

KOPPIE, K O P P I E

Wat een paar nieuwe stickers en een ander lijnenspel al niet kunnen doen. De R1200RT, BMW's toerboxer, oogt door deze eenvoudige ingrepen beduidend slanker dan zijn voorganger. Maar belangrijker zijn de nieuwe DOHC-cilinderkoppen die de RT net even dat beetje extra moeten geven. | Tekst Gert Thöle; Foto's Jahn, BMW, archief |

Net als de GS is de RT al een echte klassieker in het BMW-gamma te noemen. Eentje die de concurrentie al jaren op gepaste afstand houdt bovendien. De RT is inmiddels al meer dan dertig jaar op de markt en verscheen in 1978 eigenlijk als antwoord op de in de Verenigde Staten mateloos populaire aangeklede Harleys. Maar deze R100RT kreeg ook in Europa al snel een schare fans. In veel landen, waaronder ook Frankrijk, is de RT zelfs populairder dan de R1200GS en ook in Nederland is dat het geval. De RT eindigde het afgelopen jaar op plek twee in de Nederlandse verkoopstatistiek, vóór de R1200GS Adventure die dus zelfs de standaard R1200GS achter zich hield. Om de RT in die bovenste regionen te houden werd het weer tijd voor een update, eentje met esthetische en technische vernieuwingen. Decoratieve elementen op het kuipwerk en de kofferdeksels moeten de gewezen kilometervreter optisch een minder corpulente uitstraling geven. En in dat streven is BMW behoorlijk geslaagd, want het nieuwe model oogt wezen-

lijk slanker dan zijn voorganger. Alhoewel de hele achterpartij praktisch onveranderd bleef, mogen de designers met recht trots zijn op de voorzijde van de RT. Het kunststof kleed ziet er zo op het eerste gezicht vertrouwd uit, maar is in feite helemaal opnieuw vormgegeven. Daarbij trok het designteam de trukendoos flink open om de toerboxer lichter en dynamischer te laten lijken, bijvoorbeeld door onderbroken vlakken, flauwe knikken en decorstickers. Gebleven is de brede koplamppartij met zijn fel stralende dubbele dimlicht. Ook de indeling van de cockpit is grotendeels hetzelfde gebleven, alleen hebben snelheidsmeter en toerenteller een kapje gekregen om hinderlijke reflecties te verminderen. En uiteraard heeft ook de nieuwe R1200RT de nieuwe, vereenvoudigde schakelaars voor de knipperlichtbediening. Toch blijft het met name op de linker stuurhelft een bonte verzameling knoppen en schakelaars, maar alle functies van de uitgebreide standaard en extra mogelijkheden moeten toch ergens worden ondergebracht, nietwaar? ➤

WAT IS ER NIEUW?

De wijzigingen in vogelvlucht

- Nieuwe stroomlijn met verbeterde windprotectie en andere ruit
- DOHC-cilinderkoppen voor meer koppel en een breder toerenbereik, max. vermogen met 110 pk onveranderd
- Instrumentarium in nieuw design en aan de bovenzijde afgeschermd door kapjes tegen reflectie
- Verbeterde knipperlichtbediening en armaturen
- Vlinderklep in het uitlaatsysteem voor een krachtiger geluid
- Optioneel ESA II veersysteem met verbeterde werking en breder stelbereik
- Verstelbaar schakelpedaal



EERSTE TEST BMW R1200RT

Maar voor het gros van de RT-fans zijn de veranderingen aan het blok ongetwijfeld een stuk interessanter. Dat omvat in hoofdzaak de nieuwe DOHC-cilinderkoppen met radiaal gepositioneerde kleppen, die oorspronkelijk van de HP2 Sport stammen en inmiddels ook op de nieuwe R1200GS (zie de test vanaf pagina 26) dienst doen. Maar zonder gekheid: vier kleppen zijn niets nieuws voor een boxer, maar door de bediening middels dubbele bovenliggende nokkenassen en kleine slepers en de daardoor verminderde draaiende massa is er wel meer vrijheid ontstaan voor wat betreft de timing en het maximum toeren-tal. Bovendien is de vorm van de verbrandingsruimtes beter door het gebruik van die radiaal opgestelde kleppen, waardoor de verbranding zelf efficiënter is. Het effect van de nieuwe cilinderkoppen op de R1200RT is niet zozeer meer vermogen, maar wel meer koppel en een met 500 toeren verhoogd maximum toeren-tal. In cijfers: 110 pk bij 7.750 toeren (was 7.500 toeren) en 120 Nm in plaats van 115 Nm bij 6.000 toeren.

Een hele grote stap voorwaarts is het dus niet en dat hoeft ook niet. De gerenoveerde RT voelt op de eerste meters dan ook niet wezen-

lijk anders aan dan de oude. Net als voorheen masseert het zacht pulserende blok de rijder met een gelijkmatige beat. Maar het vermogen komt er nu spontaner en directer in. Met andere woorden: het blok heeft duidelijk aan levendigheid gewonnen. Subjectief bekeken, voelt de DOHC-boxer van onderuit wat sterker aan. Hoe dat er op de vermogensbank uit ziet, weten we na een uitgebreide test met de RT. Ook het geluid uit de uitlaatdemper klinkt door de komst van een vlinderklep een stuk kernachtiger, terwijl de demper zelf identiek oogt aan die van de vorige RT.

Toch lijkt het effect minder evident dan bij de GS, die dezelfde behandeling onderging. In het zadel merk je weinig tot niets van het zwaardere uitlaatgeluid, maar voor passanten zal de kenmerkende boxer-roffel hooguit wat meer aanwezig zijn.

Aan boord is windgeruis in ieder geval stukken belangrijker. En dat kan door een aan de bovenzijde wat breder bouwende ruit worden verminderd. Er is minder turbulentie voelbaar, terwijl de windbescherming het best is bij een licht verhoogde stand van de ruit. Daarnaast is volgens BMW de optische kwaliteit van de ruit verbeterd. De ruit moet minder verteke-



First-class: buitengewoon rijcomfort door de heerlijke synergie tussen rijwielgedeelte en boxermotor.



Vertrouwd uitzicht op het instrumentarium, maar nieuw zijn de kapjes rond de klokken die reflecties moeten voorkomen.



Onder het kleppendecksel zijn twee nokkenassen aan het werk, die de kleppen via slepers openen.



Door de vlinderklep in het uitlaatsysteem kan de demper vrijer ademen en is het geluid kernachtiger.



Het arrangement van schakelaars op de linker stuurheft met conventionele knipperlichtbediening en een draaibare ring voor het audiosysteem.

nen, waardoor je er ook in de hoogste positie beter gebruik van moet kunnen maken. Kies je bij een nieuwe RT voor het optionele ESA-veersysteem, dan is de vering met een druk op de knop elektronisch verstelbaar. Bovendien kun je met het tot ESA II geëvolueerde systeem naast de demping voor en achter ook de veervoorspanning en -ratio achter naar eigen wens aanpassen. Een breder stelbereik dus, waarbij de onderlinge verschillen tussen de stappen nu ook duidelijker merkbaar zijn.

Mooie gadgets dus die BMW tegen meerprijs aanbiedt en geen nutteloze

speeltjes maar merendeels nuttige extra's. Naast het haast verplichte ESA II bijvoorbeeld de boordcomputer, slipcontrole (ASC), cruise control en allerlei bagageaccessoires. Maar volgehouden met deze extra's gaat de prijs al snel richting een dikke € 20.000,-. En nog eens een dikke € 1.100,- voor het audiosysteem zullen de meesten zich ongetwijfeld besparen.

Door de bank genomen is de RT eigenlijk heel erg de oude gebleven. Het werkelijke effect van deze update zal pas in een direct vergelijk met het oude model merkbaar zijn en die volgt binnenkort als we de oude en de nieuwe RT met elkaar vergelijken in een Toptest. <

TECHNISCHE GEGEVENS BMW R1200RT

■ **MOTOR** lucht/oliegekoelde tweecilinder viertakt boxermotor, balansas, ketting-aangedreven dubbele bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder, klepbediening via slepers, wet-sump smering, benzine-injectie Ø 47 mm, geregelde katalysator, 720 watt dynamo, 12 V/19 Ah accu, hydraulisch bediende droge enkelplaatkoppeling, zesversnellingsbak, cardan.

Boring x slag 101,0 x 73,0 mm
Cilinderinhoud 1.170 cc
Max. vermogen 81,0 kW (110 pk) bij 7.750 tpm

Max. koppel 120 Nm bij 6.000 tpm

■ **RIJWIELGEDEELTE** dragende aandrijfunit met aangeschroefd hulpframe, telescoopvoorvork Ø 35 mm met Telelever-systeem, Paralever aluminium swingarm met monoschokbreker, veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, dubbele schijfrem voor Ø 320 mm met vierzuiger remklauwen, schijfrem achter Ø 265 mm met dubbelzuiger remklauw, deelintegraal remsysteem met ABS.

Aluminium gietwielen 3.50 x 17; 5.50 x 17
Banden 120/70ZR17; 180/55ZR17

■ **MATEN EN GEWICHTEN** wielbasis 1.485 mm, balhoofdhoek 63,4°, naloop 110 mm,

veerweg v/a 120/135 mm, zithoogte 820-840 mm, drooggewicht (zonder koffers) 259 kg, max. toelaatbaar gewicht 495 kg, tankinhoud 25,0 liter.

Garantie twee jaar
Service-intervallen elke 10.000 km

Kleuren grijs, wit, grijs/zilver
Prijs vanaf NL € 18.400,- / B € 16.750,-

■ **INFO NEDERLAND** BMW Nederland BV, tel. 070-413 32 22, www.bmw-motorrad.nl
■ **INFO BELGIË** BMW Belux, tel. +32 (0)389-09711, www.bmw-motorrad.be

DE RT IN RETROSPECTIEF

Eind jaren zeventig van de vorige eeuw introduceerde BMW de RT-lijn, toermachines met een volle stroomlijn en het beproefde boxerblok. En dat blijkt tot op de dag van vandaag een succesverhaal.

1978: BMW R100RT

Destijds goed voor een ware shock, want het kuipwerk was voor velen even wennen. Technisch wortelde de eerste RT met 70-pk boxermotor in de RS. Tot 1984 werden er ongeveer 18.000 van deze RT's gebouwd.



1982: BMW R80RT

De budgetversie. Qua uiterlijk leek de 50 pk sterke en goedkopere 800cc variant op zijn grotere broer, maar het chassis was afkomstig van de G/S. De R80RT rolde 8.000 keer van de band.



1987: BMW R100RT

De tweede serie. De R100RT kreeg een verjongingskuur met een nieuw rijwielgedeelte met enkelzijdige achterwielophanging. Het vermogen bedroeg 60 pk. Deze machine bleef ongeveer een decennium in het programma en werd 10.000 keer verkocht.



1995: BMW R1100RT

De ommekeer met een 90 pk sterk vierkleps blok, Telelever-voorwielophanging, ABS en optisch en technisch stevig gemoderniseerd. Met een rijklaargewicht van een dikke 300 kg een enorme brok motor, maar wel zeer luxe uitgerust. BMW produceerde er ongeveer 55.000 van.



2002: BMW R1150RT

Evolutie in plaats van revolutie. Een klassieke update met wat uiterlijke wijzigingen, meer cilinderinhoud én vermogen (95 pk) en een zesbak. Productie: een enorme 57.000 stuks.



2005: BMW R1200RT

Nieuwe looks. Zowel qua uiterlijk als techniek een compleet nieuwe machine. Hoe kige lijnen, aanzienlijk lichter en nu 110 pk sterk. Tot nu toe werden er ongeveer 61.000 van gefabriceerd.

