

Mijn eerste vakantie met de ST1300

Tja, daar stond ie dan, helemaal volgepakt plus aanhanger erachter. Klaar voor de grote reis. De temperatuur was goed om te rijden (dus alle kleren aan) en het was droog. Wat wil je nog meer? De achtervering een paar klikken hoger gezet en rijden met die hap. In het begin nog wat onwennig vanwege het grote gewicht van de combinatie en voorzichtig op de snelweg om te kijken of de volbeladen aanhanger (zo'n 150 kg extra) wel stabiel achter de motor bleef hangen. Eenmaal in België was ik gewend aan de combinatie en ging het gas er wat meer op, 120 km/u bleek geen enkel probleem te zijn. Een paar tikken tegen het stuur om te zien of de zaak zich weer vanzelf zou stabiliseren bleken ook geen greintje onbalans te veroorzaken. Dat beloofde veel goeds voor de gemiddelde snelheid in Frankrijk waar je 130 mag rijden! Uiteindelijk werden dat er 160 op kruissnelheid met per ongeluk een keer 180. Ik schrijf dit niet op om hard rijden aan te moedigen maar om aan te geven dat je met zo'n combinatie met een gerust hart de weg op kunt. Vanaf Langres ging het binnendoor door de Jura, en later de Alpen, naar de Rivièra. Ook op de steeds bochtigere wegen gedroeg de combinatie zich als uit één stuk gegoten! Fantastisch hoe zo'n motor, die toch danig uit onbalans wordt gebracht door er een aanhanger achter te hangen, in staat is om stabiel te blijven rijden. Alleen plat door de bocht voel je dat de aanhanger de motor wil neerdrücken maar dat went snel. Je moet alleen nóg defensiever rijden dan normaal omdat je behoorlijk veel meer gewicht bestuurt en dat gewicht ook weer op tijd tot stilstand moet kunnen brengen. Daarbij zijn de wegen in Zuid Frankrijk door de hitte best glad, waardoor af en toe het ABS aansprak als ik hard remde. Ook het remmen in de bocht (wat ik één keer moest doen vanwege een inschattingsfout) ging zonder probleem. De trilling in het stuur daarna had niets met shimmy te maken maar bleken mijn eigen armen te zijn..... Ik werd weer eens aan herinnerd aan de uitspraak van instructeur Peter op de rijvaardigheidstraining te Lelystad: "als een drol erin, als een speer eruit" (hij had het toen over bochtentechniek, voor de goede orde). Waar ik erg van genoten heb is de hoeveelheid extra vermogen t.o.v. de ST1100. Op die bochtige bergwegen ben je op een recht stukje een vrachtwagen zó voorbij. Een paar versnellingen terug schakelen zodat je boven de 5000 toeren zit, het gas er vol op en de vrachtwagen zit al in je spiegels. Een geweldige reismotor dus met een behoorlijk sportieve inslag. Het verbruik lag op de hele reis tussen de 1 op 12 en 1 op 13, wat me eigenlijk best meeviel, gezien de hoge snelheden op de snelweg en het veelvuldig fel accelereren op de bergwegen plus de aanhanger erachter. Wat me eigenlijk later pas opviel was dat de trillingen boven de 5000 toeren er niet meer waren. Tijdens het inrijden waren die nog nadrukkelijk aanwezig, zozeer dat ik me afvroeg wat die balansassen in 's hemelsnaam aan het doen waren daar in het vooronder. Het moet blijkbaar toch echt op elkaar inslijten allemaal! Wat bleef is het "nokkelen" (goede omschrijving van een monteur van Motoport Almere, waarschijnlijk: knockelen geschreven (van knocking), maar ik hou het op nokkelen) als je flink gas geeft. Het lijkt alsof een heel leger jappantjes met hamers aan het werk is in de motor, of dat er plotseling een tractormotor wordt bijgeschakeld. Je hoort dat er voor je gewerkt wordt en dat geeft voldoening! Waar ik ook erg van genoten heb met die hoge temperaturen in het zuiden, is de verstelbare ruit. Bij hogere snelheden zet je hem hoog, in de stad zet je hem laag of ergens ertussenin. Het vizier van de helm klapt niet meer vanzelf dicht door de wind vanachter, zoals bij de ST1100 met hoge ruit het geval is. De foto van de luchtstroom over de hoofden van de bestuurder en zijn passagier klopt echt! Alleen met regen moet je de ruit zo zetten dat je er net overheen kunt kijken omdat de wind niet meer de waterdruppels van de ruit blaast (toch maar een ruitenwissertje monteren?). Zijn er dan geen minpunten op te noemen? Helaas wel! De motor wordt veel heter dan die van de ST1100 vanwege de katalysator en die warmte wordt hinderlijk doorgegeven via de kuipdelen waar je benen tegenaan rusten. Inmiddels heb ik dat verholpen zoals je kunt lezen in het artikel "Hete Benen". Nog een minpunt is het zadel. Het lijkt heerlijk zacht en comfortabel totdat je er een uurtje op zit. Dan beginnen de eerste symptomen van decubitus zich aan je achterwerk te openbaren in de vorm van een gevoelloze bilpartij. Blijkbaar denken ze in Japan dat we hier in Europa geen zitvlees hebben en compenseren ze dat met schuim in het zadel. Behalve gevoelloze billen heeft het ook een vaag contact met de motor tot gevolg, zeker voor diegenen die niet met hun knieën tegen de kuip aanzitten. Nee, geef mij dan maar de Amerikaanse Corbinzadels die op de "fat ass" technologie zijn gebaseerd: zitten doe je

op je zitknobbels, ondersteuning krijg je daarbij van je eigen kontpartij. Ik wacht met smart op het moment dat de eerste Corbinzadels in Nederland leverbaar zullen zijn.

Voor de rest heb ik niks te klagen en ben ik alleen maar steeds enthousiaster geworden over mijn nieuwe ST1300! Ik kijk nog even naar het immer fronsende aangezicht van mijn Pan (hij staat voor me, naast de tent) en meen ook daar een tevreden blik te ontwaren.

Nokkel ze zo af en toe!

Roger Leppers
Commissie techniek.