Tekst: **Barry van Amersfoort**, foto's: **Karin Kramer**

Maart roerde z'n staart, en hoe. Het ene koude-record werd moeiteloos gevolgd door het volgende. Gelukkig konden wij genieten van het comfort van een trio royaal uitgeruste toer-machines. Sneeuw, vrieskou en wind; ze trot-seren het met gemak en jij als rijder ook.

VORSTELIJK TOEREN



De R1200RT stuurt het lichtst van de drie en is op de vierkante meter ongenaakbaar.



Alle belangrijke knoppen aan de linkerkant en de bediening ervan gaat perfect.

Alle drie leggen ze je namelijk in de watten met handvatverwarming en een daadkrachtig windscherm dat met een druk op de knop in hoogte varieert, zodat je gemakkelijk uit de greep van de wind blijft, bovendien houden twee van de drie ook nog de bips warm dankzij de verwarmingselementen in het zadel. Het moet raar lopen wil je aan boord van een van deze machines niet in staat zijn om gerieflijk te toeren. Maar welke toergigant is nu overall het meest hoffelijk, we zullen het snel weten.
Eerst maar eens de keuze voor juist dit trio uit de doeken doen. Je zou kunnen denken aan het lineair oplopende aantal cilinders: van de tweecilinder-boxer aan boord van de BMW R1200RT via de drie-in-lijn van de Triumph Trophy naar de viercilinder-lijnmotor die in het aluminium frame van de Yamaha FJR1300A hangt; goed bedacht, maar het was niet de reden. Nee, het ligt eenvoudiger en gecompliceerder tegelijk. De Yamaha en de Triumph zijn binnen dit segment de nieuwe/vernieuwde motoren, dus die mogen niet ontbreken in een toervergelijk. En de BMW R1200RT mag zijn opwachting maken, omdat de Britten van Triumph de laatste tijd erg goed kijken naar de motoren van onze Oosterburen als ze in een bepaald segment stappen. Naar eigen zeggen gaat het dan vooral om de prestaties van de



Zowel op de tank als achterop is de motor voorbereid op topkoffer en tanktas, kwestie van inhaken.

BMW's die ze ten minste willen evenaren en dat de motoren dan 'enige' uiterlijke overeenkomsten vertonen, komt volgens hen voort uit het feit dat BMW in veel gevallen de juiste vorm voor de juiste functie heeft gekozen. Voorbeelden hiervan zijn de Tiger 800, Tiger 800XC en de Tiger Explorer die concurreren met de F700GS, de F800GS en de R1200GS. Nu dus ook weer bij de grote toermotoren waar de Triumph Trophy een duidelijk rolmodel heeft gevonden in de BMW R1200RT. Dan wil je toch ook weten of ze erin zijn geslaagd de prestaties van de RT te evenaren of zelfs te overtreffen, vandaar.

HET EERSTE VERSCHIL

Dat er verschil is tussen de Brit en de Duitser wordt al meteen duidelijk als je de Trophy en R1200RT vanaf de standaard 'even' in de goede rijrichting moet zetten. Nu is elke machine uit deze categorie groot van stuk en vrij zwaarlijvig, en is manoeuvreren altijd een flinke klus, maar de Trophy is echt nog wel een tandje logger dan de BMW. Schoon aan de haak scheelt het zo'n veertig kilo in het voordeel van de BMW, die het gewicht bovendien wat lager draagt. De Trophy voelt behoorlijk topzwaar en dat is echt nadelig als de wielen nauwelijks vaart hebben.
De Yamaha FJR ligt qua gewicht mooi tussen de BMW en de Triumph in met zijn 301 kilogram (BMW 282 kilo, Triumph 322 kilo) en net als de BMW ligt het zwaartepunt van de Yamaha ook lekker laag en dat geeft vertrouwen als je machines met de hand gaat verplaatsten of op de vierkante meter moet verzetten. Maar het blijft aan te raden om dit 'verslepen' tot een minimum te beperken en gewoon lekker te gaan rijden, en dat doen we dus.

DE LAT HOOG

Aangespoord door nieuwsgierigheid pak ik eerst de Britse gentleman bij de kladden. De Trophy die we mee krijgen voor deze test is niet de normale 'eenvoudige' Trophy, maar de luxe, niet in oplage gelimiteerde Trophy SE wat staat voor special edition. De SE onderscheidt zich van de gewone Trophy door elektronisch verstelbare vering en een audiosysteem, verder zijn ze identiek.
Voordat we het vuur in de 1215cc dikke drie-in-lijn opstoken, stellen we eerst even in wat er in te stellen valt. Het zadel gaat in de hoogste stand van de twee beschikbare posities en de vering qua belading in de stand 'alleen rijder',



Om in de spiegels te kijken, ben je behoorlijk afgeleid van het verkeer voor je.

deze beladingssituatie kun je onder het rijden niet meer verstellen, de demping van de vering wel. Motorisch valt niet uit verschillende rijmodi te kiezen en de beschikbare tractiecontrole laten we gewoon aan staan. Ik zou trouwens

» Triumph kijkt graag naar de motoren van BMW.

niet weten waarom je die op een toermotor uit zou willen zetten.
Zelfs met het zadel in de hoge stand komen de voeten nog redelijk goed aan de grond en dat is niet verkeerd als je zoveel gewicht moet beteugelen. Met een wat zware koppeling en volgzame gasreactie komt de Trophy soepel op



De zijkoffers van de BMW werken het best en bieden veel ruimte.

VERSNELLINGS DIAGRAM



De bovenstaande figuur geeft de versnellingsdiagrammen van de motorfietsen weer. Op basis van de versnellingsbakverhoudingen, het maximale toerental en de maat van de achterband is de hoogste snelheid per versnelling berekend. Vooral in de hoogste versnelling komt het regelmatig voor dat een motorfiets niet tot het maximale toerental komt omdat er niet genoeg vermogen is om het tegen de luchtweerstand op te nemen, de werkelijke topsnelheid ligt dan lager. Ofwel de motor is begrensd op een bepaalde snelheid.



Duitse degelijkheid: informatief en duidelijk, mooi en leuk is anders.

gang. Gelukkig blijkt de Triumph het overgrote deel van zijn kilo's virtueel op de startplaats achter te laten.
Zoals we inmiddels van Triumph gewend zijn en waar we dan ook zeker op rekenen, zijn de sublieme prestaties die in de machinekamer worden geleverd. En daarin stelt de Trophy zeker niet teleur. De ride-by-wire en de elektronische injectie werken harmonieus samen en verzorgen een gasreactie die loepzuiver is. Zeker niet te lui, maar ook weer niet te scherp, juist prima alert, zodat je krijgt wat je verwacht. En er is genoeg te verwachten. Vanuit de toerenkelder, die beneden de 2000 toeren per minuut begint, beukt de driepitter er lustig op los om zeer daadkrachtig te versnellen. Vervolgens kun je rekenen op een zeer brede en krachtige powerband waarin het vermogen zeer gelijkmatig toeneemt. Nee, geen hitsige schop onder de kont die het leven opluistert, maar ook zonder die tussensprint is het leven aan boord



Het zadel van de BMW verstel je vrij eenvoudig in hoogte.

van de Trophy zeer enerverend. Het gemak waarmee de Triumph loopt is geweldig, met speels gemak rol je door het stadsverkeer om een paar minuten later net zo moeiteloos met 170 km/h over de snelweg te suizen, het blok is altijd in zijn element en de spelingsvrije cardan sluit daar moeiteloos bij aan.
De verhoudingen van de zes versnellingen zijn goed gekozen, al is dat met zo'n lenige krachtbron niet zo moeilijk. De bak schakelt over het algemeen goed, maar als je wilt klagen zou je kunnen zeggen dat het van één naar twee iets stroever gaat, maar trefzeker



Hij mag dan iets op de R1200RT lijken, maar grandeur heeft de Trophy zondermeer.



De hoogteverstelling van het zadel van de Triumph is het simpelst.



Helaas bedien je de cruisecontrole aan de rechterkant, dat is niet handig.

is-ie. Ander puntje is het mechanische geluid van de driepitter, die minder gelikt klinkt dan bijvoorbeeld het blok van een Tiger 800 of een Street Triple. Doordat het karakteristieke fluitgeluid ontbreekt, worden andere mechanische geluiden van het motorblok niet langer gemaskeerd en daardoor is het blok wat 'luidruchtiger', terwijl-ie dat eigenlijk dus juist niet is. Motorisch legt Triumph de lat hoog en daar hebben de twee- en viercilinder nog een behoorlijke kluif aan.

DUITSE HARDWERKER

Eerst maar eens vergelijken met het lucht-oliegekoelde boxerblok dat een dragende functie vertolkt aan boord van de BMW R1200RT die in Berlijn van de band rolt. Wat meteen opvalt als de dwarse tweecilinder aan de praat wordt gebracht, is de zijwaartse reactie ten gevolge van de krukas die in de lengterichting van de motorfiets draait. Niks nieuws natuurlijk, maar het blijft een grappig fenomeen. De BMW kan rekenen op een lichte bediening van de koppeling en is bovendien goed te doseren, maar de boxer reageert zeker onderin niet heel mooi op de aanwijzingen van het gashendel. Daardoor vergt het enige gewenning voor je echt soepel wegtrekt; je mag best een behoorlijke portie gas geven.
En ook daarna vallen de prestaties van de 1170cc metende boxer wat tegen, zelfs zo dat we elkaar aankijken en ons afvragen of de eerder gereden BMW-boxers niet aanzienlijk beter waren. Deze krachtbron produceert in tegenstelling tot de Triumph echt noemenswaardige trillingen op het moment dat je aan het versnellen bent. Alsof de machine zich door een ademtekort moet worstelen om aan de snelheid te komen die de rijder in gedachten heeft. Eenmaal op snelheid, en dat kan best 160 km/h zijn, loopt het blok wel mooi rustig en dan voelt het wel ontspannen aan, maar daarvoor lijk je de motor behoorlijk te kwellen. Tijdens het rijden merk je bovendien dat het vermogen in drie stappen verhoogt en telkens na zo'n toename weer even rust neemt om aan de volgende versnelling te beginnen.
Daarnaast is ook de versnellingsbak niet je van het. Op zich gaat het schakelen vrij soepel, maar het gebeurt verschillende keren dat na het inschakelen van een hogere versnelling de bak toch weer in de lagere versnelling terug schiet. Het blijkt zaak om het schakelpedaal rustig en daadkrachtig te bedienen.
Vergelijken we dit met het optreden van de Trophy, tja dan delft de BMW overduidelijk het onderspit. De Triumph gaat veel soepeler, krachtiger en geraffineerder te werk. Is de Yamaha wèl in staat om hier nog wat tegenin te brengen?

JAPANSE STOFZUIGER

Je zou zeggen dat we dat inmiddels al wel zouden moeten weten, de FJR1300 gaat immers al een tijdje mee, om precies te zijn loopt het model al vanaf 2001. En toch hebben de ingenieurs bij deze vijfde generatie FJR1300 kans gezien om elektronisch en motorisch nog eens behoorlijk aan de vier-in-lijn te schaven, waardoor het blok aanzienlijk beter moet zijn. Zo wordt er niet langer gebruik gemaakt van losse cilinderbussen, maar van een wandafwerking rechtstreeks op het carter, verder is het inlaattraject aangepast (waaronder een nieuw ontworpen luchtfilterbox) en is de uitlaat veranderd. Maar bovenal is er een ride-by-wire-systeem (YCC-T) toegepast. Daardoor was het meteen mogelijk om de FJR van tractiecontrole te voorzien, maar ook om twee rijmodi beschikbaar te maken (toer en sport) en een cruisecontrole samen te stellen. Er is dus meer aan de FJR gebeurd dan alleen een optische vernieuwing van de voorkant.
Van de drie klinkt de 1298cc dikke viercilinder het meest ingetogen. Veel verder dan een matige imitatie van een opgevoerde stofzuiger komt het niet. Maar laat je daardoor niet van de wijs brengen, want er gaat wel heel veel geweld schuil achter het ingetogen uitlaatgeluid, dat is zeker. De koppeling is wat bijterig en ook bij de Yamaha is het dus even wennen voordat je als een volleerd sprinter vanuit stilstand vertrekt. Daarbij is er bij de allereerste gasreactie een kleine vertraging op te merken, wat het aanvankelijk ook niet eenvoudiger maakt.
Maar ben je eenmaal gewend, dan gaat het prima en maak je kennis met een overal presterende krachtbron. Vooral in de stand 'sport' is het blok van onder in de toeren tot aan de toerenbegrenzer (9500 tpm) één massieve bonk kracht. Ongeacht het heersende toerental, schroef maar aan het gas en de versnelling is per direct een feit.

	BMW R1200RT	TRIUMPH TROPHY	YAMAHA FJR1300A
MAXIMAAL VERMOGEN AAN DE KRUKAS			
fabrieksopgave	110 pk@ 7750 tpm	134 pk @ 8900 tpm	146 pk @ 8000 tpm
gemeten (EC95/1)	112,0 pk @ 7824 tpm	129,3 pk @ 8822 tpm	142,3 pk @ 8116 tpm
MAXIMAAL KOPPEL			
fabrieksopgave	120 Nm @ 6000 tpm	120 Nm @ 6450 tpm	138 Nm @ 7000 tpm
gemeten (EC95/1)	113,8 Nm @ 6245 tpm	114,5 Nm @ 6518 tpm	132,2 Nm @ 6936 tpm



De Trophy stuurt goed als er wat vaart in zit, in langzaam werk is het een zware jongen.



Er is bijna niets wat het dashboard je niet kan vertellen, maar het is wel wat druk.

Toch is het blok geen hitsige heethoofd met een piekerig karakter. Nee, de vier-in-lijn hangt keurig aan het gas, bouwt zijn krachten netjes op en als je even geen zin in tunnelvisie hebt, dan laat je het blok gewoon lekker kabbelen en kun je zelfs stapvoets nog uit de voeten, wat alleen nog maar eenvoudiger wordt als je de toerstand kiest. Dat er sinds jaar en dag slechts vijf verdan bij de vorige modellen.
Vergelijken we deze bullige vier-in-lijn met de soepele driepitter van Triumph dan is het verschil klein. Beide zijn soepel en sterk, beide presteren op lage en hoge snelheid goed en geen van de twee trilt irritant. Uiteindelijk is de Yamaha sneller, maar de Triumph nog iets vriendelijker in gebruik en klinkt bovendien ook veel lekkerder.

» De Yamaha klinkt het meest ingetogen.

snellingen in de bak zitten, is nogal eens voer voor discussie, maar in de werkelijkheid blijkt steeds dat je helemaal niets tekort komt. Zelfs als je langdurig op hoge snelheid wilt rijden, zal het motorblok je geen opgejaagd gevoel geven. De bak zelf schakelt wat plichtmatig. Het is lastig om heel netjes en geluidloos van de ene naar de andere gang te gaan, maar trefzeker is-ie wel en het inschakelen van de eerste versnelling gaat veel netter



Zeker bij de Trophy SE komen er heel wat knoppen kijken om alles opties te bedienen.

COMFORTNIVEAU

Een motorblok kan echter nog zo goed zijn, als je vervolgens niet lekker op een toermotor zit, zul je nog weinig plezier beleven. Nu staat het bij deze motoren op voorhand vast dat ze je alle drie comfort op een vijf-sterren-niveau bieden, maar ook hier wijken de machines op bepaalde plaatsen net even af en daar ontstaan de verschillen. De R1200RT is op dit gebied de beste. De zithouding is erg goed. Met het zadel in de hoogste stand hebben de benen heerlijk de ruimte, het zadel heeft een goede vorm en fijne hardheid, waarbij de benen keurig op de tank aansluiten. Vervolgens buigt de rug heel iets voorover richting het stuur, waardoor je niet te lui inzakt met een vermoeide rug als gevolg, nee, het is een actieve maar ontspannen houding.
En dan de verrichtingen van het windscherm: ook op dat gebied scoort de BMW maximaal. De ruit is vanaf het stuur te bedienen en houdt je echt perfect uit de wind, maar zorgt er ook voor dat je in een hoge stand niet in een



De koffers van de Triumph werken iets minder handig dan die van de BMW, maar ruimte in overvloed.



Van voren is de FJR1300 helemaal nieuw, van achteren lijkt alles bij het oude gebleven, jammer.



In het dashboard is een hele grote stap voorwaarts gemaakt; informatief, duidelijk en leuk om te zien.

vacuüm terecht komt en naar voren wordt getrokken.
Ergonomisch klopt het verder ook als een bus. De essentiële bedieningsknoppen zitten aan de linker stuurhelft, waaronder de cruisecontrole die perfect werkt. De handen zelf worden mooi uit de wind gehouden door de laaghangende spiegels, waardoor je samen met de handvatverwarming onder winterse omstandigheden gevrijwaard bent van 'kouwe jatten'. De lichaamstemperatuur wordt daarnaast ondersteund door de zadelverwarming. Heel erg 'over the top', maar als het erop zit maak je er eigenlijk automatisch gebruik van.



In de zijkuip kun je een paneel verstellen, zoals nu staat hij naar buiten en dat verbetert de windbescherming.

De lage positie van de spiegels is voor de primaire functie wel nadelig (al denkt collega De Vries daar heel anders over), het zicht is redelijk, maar je moet ver naar beneden kijken en vooral in drukke verkeerssituaties ben je daardoor afgeleid van wat er voor je gebeurt. In vergelijking met de normale spiegels op de Yamaha kies ik absoluut voor de hogere.
De Triumph heeft dezelfde lage spiegelconstructie als de BMW; dus wat het zicht naar achteren betreft doet de Yamaha het als beste. De Brit toont verder ook veel overeenkomsten met de R1200RT, maar het stuur komt verder naar je toe en dan zit je naar mijn mening te rechtop, waardoor je na verloop van tijd in elkaar zakt.
Verder heb je net als op de BMW lekker veel ruimte, waarbij de benen naadloos in het ontwerp passen en je komt zelfs in de hoge stand van het zadel nog behoorlijk goed bij de grond.
De ruit is goed, maar als je 'm heel hoog zet, merk je dat je naar het stuur wordt gezogen en daardoor is het minder dan bij de Duitse opponent.
De meest belangrijke knoppen zitten aan de linker stuurhelft waar het druk bevolkt is, zeker bij de Trophy SE waar ook nog een radiosysteem op zit.
Hinderlijk is dat de cruisecontrole door de drukte op links naar de rechter stuurhelft is verbannen, want bij het bedienen ervan is het lastig het gas constant te houden. De cruisecontrole zelf werkt minder mooi dan die van de BMW en de Triumph. Ook de Triumph is standaard voorzien van handvat- en zadelverwarming.
Last but not least de Yamaha. Daar merk je nog steeds dat de FJR van oorsprong een sportieve toermachine is die weliswaar alsmaar verder in zijn rol van grote toermachine groeit. De zit is veruit het sportiefst, maar het lichaam verteert deze houding wel heel gemakkelijk. Het zadel is riant breed, de benen zijn iets meer opgevouwen dan bij de andere twee, maar het bovenlichaam staat perfect. Daar komt een prima, brede ruit bij, zodat je echt tot hoge snelheden meer dan behoorlijk in de luwte blijft. Een hele dag sturen zal bij de Yamaha geen enkel pijntje veroorzaken. De bediening van alle instrumenten, inclusief de cruisecontrole die bij deze motor echt een bescherming van het roze pasje kan zijn, geschiedt vanaf de linkerkant.

OP RAILS

Nu we toch aan boord van de Japanner zitten, nemen we meteen de prestaties van het rijwielgedeelte van de FJR1300 door. De machine ontbeert elektronische vering - dat is voorlopig alleen weggelegd voor de FJR1300AS met de automatische koppeling - dus zul je wat meer moeite moeten doen om de instelbare vering naar wens af te regelen. Standaard stuurt de machine niet helemaal neutraal; hij wil in langzame korte bochten te graag de bocht in en op snellere, lange bochten juist eerder de bocht uit. Door de veervoorspanning aan de voorkant iets te verlagen en aan de achterzijde de vering op 'hard' te zetten, is de balans veel beter. De motor stuurt niet vederlicht in, maar gaat als op rails door de bocht zo stabiel. Met de dempingsregeling van de voorvork en de achtervering kun je de motor echt van zeer comfortabel tot sportief afstellen, zodat er voor elke rijstijl wat te halen valt.
Vol vertrouwen stuur je de Yamaha in de rondte en het rijwielgedeelte blijkt het strakst van allemaal en dat vertaalt zich ook naar een perfecte rechtuitstabiliteit op hoge snelheid. Deze machine is lastig van zijn stuk te brengen. Iets waarbij de FJR minder hoge ogen gooit op de ranglijst zijn de remmen. De remkracht is zondermeer toereikend om de machine op tijd stil te laten staan, maar het gevoel en de doseerbaarheid zijn minder dan bij de andere twee. Daarbij grijpt het ABS eerder in dan bij de andere machines. De Yamaha is uitgerust met een gecombineerd remsysteem, maar dat werkt alleen van achteren naar voren, dus als je het rempedaal in trapt, dan wordt er ook remdruk op de voorrem uitgeoefend.

BEWEGELIJK MAAR STABIEL

De overstap naar de BMW is het grootst. In eerste instantie zul je moeten wennen aan de bewegelijkheid die in het rijwielgedeelte ontstaat als je de boxer aan het werk zet. Ga je op het gas dan springt de motor speels uit de veren om tijdens het schakelen weer in te duiken en dat in combinatie met de reactiekracht vanuit het motorblok. Toch heb je hier geen last van tijdens het sturen. De machine gaat voor zo'n groot apparaat opvallend licht de bocht in en blijft vervolgens zijn lijn eenvoudig en vastberaden volgen. De R1200RT mag daarbij dan iets minder stabiel zijn dan de Yamaha, hij is meer allround omdat hij ook in het korte werk uiterst soepel en enthousiast te werk gaat. Draaien op de vierkante meter is met de RT geen probleem. Wanneer je sportief gaat sturen, is het aan te raden om het ESA-systeem (voor de afstelling van de vering) in de sportstand te zetten om extra beweging te beperken. Op slecht wegdek schakel je simpelweg over naar 'comfort' en worden de meeste hiaten in het asfalt of toevoegingen, zoals drempels, keurig opgevangen. Kortom de range waarbinnen de vering werkt is goed.

» Voor elk van de drie is een topkoffer leverbaar voor extra bergruimte.

Het remsysteem van de BMW (deelintegraal ABS) is een anker van formaat en werkt nauwgezet samen met het chassis. De Telelever-constructie aan de voorkant veert minimaal in, waardoor de motor erg stabiel blijft als je de rem aanspreekt. Bij het gebruik van de voorrem grijpen de blokken netjes aan en gaat er ook remdruk naar de achterzijde. Dat zorgt naast een puike remkracht ook voor een stabiele motorfiets tijdens het remmen.

MEERDERE GEZICHTEN

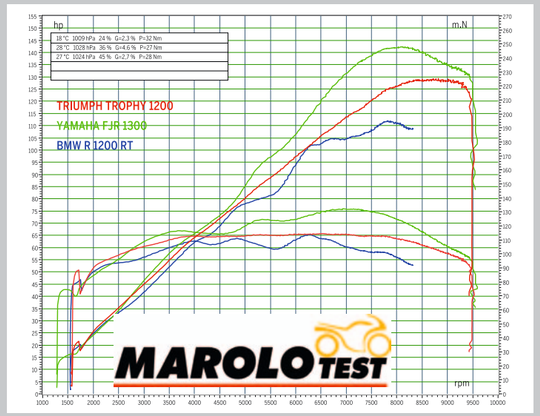
Qua rempartij kan de Trophy wedijveren met de BMW, maar daar heeft de Brit wel radiaal gemonteerde vierzuigerremklauwen voor nodig, maar remtechnisch zit het dus wel goed. De eerste beet van de rem is beschaafd en daarna kun je met gevoel de remkracht opbouwen. Ook de Triumph heeft een gecombineerd remsysteem, maar dat werkt net als bij de FJR alleen van achteren naar voren. Uiteraard is er ABS aan boord en dat werkt naar behoren.
Wat betreft sturen heeft de Triumph drie gezichten. Ten eerste is het zeer goed te merken als de banden koud zijn dat de machine - meer dan de BMW en de Yamaha - tegenstribbelt; het stuur wil naar binnen knikken in korte bochten, terwijl-ie de bocht uit wil als de snelheid oploopt. Zijn de banden op bedrijfstemperatuur, dan is er nog een verschil tussen langzaam manoeuvreren en sturen op snelheid. In langzaam werk is de Triumph een behoorlijke handvol, waarbij de motor wat topzwaar is en dat is iets waar je serieus rekening mee moet houden. Je voelt dat de voorvork gebukt gaat onder het gewicht en wat flexibel is.
Voer je het tempo echter op, dan komt de Trophy in zijn comfortzone. Hij stuurt soepel in - iets zwaarder dan de BMW, maar lichter dan de Yamaha - en is moeiteloos op de gewenste lijn te houden. De Triumph laat nog wel wat beweging toe in het rijwielgedeelte en ook op rechte stukken is de Trophy niet zo strak als de Yamaha, zelfs in de meest sportieve stand van het Triumph Electronic Suspension-systeem (TES). Maar het is prima sturen en je kunt nog aardig sportief uitpakken.
Het is wat omslachtiger om het TES-systeem in te stellen (drie standen) dan het ESA van BMW, omdat je er eerst voor in het menu moet gaan, maar het kan wel onder het rijden. Het systeem gaf tijdens de test meerdere keren een foutmelding en dan staat de vering maximaal gedempt; oorzaak nog onbekend. Het TES-systeem heeft een mooie brede range qua demping.

UITRUSTING

De test nadert zijn einde en de rekening kan al bijna worden opgemaakt, maar voordat het zover is kijken we eerst nog naar de uitrusting van het luxe trio.
Met een blik op het instrumentarium kunnen we met een gerust hart stellen dat Yamaha een winnende inhaalslag heeft ondergaan. Het deels digitale dashboard is overzichtelijk, ziet er fris uit en voorziet in een nuttige stroom informatie, waaronder de gegevens van de boordcomputer omtrent het brandstofverbruik. De bediening geschiedt vanaf het stuur en is begrijpelijk.
De Triumph en de BMW gaan nog iets verder met informatie over de bandenspanning, maar het ziet er lang niet zo leuk uit als bij de Yamaha.
De Brit heeft als enige een radiosysteem (alleen bij de SE) waarop onder andere ook je telefoon of mp3-speler

VERMOGENSMETING

Dankzij de grote waakzaamheid van de elektronica zijn ook de groottoeristen tegenwoordig van een serieuze krachtbron voorzien. Bij Hoco Parts in Barneveld mocht het drietal op de vermogensbank alle registers openen. Triumph laat daar weer eens zien dat ze met de driepitter en zeer goede injectie in staat zijn om een nagenoeg vlakke koppelkromme neer te zetten. Dit merk je in de praktijk aan het zeer geleidelijke opbouwen van de kracht, waarvan er al bij lage toeren voldoende voorhanden is. Opvallend is dat de FJR1300 ook vanaf lage toeren weet aan te haken bij de Triumph en de Brit daarna al snel voorbijstreeft. De twee pieken in het koppel merk je op de weg ook wel en daardoor voelt de Yamaha wat sportiever.
De BMW met zijn luchtgekoelde boxer kan het bij lage toeren nog heel even bijbenen, maar moet dan, zoals te verwachten valt, afhaken bij het geweld van de andere twee. Ook weet de R1200RT lang niet zo'n vloeiende krachtsopbouw aan de dag te leggen. Maar dat weten we inmiddels van dit blok. De BMW is trouwens wel de enige die meer presteert dan opgegeven, al zitten de andere twee ook niet ver van de fabriekswaarden af.





Het kost iets meer moeite om de FJR1300 op lijn te brengen, maar zijn koersvastheid is vervolgens grandioos.

TRIOTEST

BMW R1200RT » Triumph Trophy SE » Yamaha FJR1300A



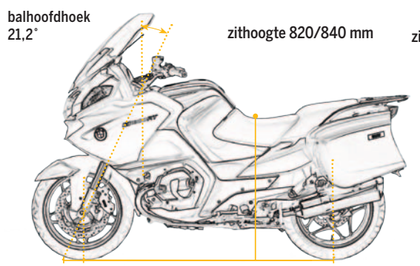
zijn aan te sluiten. Bij BMW behoort een audiosysteem wel tot de opties, terwijl er bij Yamaha geen mogelijkheden zijn.
Allemaal hebben ze in de buurt van het stuur een 12volt-contactdoos voor eventuele accessoires.
Op het gebied van bergruimte doen ze niet veel voor elkaar onder. Voor in de kuip hebben alleen de Yamaha en Triumph een afsluitbaar dashboardkastje, handig voor de paperassen. Aan de achterkant hebben ze alle drie twee riante zijkoffers waar tenminste een helm in kan.
De bediening van de koffers verschilt wel van elkaar en daarin functioneren die van de BMW het best, de koffers van de Yamaha voelen het minste solide aan. Voor elk van de drie motoren is er in de accessoirelijst een topkoffer beschikbaar om de bagageruimte uit te breiden. We weten genoeg, tijd om tot een conclusie te komen.

MEETGEGEVENS	BMW R1200RT	TRIUMPH TROPHY (SE)	YAMAHA FJR1300A
BRANDSTOFVERBRUIK			
gemiddeld	19,2	17,3	18,1
laagst	22,5	18,4	19,5
hoogst	17,8	15,9	16,9
tankinhoud/waarvan reserve	25 liter	26 liter	25 liter
actieradius	445-562 km	413-478 km	xx
GEWICHT			
opgegeven rijklaargewicht	263 kg	301 kg	289 kg
gemeten (volle tank)	282 kg	322 kg	301 kg
ONDERHOUDSINTERVALLEN (IN KM)			
olie verversen	jaarlijks of 10.000 km	jaarlijks of 16.000 km	10.000
oliefilter vervangen	jaarlijks of 10.000 km	jaarlijks of 16.000 km	20.000
luchtfilter vervangen	20.000 km	32.000 km	20.000
bougies vervangen	20.000 km	48.000 km	20.000
controle klepspeling	10.000 km	32.000 km	40.000
te verversen olievoorraad (incl. filter)	4,0 liter	4,0 liter	4,0 liter
voorgeschreven olie	15W-50	10W-50	10W-40

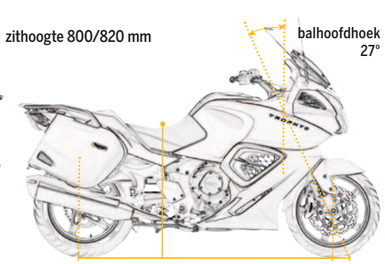
SLOTSOM

Tot in den treure beukte de wind tijdens deze test op ons in en zakte de temperatuur regelmatig tot onder het vriespunt, maar dat mocht de pret niet drukken en het trio heeft daar een groot aandeel in.
Doorslaggevend in deze test zijn toch wel de prestaties van het motorblok, maar ook weer niet zo letterlijk. Dit verdient verduidelijking: de BMW zou maar zo een succesvolle gooi kunnen doen naar de hoogste trede van het ereschavot, ware het niet dat de boxer in vergelijking met de vier-in-lijn van de Yamaha en de driepitter van de Triumph echt te veel laat liggen. Nu hebben we wel het idee dat dit blok niet zo heel mooi loopt, maar desondanks zou ook een perfecte boxer niet zo lenig zijn als de andere krachtbronnen. Dat geeft overigens wel aan hoe goed de BMW verder is. In verhouding lekker licht en wendbaar met een heel comfortabele werkplek voor de rijder. Dat er veel mensen voor een R1200RT kiezen is derhalve wel te begrijpen.
Dus gaat het tussen de Triumph en de Yamaha. De Triumph kan zoals altijd rekenen op de bekende driecilinder-troef, maar zo veel vriendelijker en soepeler dan de vier-in-lijn van de FJR is-ie ook weer niet. Kijken we dan naar de zithouding, het stuurgedrag en de bediening van alle functies op de motor, dan is de Yamaha in het voordeel en bovendien is de gewichtsverdeling van de FJR beter en voelt-ie daardoor aanzienlijk lichter en toegankelijker aan.
Kortom de FJR1300A is van dit trio de meest veelzijdige motorfiets, al vinden we het wel jammer dat de uiterlijke vernieuwing van deze Japanner zo ongeveer vanaf de tank naar achteren gestopt lijkt te zijn.
Pakken we er als laatste nog even de prijskaarten bij, dan lopen ze netjes bij elkaar in de pas. Alleen een standaard Triumph Trophy zou behoorlijk goedkoper zijn; dan mis je wel de radio en de elektronisch verstelbare vering, maar de Yamaha bewijst dat die niet onmisbaar zijn. «

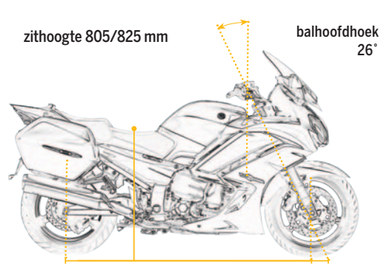
TECHNISCHE GEGEVENS	BMW R1200RT	TRIUMPH TROPHY (SE)	YAMAHA FJR1300A
MOTOR			
bouwwijze	tweecilinder boxer, viertakt	drie-in-lijn, viertakt	vier-in-lijn, viertakt
koelsysteem	lucht, olie	vloeistof	vloeistof
klepbediening	dohc	dohc	dohc
kleppen per cilinder	x	x	x
boring x slag	101,0 x 73,0 mm	85,0 x 71,4 mm	79,0 x 66,2 mm
cilinderinhoud	1170 cc	1215 cc	1298 cc
compressieverhouding	12,0:1	n.o.	10,8:1
smeersysteem	wet-sump	wet-sump	wet-sump
brandstofsysteem	elektronische injectie	elektronische injectie	elektronische injectie
uitlaatsysteem	2-in-1	3-in-1	4-in-2-in-1
maximaal vermogen	110 pk (81 kW) @ 7750 tpm	134 pk (99 kW) @ 8900 tpm	146,2 pk (107,5 kW) @ 8000 tpm
maximaal koppel	120 Nm @ 6000 tpm	120 Nm @ 6450 tpm	138 Nm @ 7000 tpm
koppeling	enkele droge plaat	natte multiplaat	natte multiplaat
aantal versnellingen	x	x	x
sec. overbrenging	cardan	cardan	cardan
RIJWIELGEDEELTE			
frame	stalen buizenframe meedragende motor	aluminium twin-spar frame	aluminium diamantframe
voorvering	Telelever met monoschokdemper	WP upside-downvork, 43 mm	telescoopvork, 48 mm
instelmogelijkheden	ESA	??? (elektronisch)	veervoorspanning, in- en uitg. demp.
achtervering	Paralever met monoschokdemper	WP monoschokdemper	monoschokdemper
instelmogelijkheden	ESA	volledig (elektronisch)	veervoorspanning en uitg. demp.
veerweg v/a	120/135 mm	130/120 mm	135/125 mm
bandentype	Bridgestone Battlax BT021	Pirelli Angel ST	Bridgestone Battlax BT023
bandenmaat v/a	120/70-ZR17, 180/55-ZR17	120/70-ZR17, 190/55-ZR17	120/70-ZR17, 180/55-ZR17
voorrem	twee 320mm-schijven	twee 3320mm-schijven	twee 320mm-schijven
remklauwen	vierzuiger, BMW Motorrad Integral ABS	Nissin-vierzuiger, radiaal gemonteerd, ABS	vierzuiger, ABS
achterrem	265mm-schijf	282mm-schijf	282mm-schijf
remklauw	tweezuiger, BMW Motorrad Integral ABS	Nissin-tweezuiger, ABS	tweezuiger, ABS
OVERIG			
kleuren	grijs, blauw, zwart	blauw, zilver	bruin, zilver, zwart
garantie	twee jaar	twee jaar	twee jaar
prijs	€ 21.617 (vanaf € 19.300)	€ 18.690 (€ 20.590)	€ 20.499
importeur	BMW Motorrad Nederland (070-413 32 22)	Triumph Motorcycles Benelux (072-541 03 11)	Yamaha Motor Nederland B.V. (020-654 60 00)
internet	www.bmw-motorrad.nl	www.triumphmotorcycles.nl	www.yamaha-motor.nl
MATEN EN GEWICHTEN			
rijklaargewicht	263 kg	301 kg	289 kg
tankinhoud	25 liter (incl. 5 l reserve)	26 liter	25 liter



BMW



TRIUMPH



YAMAHA