HET AANBOD VAN (SEMI-)AUTOMATEN BLIJFT IN ONS CONSERVATIEVE MOTORWERELDJE OPVALLEND MAGER. TWEE JAPANSE FABRIKANTEN VINDEN ECHTER DAT ER WEL MUZIEK IN ZIT. ZO RUSTTE YAMAHA ZIJN VERNIEUWDE FJR1300 UIT MET ASSISTED SHIFT EN ONTWIKKELDE HONDA DIENS DCT DOOR IN DE CROSSTOURER. WIJ BINDEN DE LINKERARM OP DE RUG EN NEMEN DE TWEE GROOTTOERISTEN MEE NAAR DUITSLAND.

TEKST **RANDY VAN DER WAL** FOTOGRAFIE **HENNY B. STERN**

YAMAHA FJR1300AS & HONDA CROSSTOURER DCT

DE CLUTCH KWIJT



Wat je noemt 'vakwerk'. Na een korte gewenning bieden beide 'automaten' opvallend veel gebruiksgemak.

Even kijken, motormanagement op Sport, vering op Comfort, veervoorspanning op één persoon plus bagage, ruitje in de laagste stand, cruisecontrol uit, Assisted Shift in Stop Mode, eerste versnelling selecteren met de flipper, of toch de voet? Nee, toch de flipper... yep, oké, karren maar. Terwijl de semi-automatische koppeling van de FJR zorgvuldig de koppelingsslip aanpast aan de input van de rechterhand zoeft de Yamaha met gezwinde spoed richting de invoegstrook. Geen vuiltje aan de lucht, tot een blik in de riant bemeten spiegels leert dat de Honda in geen velden of wegen te bekennen is. Nog net voor de Autobahn serieuze vormen begint aan te nemen, weet de Yamaha zich na wat illegaal step- en draaiwerk een weg terug te banen richting de Raststätte. Daar waar de verwarde huistester Aubrey de Waard hangend in het hoge zadel van de Crosstourer overduidelijk wacht op de verlossende tip. 'O sorry, vergeten te zeggen, de knop rechts even een duw geven, dan schakel je in...'
Welkom in de wondere wereld van de hedendaagse motortechniek. Trapte je vroeger je middenvoetsbeentje nog aan flarden om vervolgens met veel motorisch vertoon en een loeiende koppeling de straat uit te 'blaffen', anno 2013 gaat dat ondersteund door ontelbare bits en bites en een handvol servo's aanmerkelijk gedistingeerder. Althans, als je de juiste knoppen weet te vinden...

AAN DE ZUURSTOF

Moraal van het verhaal: het is even wennen, je weg vinden op koppelingsloze motoren als de FJR1300 en Crosstourer. Dat ligt deels opgesloten in het feit dat pakweg 98 procent van het huidige motorpark zich nog altijd traditioneel laat schakelen; koppeling in, inschakelen, vleugje gas, koppeling op laten komen et voilà, de wondere wereld ligt aan je voeten. Hoewel deze handeling de eerste rijlessen nogal een wissel trekt op het zenuwstelsel (of op de lachspieren, getuige een Youtube-kanaal vol met in bosjes landende schoonmoeders en duizelingwekkende – onbedoelde – wheelies) raakt het uiteindelijk volledig ingesleten. Dusdanig dat bij afwezigheid van een koppelingshendel direct de paniek toeslaat in het brein van de verstokte motorfiel. 'Wat nu?' Een motor zonder koppeling is als een steelpan zonder steel, een tennisracket zonder snaren: het idee is nog steeds duidelijk, maar je kunt er meteen niets meer mee. De Yamaha en de Honda in deze test doen het beide zonder. Sterker, de doorgewinterde motorrijder moet bij het aanschouwen van de Crosstourer helemaal aan de zuurstof:

HET IS TOCH EVEN WENNEN, JE WEG VINDEN OP DEZE KOPPELINGSLOZE MOTOREN

die doet het ook nog eens zonder pook. Geloof het of niet, dat is een accessoire.

MEER COMFORT

Honda en Yamaha zijn momenteel de enige fabrikanten die in het grote toersegment een (semi-)automaat aanbieden. Achterliggende gedachte is dat juist binnen dit genre de soepele overgangen van een elektronisch aangestuurde koppeling en versnellingsbak het comfortgehalte verder verhogen, zeker met moeders de vrouw (of vaders de man) achterop. Zijn klutsende helmen op een zondags dijkritje al een crime, een retourtje Utrecht-Marbella kan zo maar tot de grootste echtelijke ellende leiden... maar als het aan Honda en Yamaha ligt, is (onder meer)



dat verleden tijd. Ander – geclaimde – voordelen: gebruiksgemak, een kortere schakeltijd en een lager benzineverbruik. Hoewel beide fabrikanten hetzelfde doel voor ogen hebben, verschillen ze over de uitvoering uiteindelijk toch aardig van mening. Honda gelooft al enkele jaren in het DCT-systeem, oftewel Dual Clutch Transmission. Een dubbele koppeling die ervoor zorgt dat bij op- of terugschakelen de volgende versnelling alvast klaarstaat, koppeling één bedient de 'even versnellingen' twee, vier en zes, koppeling twee de oneven eerste, derde en vijfde versnelling. Honda heeft daar drie 'modes' aan gekoppeld, de volautomatische Touring en Sport Mode (de ECU bepaalt het schakelmoment) en de manuele semi-automaat. Selecteer je Manual, dan bepaal je zelf door middel van de plus- en min-flippers op de linker stuurhelft wanneer er wordt geschakeld. Ondertussen houd je het gas gewoon open en kom je uiteraard niet in de buurt van het koppelingshendel. Al was het maar omdat dit fysiek schittert door afwezigheid.
Dat geldt ook voor de Yamaha. Het verschil is alleen dat Yamaha niet heeft gekozen voor een dubbele koppeling, zoals Honda, maar eigenlijk de ouwe vertrouwde vijfbak van de FJR volledige

DE SCHAKELTIJDEN VAN DE FJR1300 ZIJN NU KORTER, DE OVERGANGEN SOEPELER

heeft geautomatiseerd. De bak is dus nog hetzelfde als een FJR van pakweg drie jaar geleden (inclusief koppeling, schakelwals en vorken et cetera), alleen wordt deze bediend door elektronisch aangestuurde hevels. Dit systeem had Yamaha enkele jaren geleden al uitgedokterd, maar is voor 2013 nog eens grondig herzien. De schakeltijden zijn nu (30 procent) korter, de overgangen soepeler, je kunt afwisselend pook of flippers gebruiken en de ECU schakelt zelf terug als je te ver wegzakt in toeren of snelheid. Hoofdoorzaak achter deze evolutie: de FJR maakt nu gebruik van ride-by-wire. De elektronisch aangestuurde gaskleppen vergroten het digitale speelveld enorm; beetje gas erbij, beetje gas terug, juist wat extra koppelingsslip of niet. Het staat nu allemaal met elkaar in verbinding.
Voor het automatisch terugschakelen van de FJR moet je wel de 'Stop Mode' selecteren. Dat doe je trouwens maar één keer, om de FJR er vervolgens voor altijd in te laten staan. Waarom zelf gaan pielen wanneer de snelheid te ver terugloopt als de computer je behoedt voor het wegzakken onder een 'ondergrens'? O ja, de FJR is dus een halfautomaat. Oftewel, je bent zelf in 'charge' waar het de schakelmomenten betreft, met de flippers 'links' of het traditionele pookje. Of beide.

DE KEUZE IS REUZE

Ze hebben het bij Yamaha niet alleen bij de bak gehouden wat de automatisering betreft. Oog in oog met de fikse knoppenfabriek kun je spreken van een regelrechte cultuurschok. De FJR was altijd een redelijke recht-door-zee groottoerist. Stuur, zadel, dikke vierpitter, wat kuipwerk en koffers, daarmee was de lading aardig gedekt. Ja oké, een elektrisch verstelbaar ruitje, maar daar wist zelfs de grootste digibeet wel raad mee. Dat is nu wel even anders. Het elektrisch verstelbare raamwerk is er nog steeds, maar heeft gezelschap gekregen twee cruisecontrol-knoppen (inschakelen en fijnafstemming), de plus- en min-flippers van het AS-systeem, de 'Stop Mode'-selectie en de forse centrale knop waarmee je naast de ruitbediening ook door de verschillende menu's fietst om onder andere de elektronisch aangestuurde vering en tractioncontrol naar wens af te stellen. O ja, en dan zit rechts nog de Mode-knop voor een sportief of meer toeristisch ingesteld motormanagement. Kortom, je kunt je aardig verliezen in de bijna oneindige opties.
Het kost tijd voor je je weg een beetje weet te vinden in de menu's en submenu's. Dat komt niet door de lay-out van de knoppen, maar veel meer door de kwantiteit van de instelmogelijkheden. Tip vooraf: read the manual. Dan weet je bijvoorbeeld dat de veervoorspanning zich alleen laat instellen als de motor stilstaat, wel met draaiende motor uiteraard om de servo's te kunnen bedienen. Om het overzichtelijk te houden, kiest Yamaha voor de bekende icoontjes en in totaal vier keuzemogelijkheden: één persoon, één persoon plus bagage, twee personen, twee personen plus bagage. De variaties in veervoorspanning laten zich duidelijk voelen als de FJR onder je subtiel in en uit de veren klimt. Grappig. Hoe groter de belading, des te meer veervoorspanning.
De demping laat zich wél tijdens het rijden afregelen via de voorgeprogrammeerde standen Soft, Normal en Hard. Deze kun je ook nog naar eigen believen finetunen (o moeder, help), maar dan moet je dus weer stilstaan. Met het oog op de verkeersveiligheid is dat niet echt een heel slechte keus.
Het is trouwens voor het eerst dat Yamaha dergelijke elektronisch regelbare vering toepast op één van zijn tweewielers, een primeur dus voor de FJR. Waarom het alleen in combinatie met deze AS-versie wordt toegepast, is niet helemaal duidelijk, maar feit is dat het geëxperimenteer met de knoppen inderdaad z'n vruchten afwerpt. Stiefelend over de Autobahn richting Hannover zoeft de FJR in Soft Mode met opvallend veel souplesse over de betonplaten, een snelle switch naar Hard op dezelfde ondergrond maakt 'kedèng, kedèng' duidelijk dat er met het werkgebied niets mis is. Hard is hard, Soft is soft. Normal zal in de meeste gevallen uitsluitsel bieden, maar zo'n breed spectrum qua dempingsbereik biedt in elk geval meerwaarde.

BEETJE TROEBEL

De Honda vraagt om 'ouderwetse' fysieke input. Meer veervoorspanning achter? Draaien maar aan de knop onder het zadel. Met een beetje handigheid en spierkracht kun je dit trouwens nog wel tijdens het rijden doen, maar dat is wel akelig behelpen. Demping? Zie de schroevendraaier in het gereedschapsetje. Wat trouwens niet betekent dat er met de Crosstourer geen land dan wel weg te bezeilen is. Integendeel. een motor die 'gewoon' goed stuurt en een aangename mate van comfort biedt (zoals de Crosstourer), is niet de mindere omdat er geen snoertjes in de vorkpoten verdwijnen. Wat er niet is, mis je ook niet… en dat is op de Honda zeker het geval. De Crosstourer is een geboren stayer, de dikke 1200cc-V4 rolt er met z'n lineaire afgifte een koppeltapijt uit waar je 'u' tegen zeg en biedt met z'n lange veerwegen en ruim bemeten zitpositie op ergonomisch gebied alles

MOTORS MENING: YAMAHA FJR1300AS

+ Rijk uitgerust, boterzachte gasopname, souplesse AS-systeem, stabiliteit, cruisecontrol
- Pittige kniehoek, mist lichtvoetigheid in sturen, onder de 5.000 tpm niet heel bullig

1. Koersvast en trefzeker. De Yamaha FJR1300 blijft een van de best sturende in z'n soort.

2. Nieuw, fris en overzichtelijk. Puik dashboard.

3. Maar goed dat er geen koppelingshendel op zit. Daar kom je helemaal niet aan toe…

4. Een van de vele submenu's. Veervoorspanning elektronisch ingesteld op duo en volle koffers.

5. Ook hier schittert een hendel door afwezigheid. Gek hoe snel het went…

6. Vanuit deze hoek ziet alleen een kennersoog het verschil met de oude. Toch jammer.

















wat een groottoerist zich kan wensen. Nou ja, bijna alles dan. Het zadel is namelijk wel dermate zacht dat je na een kilometer of 200 genadeloos gaat doorzitten.
Het hardere zadel van de FJR lijkt in eerste instantie minder comfortabel, maar blijkt op de langere afstanden aanmerkelijk vriendelijker voor je derrière. Desondanks blijft de zitpositie op de Yamaha wat geforceerd aanvoelen. Hoewel je zadel en stuur in hoogte kunt verstellen, is de kniehoek vrij fors en ligt het stuur wat onnatuurlijk ver van je af. Wel goed: de zuiver te bedienen cruisecontrol en de windbescherming c.q. het stelbereik van de ruit. Duidelijk beter dan dat van de Honda, maar dat is gezien diens allroad-insteek (en dus minder grote frontaal oppervlak) niet zo verwonderlijk. Neemt niet weg dat het raamwerk van de Honda net even iets te veel turbulentie doorsluist naar de eerste stuurman. Ga je harder 'cruisen' dan 160 km/u – snelheden die het blok fluitend aan kan – dan wordt het zicht daardoor toch wat troebel.
Ga je nog wat extra aanzetten, dan blijft het niet bij het zicht alleen, maar ook het gevoel in het brede stuur wordt dan merkbaar vager. Boven de 200 km/u wordt het onaangenaam op

HONDA'S DCT TRAKTEERT JE OP RAZENDSNELLE EN BIJNA NAADLOZE OVERGANGEN

de Crosstourer als de soft afgeveerde Honda te veel beweging doorsluist vanuit het rijwielgedeelte en het 19-inch-voorwiel voelbaar gaat zoeken naar het juiste spoor. Letterlijk uit de hand lopen doet het (gelukkig) nooit, maar het staat in schril contrast met de manier waarop de FJR een gat in de horizon boort: volledig kreukvrij, geen spoortje onrust tot voorbij de 240 km/u. Knap.

BOTERZACHT

Dat is 240 km/u in de vijfde versnelling trouwens. Het blijft de eeuwig terugkerende discussie of de FJR niet beter af zou zijn met een zesbak. Gezien de vrij hoogtoerige motorloop bij reguliere kruissnelheden tussen de pakweg 120 en 160 km/u ben je geneigd 'ja' te zeggen. Moraal van het verhaal is echter dat de dikke 1300 pas echt goed tot leven komt boven de 5.000 tpm. Zou je een zesde versnelling willen inpassen, dan betekent dit automatisch dat je vaker terugvalt in het gebied waar de FJR nu net niet op z'n sterkst is. Kortom, het is (met de huidige lay-out) dus geen optie, anders had Yamaha het ongetwijfeld al een keer gedaan.
Met de snelweg inmiddels verruild voor de 'kurvenreiche Strecken' van het Teutoburgerwald valt direct op met hoeveel souplesse de FJR zich door de versnellingen laat dirigeren. De schakelmomenten zijn inderdaad voelbaar korter geworden ten opzichte van de oude AS-generatie. Daarbij is de gasopname van de FJR werkelijk om te zoenen zo zacht. Dat hele ride-by-wire-verhaal werpt overduidelijk z'n vruchten af, evenals de verfijning van het AS-systeem zelf. Werd je op de oude AS-FJR optrekkend vanuit stilstand vaker dan je lief was getrakteerd op een vrij abrupt en ietwat onvoorspelbaar aangrijpende vierpitter, de 'nieuwe' glijdt van z'n plek als een satijnen nachthemd van de schouders van... euh, nou ja, boterzacht in ieder geval. Dat doet de Yamaha met meer souplesse dan de Honda.
Het allereerste aangrijpen van het DCT is door de jaren zeker opgepoetst. Toch blijft het moment waarop de V4 de input van de gashand omzet in voorwaartse snelheid wat onberekenbaar, wat abrupt. Dat merk je vooral als je – zoals wij – per ongeluk een voetgangerszone bent ingereden en in een vrij smalle steeg rechtsomkeert moet maken. De Yamaha doet dat ondanks z'n bijna 300 rijklare kilogrammen met een grotere vanzelfsprekendheid dan de opeens wat rukkerige Honda. Op deze kleine rimpeling na acteert het DCT echter feilloos.

DE WARE KLASSE

De stevige update van vorig jaar heeft het DCT voelbaar goed gedaan. Zo schakelt het systeem in de volautomatische Touring Mode eerder terug, waardoor de V4 niet zo achterlijk ver terugvalt in toeren, tot op het ongezonde af getuige het gerammel en geratel uit krukas-big-end-regionen. Wel blijft diezelfde Touring Mode door z'n vroege (op)schakelmomenten nog steeds aanvoelen als een iets te geforceerde poging de vrij dorstige loopcultuur van de V4 wat te maskeren. Bij een beetje normale, niet eens al te sportieve rijstijl zul je je altijd wenden tot de Sport Mode of natuurlijk de Manual Mode. Die laatste laat eigenlijk de ware klasse zien van het DCT.
De semi-automaat van de Honda – alleen te bedienen met de flippers aan het stuur – trakteert je als rijder (en duo!) op razendsnelle en vrijwel naadloze overgangen. Het AS-systeem van de FJR acteert dan wel sneller dan z'n voorganger, het blijft door de enkele koppeling wel aanvoelen als een traditionele manier van schakelen, zij het een automatische variant.
De Honda wisselt niet alleen veel rapper van verzet, de overgangen verlopen door de al 'klaargezette' volgende versnelling vrijwel kreukvrij, waar je op de FJR door een korte terugval in toeren toch bij tijd en wijle onvrijwillig helmcontact zult ondervinden. Overigens heeft Honda ervoor gekozen om het automatische terugschakelen wanneer snelheid en/of toeren te ver teruglopen te integreren in de Manual Mode. Fijn is dat het DCT in dat soort gevallen wel in de handgeschakelde modus blijft staan. In de oude situatie sprong het systeem na het ingrijpen van de computer automatisch in de Touring Mode. Perfect. Nou ja, bijna dan, gastrijder De Waard wil nog wel een lans breken voor het good old schakelpedaaltje. 'Ik weet het niet, maar ik mis dat ding toch; de Yamaha heeft ze beide, dat is ideaal. Jammer dat het een optie is op de Honda.' Ondergetekende had er minder moeite mee.

GEEN SLAGZIJ GRAAG

Op de Yamaha is een schakelpookje overigens trouwens geen overbodige luxe; je linkerhand heeft het er namelijk maar druk mee, al die menu-opties. Het loont echter om op ontdekkingsreis te gaan. Zo werpt ook hier op de slingerende, soms strakke, dan weer pokdalige wegen switchen tussen de dempingniveaus voelbaar z'n vruchten af. Dat werkt wel degelijk comfort- en sfeerverhogend. Op stuurvlak is de FJR, elektronische ondersteuning of niet, toch vooral nog de FJR zoals we die kennen.

MOTORS MENING: HONDA CROSSTOURER DCT

+ DCT nadert perfectie, breed werkgebied V4, gemakkelijk stuurkarakter
– Lust een slok, te kleine actieradius voor een groottoerist, zacht zadel

1. Het vliegensvlugge stuurkarakter van de Honda Crosstourer brengt de koffers in een onverwachte gevarenzone.

2. Niet de lichtste motor op Moeder Aarde, maar o wee als het eenmaal rolt.

3. Erg basic dashboard, daarvoor is de Crosstourer toch te veel een toermachine. Bediening vanaf het stuur was prettig geweest

4. Na een wat stroeve aanloop lijkt het DCT-systeem inmiddels definitief tot wasdom gekomen.

5. Mocht je het terrein in willen vluchten: TC uit.

6. Wegzetten in de versnelling gaat niet op de Honda, deze 'handrem' heb je in heuvel- c.q. bergachtig terrein dus wel nodig.

7. De Honda VFR1200X Crosstourer 'Galibier' in vol ornaat. Zin in een lang weekend Kaapstad, iemand?




1


2

HET VERBRUIK

Waar de Yamaha eigenlijk prima verbruikscijfers scoort, laat de Honda zich hier van z'n minder goede kant zien. De V4 heeft een reputatie als drinkebroer en maakt die ook nu weer waar. Het hevigst liep het uit de hand na een stuk Rasen op de Autobahn, 11,3 kilometer op een liter, de Yamaha bleef net boven de 1 op 13. Nu is dat geen dagelijkse kost voor de meesten van ons en dus niet zo relevant. Gemiddeld kwam de VFR1200X echter uit op 14,9 kilometer per liter. Dat is mager. De Yamaha doet het aanmerkelijk beter met 1 op 17,4 gemiddeld. De FJR heeft daarnaast een tankinhoud van 25 liter, de Crosstourer doet het met 21,5 liter en een akelig klein reservelampje.

	HONDA	YAMAHA
HOOGSTE VERBRUIK	1:11,3	1:13,1
LAAGSTE VERBRUIK	1:16,4	1:19,3
GEM. VERBRUIK	1:14,9	1:17,4
TANKINHOUD	21,5 l	25 l
GEM. ACTIERADIUS	250 km	350 km



3


4

Strak en koersvast, maar (daardoor) wel vragend om enige overredingskracht vanuit het zadel wanneer er van richting moet worden veranderd. De FJR is zeker niet overgoten met hetzelfde frivole stuursausje als de Crosstourer.
De Honda laat zich met aanzienlijk minder inspanning verleiden tot fikse hellingshoeken en voelt vooral in het korte bochtenwerk lichtvoetiger. Hoewel het ook zeker geen lichtgewicht (295 kilogram rijklaar) is, slaagt de Crosstourer er dus beter in de kilo's van zich af te laten glijden zodra de boel eenmaal rolt. Uiteindelijk is de grondspeling de beperkende factor, maar dan maak je het al redelijk bont. Onder dit soort hellingshoeken wordt de communicatie met de vrij softe voorpartij ook minder transparant. Tot hier en niet verder, dan blijft het leuk. Manoeuvreren 'vanuit de hand' met de Crosstourer is nogal een klus trouwens. Deze topzware Honda een garage inrollen, voelt als balanceren op een wiebelend koord boven de Grand Canyon. Een fataal slagzij loert bij elke stap om de hoek.
De Yamaha heeft weliswaar (rijdend) meer moeite z'n kilogrammen te verbergen, maar dat neemt niet weg dat de FJR moeiteloos een bovengemiddeld sportief tempo aan kan. Het kost alleen wat meer energie. Overigens kun je de neiging van de Yamaha om wat van z'n lijn te lopen aardig pareren door de veervoorspanning op te schroeven naar ' twee rijders plus bagage'. Vooral de achterkant hangt nu minder 'onderuit' en dat maakt de FRJ1300 voelbaar energieker bij koerswijzigingen.

ALS REISMOTOREN BEDIENEN DE CROSSTOURER EN DE FJR ZO HUN EIGEN PUBLIEK

CONCLUSIE

Dat er weinig motoren zijn met (semi-)automatische transmissie heeft natuurlijk te maken met het feit dat schakelen op een motor over het algemeen een relatief eenvoudige handeling is. Daar komt bij dat de band tussen rijder en koppelingshendel (als redder in de nood op steile hellingen en in smalle straatjes) een nogal hechte is. Kortom, wil je als automaat slagen, dan moet je van goeden huize komen. Na een wat moeizame aanloop lijken Honda en Yamaha daar nu in geslaagd. Het AS-systeem op de FJR biedt zowel in aangrijpen als schakelen nu (wel) de gehoopte souplesse en is daarmee een goede plaatsvervanger voor de linkerhand. Honda gaat met het DCT nog iets verder door zowel een semi- als een volautomaatfunctie aan te bieden. Door de dubbele koppeling zijn de schakelmomenten naast extreem kort ook vrij van de geringste hapering. Erg knap, zeker nu de broze plekken na een aantal updates uit het DCT zijn gefilterd. Is het AS-systeem van de FJR vooral een prima alternatief, het DCT van de Crosstourer biedt ook nog eens meerwaarde. Als reismotoren bedienen de Crosstourer en FJR zo hun eigen publiek. De Yamaha is de statige groottoerist, sportief, snel, maar minder frivool dan de Honda. De Crosstourer is de avontuurlijker stuurmachine, maar mist de toeristische grandeur en technische toeters en bellen van de FJR. Cruisecontrol, elektronisch regelbare demping en veervoorspanning, ride modes, de FJR1300 dompelt je onder in vernuft. Daar hangt wel een prijskaartje aan: waar de Honda (nipt) onder de € 20.000,- blijft zweven, staat de Yamaha voor € 22.500,- in de boeken. Niet weinig, maar dit zijn ook niet echt motoren voor de korte termijn. En wat het AS en DCT betreft: dat is een kwestie van omschakelen. ■

1. Apfelstrüdl en Guinness als tussendoortje, daar kikker je van op...

2. Het bewijs: het is wel degelijk hard werken.

3. Unesco-goedgekeurd. Althans, dat was voor ons bezoek.

4. 'Jaws? Hier opgenomen... oh.'

5. Iets met zesendertig blote vrouwen en een cabrio-touringcar...

TECHNISCHE GEGEVENS

	YAMAHA FJR1300AS	HONDA CROSSTOURER DCT
MOTOR		
Type	vloeistofgekoelde vier-in-lijn, DOHC	vloeistofgekoelde 76°-V4, Unicam
Cilinderinhoud	1.298 cc	1.237 cc
Boring x slag	79 x 66,2 mm	81 x 60 mm
Kleppen/cilinder	4	4
Compressie ratio	10,8:1	12,0:1
Carburatie	brandstofinjectie, ride-by-wire	elektronische brandstofinjectie
Koppeling	natte multiplaat, hydraulisch, semi automaat	natte multiplaat, hydraulisch bediend, DCT
Transmissie	vijfbak	zesbak
Eindoverbrenging	cardan	cardan
Max. vermogen	146,2 pk @ 8.000 tpm	129 pk @ 7.750 tpm
Max. koppel	138 Nm @ 7.000 tpm	126 Nm @ 6.500 tpm
RIJWIELGEDEELTE		
Frame	aluminium Diamond-twin spar-frame	aluminium Diamond-twin spar-frame
Voorvering	48mm-upsd-vork, veerweg 135 mm	43mm-upsd-vork, veerweg n.o.
Stelmogelijkheden	elektronisch; veervoorspanning, in-/uitgaande demping	veervoorspanning, uitgaande demping
Achtervering	monoshock, veerweg 125 mm	Pro-Link monoshock, veerweg n.o.
Stelmogelijkheden	elektronisch; veervoorspanning, uitgaande demping	veervoorspanning, uitgaande demping
Rem voor	320mm-schijven, Nissin-vierzuigerklauwen, ABS	310mm-schijven, Nissin-vierzuigerklauwen, C-ABS
Rem achter	282mm-schijf, dubbelzuigerklauw, ABS	276mm-schijf, tweezuigerklauw, C-ABS
Banden	Bridgestone BT023	Pirelli Scorpion Trail
Bandenmaten	120/70 ZR17, 180/55 ZR17	110/80 R19, 150/70 R17
MATEN/GEWICHTEN		
Wielbasis	1.545 mm	1.595 mm
Balhoofdhoek	26°	28°
Naloop	109 mm	107 mm
Zithoogte	805/825 mm	850 mm
Gewicht	295 kg (rijklaar met benzine)	285 kg (rijklaar zonder benzine)
Tankinhoud	25 l	21,5 l
PRIJS & INFO		
Prijs	€ 22.499,-	€ 19.899,-
Internet	www.yamaha-motor.nl	www.honda.nl




5