

TOERBEEST IN OPTIMA FORMA

Kille rekenaars doen er goed aan even snel verder te bladeren. BMW's RT is een luxe toerder van de bovenste plank met een navenant prijskaartje, speciaal bedoeld voor motorrijders voor wie geld een ondergeschikte rol speelt.

[Tekst: Thorsten Dentges; Foto's: BMW, Jahn en Künstle]

Toegegeven, je rijdt al een hagelnieuwe RT in 'fluidgrau metallic' voor nog geen twintig mille en dat is nog minder dan bijvoorbeeld een nieuwe Yamaha FJR1300 of Honda ST1300 Pan European kost. In het zware toersegment zijn bodemprijzen wat dat aangaat net zo zeldzaam als een Griek die zonder mokken belasting betaalt. De in 2005 gepresenteerde R1200RT spant echter op dit vlak wel echt de kroon. Het begrip standaard wordt door de Duitse fabrikant namelijk wel erg letterlijk genomen. Oké, remmen en een stuur zitten er nog net op, maar ben je in de markt voor wat extra luxe in de vorm van bijvoorbeeld een elektronisch instelbaar



GETEST IN MOTOPLUS

23/2006 (VT), 15/2007 (VT), 21/2008 (VT), 5/2010 (ET), 11/2010 (TT), 20/2010 (VT), 21/2010 (VT), 16/2011 (VT), 16/2012 (VT)
RI = rij-impressie; VT = vergelijkingstest; ET = eerste test. Testen zijn voor MotoPlus-abonnees gratis en voor niet-abonnees tegen betaling in te zien via ons digitaal archief op www.motoplus.nl

TECHNISCHE GEGEVENS R1200RT (modeljaar 2010)

■ **MOTOR** lucht- en 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, secundaire overbrenging 2,62.
Boring x slag 101,0 x 73,0 mm
Cilinderinhoud 1.170 cc
Compressie 12,0 : 1
Max. vermogen 81,0 kW (110 pk) bij 7.750 tpm
Max. koppel 120 Nm bij 6.000 tpm

■ **RIJWIELGEDEELTE** dragende aandrijffunit met aangeschroefd hulpframe, telescoopvoorvork Ø 35 mm met Telelever-systeem (met ESA uitgaande demping instelbaar), Paralever aluminium swingarm met monoschokbreker, veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar (met ESA veervoorspanning, veerconstante 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
Bandenmaat 120/70ZR17; 180/55ZR17

■ **MATEN EN GEWICHTEN** wielbasis 1.485 mm, balhoofdhoek 63,4°, naloop 110 mm, veerweg v/a

120/135 mm, rijklaar gewicht volgetankt* 282 kg, max. belading* 213 kg, tankinhoud/reserve 25,0/4,0 liter.

■ **METINGEN**
Topsnelheid** 223 km/uur
Acceleratie
0-100 km/uur 3,9 sec
Doortrekken
60-100 km/uur 4,8 sec
Verbruik
Secundair 1 op 20,4
Snelweg (130 km/uur) 1 op 17,9

* MotoPlus-meting; ** Fabrieksopgave

MARKTSITUATIE

Stelregel: nette RT-occasions vind je bij de dealer, doorgaans een merkdealer. Machines aangeboden in de privé-sector hebben er gewoonlijk al een flink leven opzitten met kilometrages van ver boven de 50.000 kilometer. Het aanbod van machines in het onderste prijssegment, zeg onder de € 8.500,-, is redelijk karig. De RT is een gewilde machine en zeker voor rijk aangeklede

machines wordt nog een flink bedrag gevraagd. Ook wie bereid is om meer dan € 10.000,- op tafel te leggen, doet er goed aan even uitgebreid rond te kijken naar machines met een passende tegenwaarde. Heb je er eentje gevonden, sla dan snel toe, want naar goed onderhouden, rijk uitgeruste machines met een relatief laag kilometrage (minder dan 30.000 km) wordt heel doelbewust

gezocht. Eigenlijk valt er enkel over de prijs te onderhandelen bij redelijk basic RT's, die het bijvoorbeeld zonder Safety-pakket of ESA moeten stellen. Opvallend rijk daarentegen is trouwens het aanbod boven de € 15.000,-. Het gaat hier doorgaans om bijna nieuwe motorfietsen van nog geen twee jaar oud met minder dan 10.000 kilometer op de klok en met legio vinkjes in de optielijst.

AANKOOPTIPS

Het elektronisch instelbare rijwielgedeelte ESA is een zeer gewilde optie, wees er alleen wel zeker van dat dit ook daadwerkelijk probleemloos functioneert. Ofwel, maak een proefrit of start in ieder geval de motor om te controleren of er bij een druk op de knop ook daadwerkelijk iets aan de afstelling verandert. Het vervangen van een ESA-achterschokbreker kost je namelijk minimaal een euro of tweeduizend. Net zo prijzig is trouwens het laten repareren van schades aan de achteras: een simpele lagerwissel kost rond de vierhonderd euro, het vervangen van de complete unit slaat een gat van zo'n 1.500 euro in je budget. Controleer daarom goed of de lagers

nog soepel lopen en of er geen speling op zit. Bestudeer ook het onderhoudsboekje goed, iedere 20.000 kilometer moet de RT voor een grote beurt naar de werkplaats, kosten rond de zeshonderd euro. Een kleine beurt (olie- en filterwissel, elektronische diagnose) kost je zo'n 350 euro. Is er op deze periodieke onderhoudsposten bespaard, dan kan dit rijkelijk dure gevolgschades tot gevolg hebben, bijvoorbeeld een ABS-systeem dat van slag is. Let op: de achterste remblokken slijten gemiddeld twee keer zo snel als de voorste. Eveneens belangrijk: houd de slijtagegrens van de remblokken goed in de gaten in verband met schade aan de remschijf!



INTERNET

www.bmwrtforum.nl

rijwielgedeelte (ESA), boordcomputer, elektronische bandenspanningscontrole (RDC) of tractiecontrole (ASC), dan dien je daarvoor toch flink extra in de buidel te tasten. Een beetje aangekleed denderd de prijs van de boxer, die weliswaar standaard met koffers en ABS is uitgerust, zonder schroom ver door de pijngrens van twintig mille heen. En dat is een meer dan flinke investering, ook voor een meesterlijk ontworpen motorcompositie als de RT met hoogwaardige (licht)metalen delen >

MODELGESCHIEDENIS

2005 De constructietechnisch volledig nieuwe R1200RT met een opvallend eigenwijs design lost zijn 1150-voorganger af. Veranderingen in het kort: front en ruit groter, nieuw blok (enkel geschikt voor SuperPlus, 98 octaan), lichtere cardanconstructie, grotere tank, nieuwe wielen, aanpassingen aan het rijwielgedeelte en de geometrie, elektronisch instelbaar rijwielgedeelte (ESA) tegen meerprijs. Vermogen 110 pk, gewicht 281 kg. Nieuw prijs: vanaf € 17.890,-.

2008 Nieuwe optiepakketten met onder meer tractie- (ASC) en bandenspanningscontrole (RDC), evenals het al eerder genoemde ESA. Nieuw prijs: vanaf € 17.900,-.

2010 Blok flink onder handen genomen, nu met dubbele bovenliggende nokkenassen

(DOHC) per cilinder, koppel gegroeid van 115 naar 120 Newtonmeter, vermogen bleef gelijk. Kuip licht aangepast voor een betere windbescherming, nieuw (optioneel) audiosysteem met onder meer USB-, MP3- en iPod-aansluiting. Nieuw prijs: vanaf € 18.400,-.

2013 Speciale '90 jaar BMW'-uitvoering met onder meer aangepast kleurenschema en unieke plaquette op de kroonplaat (meerprijs: € 673,-). Nieuw prijs: vanaf € 19.064,-.

Krachtig: de 1200 boxer.

