

Techniek is op vakantie, stukje over de nieuwe Pan

Vanwege de vakantie komt het artikel over toegepaste elektronica VI in de volgende PanPost te staan. Daarvoor in de plaats de eerste impressies van de ST 1300.

Drie weken geleden ging ik vol verwachting naar mijn motordealer om eindelijk mijn nieuwe Pan op te gaan halen. Na alle formaliteiten te hebben vervuld liet ik mijn ouwe trouwe gouwe kameraad achter bij de bemiddelaar voor zijn nieuwe baasje. Een beetje vreemd was het wel, afscheid te nemen van de motor die me dag in dag uit goedwillend terzijde heeft gestaan om van A naar B te komen. Nooit enig probleem gehad met die fiets, en dan ga ik hem zomaar wegdoen. Tsja, een motor krijgt toch een beetje een menselijk (of dierlijk) trekje na verloop van tijd, als de trouwe viervoeter van weleer die met je meeleeft en in weer en wind voor je klaar stond. Ook wel een beetje logisch omdat mijn motorritten altijd een gedachtengang bij me oproepen die misschien te vergelijken is met de staat van dromen: de ene gedachte komt en wordt na een paar minuten verdrongen door de andere. Geen peil op te trekken, niet te sturen (die gedachtentrein bedoel ik) en ontzettend ontspannend. Gedurende mijn dagelijkse reizen naar en van het werk is mijn heden, verleden en toekomst 'tig keer voorbijgekomen. En met wie deel je dat, wie maakt dat mogelijk? Juist ja: je motortje! Ach, misschien heb ik vroeger teveel paardgereden zodat ik gewend ben mijn vervoermiddel te 'bedanken' voor zijn inzet? Ik heb mijn Pan, na een wilde rit, wel eens schouderklopjes op de tank gegeven omdat hij het zo goed gedaan had..... Hoever kan een mens gaan?

Met gemengde gevoelens nam ik dan ook plaats op zijn opvolger, de ST 1300. In eerste instantie was ik er niet echt heel blij mee: de motor leek in zijn rijgedrag erg op mijn ouwe Pan en had voor mij nog niks eigens. Bovendien moest ik hem nog inrijden waardoor ik de meerwaarde nog niet kon benutten. Had ik daar nou die rib uit m'n lijf voor neergeteld? Ik gunde hem het voordeel van de twijfel en ging hem eerst maar eens ontmantelen om allerlei accessoires in te bouwen. Daarbij kwam ik steeds meer onder de indruk van de doordachte constructie van de ST 1300. Technisch gezien is er zoveel noviteit toegevoegd dat mijn technisch hart een slagje oversloeg en het besef groeide dat er hier een stukje 'wondere wereld' is neergezet dat helemaal alleen voor mij, als dompteur, ter beschikking staat.

Naarmate de inrijkilometers en daarmee het maximale toerental toenam (inrijden: de eerste 150 km niet meer dan 4000 toeren, daarna per 100 km zo'n duizend toeren erbij geven. Verder heel veel wisselen in toerentallen. Zo hou je een pittige motor over) werd ik per kilometer enthousiaster over mijn nieuwe Pan. Hij kan toch echt meer dan de oude, stuurt als een ballerina en wordt ook steeds mooier om naar te kijken: een goed fietsie is het en niet anders!

Van de verstelbare ruit heb ik met de warme dagen heel veel plezier gehad: in de stad zet je hem laag voor verkoeling, buiten de bebouwde kom gaat ie ietsje hoger en op de snelweg staat ie op topniveau om geheel buiten de wind te zitten, geweldig! Nadeel is dat je zo goed uit de wind zit dat je, nog makkelijker dan op de oude Pan, al snel veel te hard rijdt. Dat wordt oppassen geblazen!

Het sturen is heel vertrouwd maar je zit toch al snel met de stepjes aan de grond. Deze motor kan beslist veel meer dan zijn voorganger en daar maak je ook snel gebruik van zonder daar erg in te hebben!

Qua vermogensafgifte lijkt de ST 1300 ook al in veel opzichten op de ST 1100: het komt er niet flitsend uit, maar als je die twee naast elkaar zet zie je onherroepelijk verschil! Het gaat allemaal zo natuurlijk dat je het niet direct in de gaten hebt dat je een waar beest onder je kont hebt. Pas bij kritische inhaalmanoeuvres merk je hoeveel meer power je ter beschikking hebt. Kortom: het lijkt een doorontwikkeling van de vorige Pan, geen compleet andere motor maar op alle punten een stukje beter en dat voelt niet echt nieuw aan in het begin, totdat je de nieuwe grenzen gaat verkennen..... En dan is het een geweldige motor die zijn geld dubbel en dwars waard blijkt te zijn! De oplettende lezer kan zien dat ik gaandeweg steeds enthousiaster wordt en mijzelf kennende zal die lijn zich nog geruime tijd doorzetten.....

Er zijn echter twee grote minpunten wat mij betreft: de hitte aan je benen en de slechte positie van de spiegels.

Vanwege de katalysator worden de uitlaatpijpen veel warmer dan voorheen en dat uit zich in een veel hogere temperatuur rondom het motorgedeelte dat zich tussen en voor je benen bevindt. Met name bij warme dagen heeft dat ongehoorde temperaturen van de kuipdelen waar je onderbenen tegen rusten tot gevolg. Een andere oorzaak is dat je veel dichter op de motor zit (wat zorgt voor een compactere, kortere Pan) en de minimalisering van de dikte van de kuipdelen waardoor de warmte sneller wordt doorgegeven.

Na het monteren van de kuipverbreeders en de kniepads (die ik overigens van een heerlijk zacht en isolerend neopreenlaagje heb voorzien) was het veel beter met de warmteafgifte. Rob Vlug en ik hadden onafhankelijk van elkaar het idee om ventilatieroosters in de onderkuip te monteren voor extra luchtdoorlaat. We hebben bij een botenzaak draaibare (zwarte) exemplaren gevonden en gemonteerd die in de winter wellicht als voetverwarming kunnen fungeren door ze op je voeten te richten. Ook wil ik proberen of het helpt om radiatorfolie aan de binnenkant van de kuip te plakken. Van de ervaringen hiermee houden we je natuurlijk op de hoogte!

Het zicht naar achteren wordt bij mij flink belemmerd door het beeld van de handvatten en stuurhendels in de spiegels. Die zitten precies op de plek waar ik de auto's wil zien die achter me rijden. Bovendien heeft men bij Honda de onzalige gedachte gehad om de stuurhendels in aluminiumkleur uit te voeren i.p.v. zwart bij de oude Pan. Dat maakt dat die dingen veel meer opvallen dan ik gewend ben en ik a.h.w. twee keer moet kijken om te zien wat achter me gebeurt. Verstellen van de spiegels heeft bij mij nog geen bevredigend resultaat opgeleverd, ik wil zoveel mogelijk zien wat er achter me op de weg gebeurt, wat KLM in de lucht uitspookt zal me een zorg wezen. Bij andere rijders heb ik daarover nog geen klachten gehoord dus zal het wel aan mij liggen. Niettemin heb ook ik recht op goed zicht dus ging ik allereerst experimenteren met de hoogte van het zadel. De laagste stand leverde mij het beste zicht op, maar nog steeds met teveel stuur in beeld (mijn lengte is 1.83 m). Daarom heb ik het stuurgedeelte maar eens gesloopt om te zien of dat gemakkelijk hoger gezet kon worden waardoor de handvatten uit beeld zouden kunnen verdwijnen. Inmiddels heb ik het stuur 15mm verhoogd waardoor de blik naar achter behoorlijk is verbeterd. Belangstellenden kunnen bij mij een verhogingssetje aanvragen met montagehandleiding.

Je zult snappen dat de ST1300 zo langzamerhand echt mijn eigen motor is geworden, ik ben er inmiddels erg blij mee en denk steeds minder aan mijn 'ouwe gouwe'. De trekhaak bedenken was nog wel de grootste klus. Uiteindelijk ben ik uitgekomen op een binnenbeugel met een gelaste M10 moer in de bodem van het kontje waar de verticaal dragende arm van de trekhaak vanaf de onderkant aan vastzit. Volgende week ga ik ermee op vakantie naar de Rivièra, de bevindingen zullen jullie ongetwijfeld in de volgende PanPost kunnen lezen.

Roger Leppers
Commissie Techniek.