Het geeft RT-rijden zelfs een heel speciaal chill-effect, dat voornamelijk gevoed

wordt door het gelijkmatige boxer ritme dat werkt als een zachte massage. Met natuurlijk een bijpassende, beschaafde sonate. Ook de nieuwe klinkt, ondanks een nieuwe vlinderklep in de uitlaat, weer allesbehalve opdringerig. Alleen voor buitenstaanders komt hij nu iets feller over.

Aan de versnellingsbak en aandrijflijn van de 1200 is verder niets veranderd. Ook niet echt nodig, want bij de laatste grote modificatie in 2008 was de versnellingsbak al flink onder handen genomen. Een ingreep die vandaag de dag nog steeds zijn vruchten afwerpt, want beide machines schakelen gewoon prima. Helaas heeft de boxer niet de lekker korte schakelwegen van een supersport, maar van een versnellingsbak die af en toe in een valse vrij schiet is geen sprake meer. En ook het uit vroegere boxertijden bekende, koude rillingen veroorzakende kraken bij het beroeren van het schakelpedaal is gelukkig niet meer. Enkel bij het inleggen van de eerste versnelling klinkt er af en toe nog de bekende en vooral beruchte 'kloink'. Misschien hoort dat bij een boxer, zoals de luidruchtige startmotor nu eenmaal bij een Harley hoort. Op rustige buitenwegen kun je evenwel mooi en precies schakelen zonder irritante klanken. Daar voelt de bak zelfs bijna nog beter dan die van de K-serie.

Nu we toch een vergelijking met de K-serie maken, ook met betrekking tot de wegligging hoeft de boxer zich niet te schamen. De Duolever-voorvering van de K is relatief stug geveerd, met als gevolg dat de voorzijde slecht wegdek nogal moeilijk verteert, terwijl de lange >

## EN VERDER + PLUS

**Dankzij een USB-poort** kan een MP3-speler of een i-Pod worden aangesloten op het nieuwe (optionele) audiosysteem.



**Het schakelpedaal** is nu instelbaar en van gegoten aluminium in plaats van geperst staal.

**De stand van de koplamp** is per draaiknop in de cockpit supersnel aan de belading aan te passen.



**Olievuldop nu rechts** in plaats van links, makkelijker met bijvullen.

## - MIN

**Het ver naar achteren reikende stuur** is niet instelbaar.

**De trillende potjes** voor hydraulische vloeistoffen op het stuur zijn weinig oogstrelend.

**Oliepeilglas nog steeds** aan de linker kant.

**NIEUW****oud**

**Redelijk vertrouwd gezicht, de antireflecteringen op beide analoge tellers filteren storende schitteringen nu deels weg.**



**Volgens het BMW-folderproza is het nieuwe kleppendeckel dynamisch gestyled. En wie zijn wij om dat tegen te spreken?**



**Met zoveel schakelaars is een praktische rangschikking een echte uitdaging. Slim bedacht, de bedieningsring voor de radio.**



**De nieuwe hendels liggen beter in de hand, wel was de instelling vroeger een stukje simpeler.**

slag van de Telelever van de RT alle verrassingen van de Zuid-Franse wegebouwers glad en strak strijkt. Overtuigend rijcomfort van het hoogste niveau waar geen andere toermachine aan kan tippen.

Ook met een klein nadeel, naast alle oprispingen in het wegdek slikt de Telelever namelijk ook veel feedback weg. Een makke die met name opvalt wanneer je van een motor met conventionele voorvork, hetzij upside-down of telescoop, overstapt op de RT. Al blijken de

dat de Metzeler iets moeten toegeven op de stabiliteit op hoge snelheden: geen voordeel zonder nadeel dus.

**De jongste versie** van het elektronisch instelbare rijwielgedeelte ESA werkt in de basis nog met dezelfde instelmogelijkheden als tot nu toe, alleen is de veerconstante (karakteristiek van de spiraalveer) nu ook instelbaar, wat een over de hele linie genomen breder stelbereik mogelijk maakt. Bij solo rijden

aan het kunststof pak kunnen rangschikken. Bij een rechtstreekse vergelijking lijkt de nieuwe kuip minder vlak. Hoewel het uiterlijk slechts iets veranderd is, is het BMW toch gelukt om de windbescherming te verbeteren. Dit is hoofdzakelijk te danken aan de nu in het bovenste bereik iets bredere ruit. Een kleine ingreep die vooral bij de op secundaire wegen gangbare snelheden bijzonder effectief blijkt. De rijwind stroomt nu nagenoeg zonder wervelingen om het bovenlichaam heen. Dat heeft ook tot

Metzeler Roadtec Z6 banden die op de nieuwe RT liggen hier wel wat beter mee om te gaan dan sommige andere bandentypes. Ze geven eerder en meer vertrouwen en schitteren met een neutraal stuurgedrag en veel grip, ook bij koud en nat weer. Wel moet worden gezegd

is dit niet zaligmakend, maar speciaal met veel belading en duopassagier heeft de achterzijde nu meer reserves achter de hand. De RT komt daardoor met name in de sportieve stand strafker over en dat is een kleine vooruitgang. Onder dit kopje zou je ook de aanpassingen

gevolg dat je achter de iets hoger geplaatste ruit met betrekking tot geluidsontwikkeling en windbescherming veel meer ontspannen zit. Om datzelfde effect op de oude RT te sorteren moet je de ruit in een hogere stand zetten, waarbij dan wel de rand van de ruit het zicht >

## KOPPIE KOPPIE

**Strikvraag:** wanneer bouwde BMW zijn eerste boxer? Goed gegoogeld, dat was in 1923. De R32 om precies te zijn, die toen al was uitgerust met cardan. Optisch gezien hebben de eerste en huidige generatie boxermotoren nog altijd enkele overeenkomsten, bijvoorbeeld de uitpuilende cilinders die tot op de dag van vandaag het uiterlijk van vele BMW's kenmerken. Technisch gezien bleef echter sinds 1923 praktisch geen steen onaangeroerd. De laatste echt grote ingreep was in 1993, toen de boxer twee in plaats van vier kleppen per cilinder kreeg. Dat resulteerde ook in een flinke sprong voorwaarts van het maximaal mogelijke vermogen. De achilleshiel van een boxermotor is namelijk de weinig optimale cilinderdrukkingsverdeling. De naar buiten liggende cilinderkoppen vereisen namelijk ongunstig gevormde, gekromde aanzuigkanalen.

**Daaraan verandert** overigens ook de huidige ontwikkelingsstap niets. De vorm van de kanalen blijft hetzelfde, maar de geringere massa

van de kleppentrein maakt hogere klepsnelheden mogelijk, wat weer positief is voor de vullingsgraad. Omdat kleppen en respectievelijk tuimelaars en/of slepers de nokkenas nu langer kunnen volgen, steeg ook het maximale toerental. Deze meer optimale basis van een DOHC-kop is om te zetten in óf een hoger topvermogen - de HP2 Sport levert toch mooi

130 pk bij 8.750 tpm - óf meer koppel bij lage toerentallen, zoals het geval bij de RT en GS. Daarnaast resulteren de radiaal geplaatste kleppen in een compactere, minder verdeelde verbrandingsruimte. Desondanks hield BMW vast aan een compressieverhouding van 12,0 op 1, voor het maximale vermogen is dus Super Plus benzine nodig!





**Pure toerluxe: meer comfort kan bijna niet. En dan maakt het niet uit of je alleen of met z'n tweeën onderweg bent. Of op de oude of nieuwe wat dat aangaat.**

verstoort. Die ruit in de hoogste stand gebruikt de gemiddelde toerrijder overigens hooguit op de snelweg. Bovendien geeft de nieuwe ruit ook een beter zicht door minder vertekening en heeft ook de passagier enigszins profijt van de nieuwe stroomlijn, die volgens BMW overigens ook op het oude model past.

De werkplek ziet er iets anders uit. Ergonomisch blijft alles bij het oude, dus jammer genoeg is er nog steeds geen verstelbaar stuur. Jammer, omdat vooral lange rijders licht achterover gaan hangen, wat weer zorgt voor een nogal passieve rijhouding.

Op het gebied van comfort zit je daarentegen vorstelijk op de eerste rang. De RT-werkplek is gewoonweg nog altijd één van de beste. Wat niet betekent dat er geen ruimte voor verbetering was. Een kleine vooruitgang wederom, is de bediening van de radio. De lelijke bult op de linker stuurhelft is verdwenen ten faveure van een simpele, elegante bedieningsring. Buiten zijn er overigens nog wel, maar dan in de vorm van hoog optorende potjes voor de hydraulische vloeistoffen, die door de rubberen trillingsdempers op slecht wegdek merkwaardig bewegen. Of dat tegenover de geïntegreerde oplossing van zijn voorganger een vooruitgang is, mag eenieder zelf beoordelen. Hetzelfde geldt ook voor de bediening van de richtingaanwijzers, altijd al een onderwerp van discussie. De oude oplossing met drie schakelaars had absoluut veel aanhangers, maar overstappers van andere merken geven zeker de voorkeur aan de conventionele bediening van dit nieuwe model. En eerlijk gezegd lijkt ons dat in eerste instantie toch de doelgroep van deze nieuwe R1200RT, want wie al een R1200RT rijdt, hoeft deze niet te versjacheren om op korte termijn over te stappen op een nieuwe. <

## MOTOPLUS CONCLUSIE

Er zijn weinig redenen om de nieuwe RT te kopen. En toch ook wel weer heel veel! De veranderingen aan blok, kuipwerk en rijwielgedeelte mogen dan klein zijn, onder de streep sorteren ze behoorlijk effect. Maar onder diezelfde streep blijft de RT echter gewoon wat 'ie altijd al was: een uitgesproken luxueuze en comfortabele toermachine, die ondanks zijn omvangrijke uitrusting geenszins zwaarwichtig overkomt, maar je een uniek rijgevoel bezorgt.

|                                                |                                     | Maximaal<br>puntentaal | BMW<br>R1200RT | MOTOPLUS<br>BEOORDELING                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AANDRIJVING</b>                             |                                     |                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Doortrekken                         | 40                     | 23             | De aandrijving is niet de echte troef van de RT, met 110 pk heeft 'ie immers niet direct een overschot aan vermogen achter de hand. Weliswaar komt de boxer af en toe iets traag en indirect over, maar desondanks past dit wel uitstekend bij het karakter van een toermotor. Trillingen zijn merkbaar aanwezig, echter nooit irritant. Punten van kritiek zijn de onderbelasting stinkende droge koppeling en de lange schakelwegen van de enkel in de laagste versnellingen luide versnellingsbak.                                                  |
|                                                | Acceleratie                         | 40                     | 24             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Topsnelheid                         | 30                     | 17             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Motorkarakteristiek                 | 30                     | 21             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Aanspreken                          | 20                     | 12             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Lastwissel                          | 20                     | 11             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Draai-eigenschappen                 | 20                     | 12             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Koppeling                           | 10                     | 7              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Schakelen                           | 20                     | 13             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Versnellingsbak-spatiëring          | 10                     | 9              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Starten                             | 10                     | 9              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | <b>TOTAAL</b>                       | <b>250</b>             | <b>158</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>RIJWIELGEDEELTE</b>                         |                                     |                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Handelbaarheid                      | 40                     | 22             | Hij oogt als een slagschip en dat maakt de vederlichte handelbaarheid altijd weer indrukwekkend. Dankzij de Metzeler Roadtec Z6 banden stuurt de RT neutraler en preciezer door de bochten, maar de feedback laat door de Telelever-vering nog altijd iets te wensen over. Met ESA (meerprijs € 861,-) zijn de instelmogelijkheden van het rijwielgedeelte ruim en merk je duidelijk verschil in de veer karakteristiek. Mede hierdoor verzamelt de RT ook veel punten op duocomfortgebied. Op slecht wegdek is het rijcomfort helemaal onovertroffen. |
|                                                | Stabiliteit in bochten              | 40                     | 30             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Stuurgedrag                         | 40                     | 27             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Feedback                            | 10                     | 5              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Mogelijke hellingshoek              | 20                     | 16             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Rechtuitstabiliteit                 | 20                     | 15             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Veerinstellingen voor               | 20                     | 16             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Veerinstellingen achter             | 20                     | 15             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Instelmogelijkheden rijwielgedeelte | 10                     | 8              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Veercomfort                         | 10                     | 9              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Rij-eigenschappen duo               | 20                     | 18             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | <b>TOTAAL</b>                       | <b>250</b>             | <b>181</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>PRAKTIJK</b>                                |                                     |                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Ergonomie rijder                    | 40                     | 35             | Comfort is ook het sleutelwoord met betrekking tot de ergonomische verhoudingen. Zelfs na een ellenlange rit stap je nog fris als een hoentje af. Ook met betrekking tot uitrusting, het onderbrengen van bagage, de windbescherming en lichtopbrengst is de RT absoluut top. De grote tank maakt enorme etappes van meer dan 500 km mogelijk. Veel beter kan simpelweg niet, enkel de laag geplaatste spiegels zijn een puntje van kritiek.                                                                                                           |
|                                                | Ergonomie passagier                 | 20                     | 18             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Windbescherming                     | 20                     | 19             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Zicht                               | 20                     | 12             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Lichtopbrengst                      | 20                     | 18             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Uitrusting                          | 30                     | 30             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Hanteerbaarheid                     | 30                     | 20             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Opbergmogelijkheden                 | 10                     | 10             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Maximale belading                   | 10                     | 9              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Theoretische actieradius            | 30                     | 30             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Afwerking                           | 20                     | 16             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | <b>TOTAAL</b>                       | <b>250</b>             | <b>217</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>VEILIGHEID</b>                              |                                     |                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Remwerking                          | 40                     | 32             | Jammer dat de doseerbaarheid van de remmen niet zo goed is als de uitstekende werking ervan. Zelfs met passagier zijn de stopafstanden extreem kort. Het oprichten in bochten blijft binnen de grenzen, terwijl slaan in het stuur de RT, zelfs op slecht wegdek, helemaal vreemd is.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                | Remdosering                         | 30                     | 20             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Remmen met duo/fading               | 20                     | 17             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Oprichten bij remmen                | 10                     | 8              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | ABS werking                         | 20                     | 15             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Stuurslaan                          | 20                     | 18             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Grondspeling                        | 10                     | 8              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | <b>TOTAAL</b>                       | <b>150</b>             | <b>118</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>KOSTEN</b>                                  |                                     |                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Garantie                            | 30                     | 17             | De nieuwe lust iets meer, 1 op 20,4 tegenover een verbruik van 1 op 21,7 van zijn voorganger. Gezien het formaat en gewicht toch een nette score, maar wel met de opmerking dat de RT pas floreert met dure Super Plus in de tank. Drie jaar garantie zoals bij de Honda VFR zou natuurlijk ook mooi zijn.                                                                                                                                                                                                                                             |
|                                                | Verbruik (secundaire weg)           | 30                     | 18             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Inspectiekosten                     | 20                     | 16             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | Onderhoudskosten                    | 20                     | 9              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                                | <b>TOTAAL</b>                       | <b>100</b>             | <b>60</b>      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>TOTAALSOM</b>                               |                                     | <b>1000</b>            | <b>734</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>RAPPORTCIJFER PRIJS-KWALITEITVERHOUDING</b> |                                     |                        | <b>7,2</b>     | Tja, goedkoop is de RT natuurlijk niet, wel goed. Het hoge puntentaal rechtvaardigt in ieder geval deels de (torenhoge) prijs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |