

De nieuwe Pan-European, technische beschouwing

Ik zag 'm voor het eerst op de website van de club. Van Simon, onze webmaster, kreeg ik de tip om de nieuwe Pan te bekijken. Dit was twee dagen voor de officiële introductie, wat mij erg argwanend maakte wat betreft de betrouwbaarheid van de foto. Ik dacht bij het zien ervan in eerste instantie aan een opgewaardeerde Dauville die door computermanipulatie tot de nieuwe Pan was getransformeerd.

Twee dagen later bleek dat Simon toch gelijk had (hoe heeft ie 'm dat toch geflikt?), het was inderdaad de enige echte nieuwe Pan! Dat heeft hij vervolgens ook geweten want de hele wereld had intussen een kijkje op onze site genomen met het gevolg dat de site er een paar dagen uit lag (elk voordeel heb se nadeel!).

Op de foto vallen me eigenlijk twee dingen op: de koplampartij is wel erg groot, een beetje buiten proportie; de koffers zijn aan de voorzijde erg smal, zal mijn laptop er nog wel in passen?

Maar laat ik dit soort beschouwingen over het ontwerp buiten dit artikel houden, hier gaat het nu om de technische kanten van de nieuwe Pan.

Ik ben blij dat de naam Pan-European is gehandhaafd, waarmee onze fiets geschiedenis kan maken, vergelijkbaar met de Goldwing

Uitgangpunten

Onze Pan stamt al uit de vorige eeuw en het werd dan ook hoog tijd om een volledig nieuw ontwerp te maken. Niet omdat de Pan achterhaald was of zo, maar omdat er nieuwe technieken en inzichten voorhanden zijn om een nóg betere motor op de wereld te zetten. Daarnaast zat de concurrentie ook niet stil en moest er een antwoord komen op de toerfietsen van BMW en Yamaha, alhoewel men bij Honda toen nog geen idee had waar dat bij de concurrentie op uit zou draaien.

Daarom heeft men een aantal voor de hand liggende uitgangspunten als leidraad genomen:

- Het gewicht: resulterend in een aluminium frame plus achtervork, een kortere wielbasis en een aanpassing in het gecombineerde en van ABS (op de deluxe versie) voorziene remsysteem. De gewichtsbesparing is 15-17 kg, de wielbasis werd 5 cm korter en het motorblok kwam een stukje naar voren te liggen voor een betere massaverdeling.
- Meer vermogen: 18 pk erbij, 7 Nm koppel erbij.
- Grotere actieradius: zuiniger motor en een grotere tankinhoud (1 liter meer).
- Zorg voor het milieu: brandstofinjectie (en katalysator op de deluxe modellen).
- Luxeuser toeren en betere wind-protectie: het zadel is in drie standen verstelbaar en de Pan heeft een elektrisch verstelbare ruit.

Styling

De nieuwe Pan kreeg vanzelfsprekend een nieuwe styling mee, gebaseerd op 'look' en aerodynamica. Men spreekt van een 'aero-ellipse' die een excellente

bescherming tegen weer en wind zou bieden, alsmede een grotere stabiliteit bij hoge snelheden. Als ik hier al de retoriek uit de folder zou moeten neerschrijven zou het de lezer duizelen van de starre driehoeken, trapezia, hyper- en parabolen, ellipsen, tangentele co- en sinusuicidale vormen, die vervolgens de frontale en laterale stabiliteit bij hoge snelheden moesten verhogen om op hun beurt allemaal de "V" (van het V-blok) in het ontwerp te accentueren. Kortom: de volledige tekenmallenset is uit de kast getrokken om een zo mooi mogelijke fiets te 'designen'. Ik moet er eerst mee rijden om voor mezelf de waarde van dit soort uitspraken te checken, eerlijk gezegd.

[Ik stel me al voor hoe dat op zo'n ontwerpafdeling gaat: "Hé, Tsiang, heb jij nog een hyperbootje liggen?", "Nee Tsiang, wel nog een versleten geodriehoekje!", "Ja, geef dát maar, ik mis nog wat starre driehoeken in het ontwerp" (die versleten geodriehoek kun je terugvinden in het frame, iets boven enkelhoogte, en in de 'spaken' van de wielen).]

Feit is dat er meer lucht door het front stroomt (i.p.v. erlangs) via openingen naast het dashboard en onder de ruit, zodat de onderdruk achter de ruit is verminderd. Dat moet ervoor zorgen dat de passagier beter uit de wind zit en dat de bestuurder niet constant een duw in de rug heeft bij hoge snelheden. Men spreekt van een 'groter gebied van wind-protectie'.

Ook de styling van het motorblok is aangepast (het ziet er inderdaad geweldig uit!) zodat het 'een attractievere aanblik biedt als het uit het frame wordt gehaald'. Mijn vragen zijn dan meteen: "Is deze fiets ontworpen om de monteur meer bevrediging in zijn werk te bieden"?, "Betekent dat, dat het blok er regelmatig uit moet"?, "Zijn er ook attractieve EURO-biljetten ontworpen om deze kosten te dekken"? Flauwekul natuurlijk, maar het geeft aan hoe trots men bij Honda is dat er tot op onzichtbare details is nagedacht over het ontwerp!

Ook de koplampunit is helemaal nieuw en bestaat uit twee multi-reflectors die een grotere lichtopbrengst met zich meebrengen.

De 'vleugeltjes' bleven gehandhaafd maar zijn natuurlijk opnieuw geïntegreerd in de 'Aero-Ellipse' vorm. Deze bedekte valbeugels zitten nog steeds op een uitgekiende plaats waardoor omvallen of een schuiver met lage snelheid niet meteen tot grote schade hoeft te leiden.

Tot slot is de plaatsing van de voetsteunen voor bestuurder en passagier aangepast voor een comfortabelere zitpositie op de lange afstand.

Tweedelige benzinetank

De benzinetank bestaat voortaan uit twee delen. Een 20.8 liter tank in een hogere positie dan voorheen en een 8.2 liter tank laag in het chassis, voor een betere gewichtsverdeling. De vuldop is vernieuwd en zit nu bovenop de tank als vlak exemplaar.

Er wordt in de folder gesproken alsof dit baanbrekend nieuws zou zijn, maar de meeste motoren hebben tegenwoordig een dergelijke vuldop. Puntje van kritiek is dat de vuldop pal onder de tanktas zit, waardoor je deze volgens mij van de tank moet halen om te kunnen bijvullen. Wat niet wordt vermeld is of de tankcover nu weer van metaal is? Het ligt voor de hand omdat bij een dergelijke

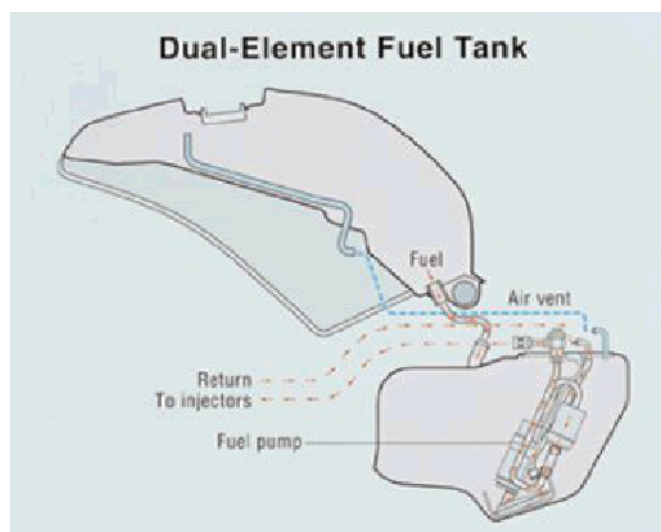
constructie de tank tevens de cover is. Dat betekent dat je weer een gewone magnetische tanktas kunt gebruiken in plaats van die achterlijk dure Honda of Bagster tassen.

Wat ik ook niet snap is dat 8 liter onderin het chassis en 20 liter bovenin (op bekkenhoogte) tot een betere gewichtsverdeling zou leiden dan 28 liter op kuithoogte bij de huidige Pan.

Het lijkt er meer op dat men meer tankinhoud wilde (1 liter, wauw!) en die achteraf heeft gezocht in de plekken die nog 'vrij' waren in het ontwerp.

Misschien werkt het concept wel heel goed hoor, op dit moment lijkt het echter een verkooppraatje. Ik moet er gewoon eens op rijden geloof ik!

Een mogelijk nadeel schuilt in de verbinding tussen de boven- en ondertank middels een slang. Na een aantal jaren zal de verwoestende werking van de ongelode benzine ongetwijfeld zijn werk doen en de slang aantasten, de vraag is hoe lang het zal duren voordat zich dat openbaart?



En verder....

De koffersluiting aan de motor is bij de nieuwe Pan weggewerkt in de handvatten voor de duopassagier. Zo te zien is een draai van de sleutel voldoende om de koffers te lossen, geen gepiel meer met 'snap-sluitingen' aan de zijkant, gewoon een sleutel bovenop en klaar is kees.

Het dashboard is natuurlijk ook niet ontkomen aan de ontwerpwoede van onze designers, hetgeen resulteert in een centraal geplaatste snelheidsmeter met links daarnaast de kleinere toerenteller en rechts daarnaast een LCD scherm. Wat er op dit scherm precies valt af te lezen is niet helemaal duidelijk. In ieder geval de tankinhoud, de temperatuur van de motor en die van de omgeving + kilometerstand en dagteller?. Ik denk dat er ook benzineverbruiksgegevens op af te lezen zijn, maar in welke vorm kan ik nog niet precies zeggen. Ik denk dat ik er eerst eens op moet gaan rijden.....

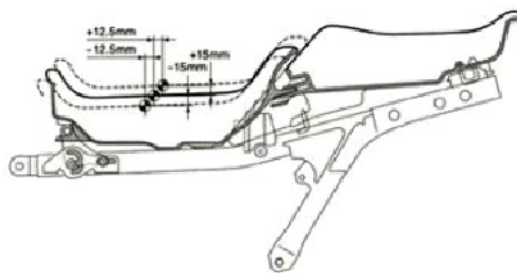


Nieuw Zadel

In navolging van BMW heeft de ST 1300 een verstelbaar zadel gekregen. In drie standen kan met de zithoogte en de afstand tot het stuur verstellen. De hoogteverschillen zijn 15 mm per 'stap', de lengteverschillen 12.5 mm. De middenstand staat op 79 cm vanaf de grond.

De zithouding is iets meer rechtop dan bij de oude Pan doordat het stuur iets meer naar je toe staat.

3-Position Adjustable Seat

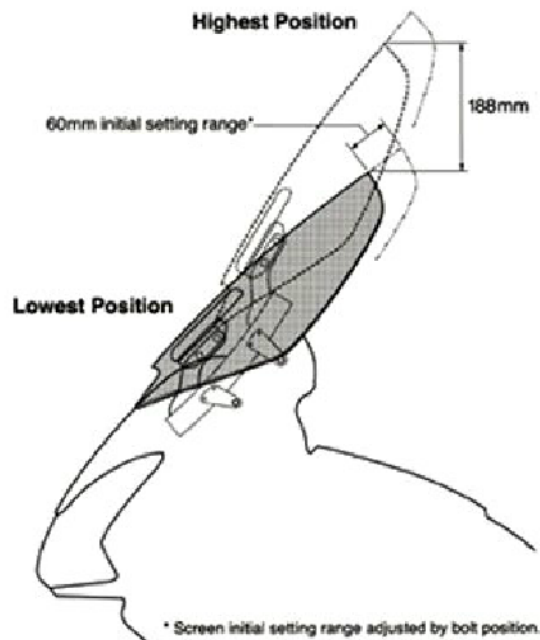


Windscherm

De luxe ABS versie heeft een traploos (in tegenstelling tot de informatie uit Moto 73!) verstelbare ruit, die bij alle snelheden genoeg bescherming zou moeten bieden. De hoogteverstelling kan tijdens het rijden gewijzigd worden over 18,8 cm. Bovendien kan de standaardhoogte met 6 cm verhoogd worden door de ruit een trapje hoger op de bevestigingsbeugels te monteren. Dit zou voor alle rijomstandigheden de optimale stand mogelijk moeten maken. Er wordt niet gesproken over de ruit op de normale Pan!

Ik ben benieuwd hoe snel MDI en andere ruitfabrikanten met vervangersruiten op de markt zullen komen, want in de breedte aan de bovenkant valt nog wel wat winst te boeken! Ik moet er gewoon eens mee op pad om daar ervaringen over kwijt te kunnen....

Windscreen Adjustment Range



Bagageruimte

De Pan 2002 heeft weer afneembare koffers die aerodynamisch op de motor zijn afgestemd. De inhoud is vergroot naar 35 liter en de twee kofferhelften zijn voorzien van spanbanden om de bagage op zijn plek te houden. Een handigheidje is dat de bandjes die het deksel op 90 graden openhouden kunnen worden losgemaakt, zodat bij het in en uitpakken, los van de motor, de koffer helemaal kan worden opengeklapt.

Ook is er een topkoffer leverbaar van 45 liter, waarmee de totale bagagecapaciteit op 115 liter uitkomt.

De opbergvakken in de kuip zitten er nog steeds, over het volume wordt niets gezegd. Het enige verschil is dat nu het linkerdeksel kan worden afgesloten en het rechter niet. Het zal wel veiliger zijn dat er onder het rijden niet met de vrije linkerhand in het dashboardkastje kan worden gewroet, tegelijkertijd is het minder handig.



Motor

Het concept van het V-blok bleef uitgangspunt voor de nieuwe krachtbron, verder is het blok helemaal opnieuw ontworpen. Het doel was om meer vermogen te genereren in de snelheidsrange van 120-160 km/u en van 160-200 km/u, meer 'passeerkracht' zogenoemd. In de documentatie spreekt men van:

'adembenemend' sneller dan zijn sport-toer concurrent.....(BMW???, Yamaha????, Moto Guzzi??;-)

Om dit vermogen te kunnen leveren is de cilinderinhoud vergroot van 1084 cc naar 1261 cc. De cilinderbussen zijn van een composiet-aluminiumlegering gemaakt die lichter en slijtvaster is dan de oude ijzeren bussen. Bovendien zorgen ze voor een betere warmte-overdracht. De zuigers zijn eveneens lichter en voorzien van een nieuwe coating die minder wrijving veroorzaakt. Het resultaat hiervan is dat de motor sneller reageert op wisselingen van het gashendel.

Om het blok compacter te maken is de dynamo, die vroeger achter het blok zat, tussen de cilindervan in het puntje van de V geplaatst (wel meer gewicht bovenin!). Hier zaten vroeger de carburateurs en het luchtfilterhuis maar met het brandstofinjectie-systeem komen de carburateurs te vervallen. Ook de distributieriem is vervangen door een ketting, wat weer 6 cm ruimte oplevert. Er zijn nog steeds 4 kleppen per cilinder aanwezig, aangedreven door een bovenliggende nokkenas via vulplaatjes om de klepspel te kunnen wijzigen. De bereikbaarheid van de kleppen is uitermate verbeterd door makkelijk afneembare klepdeksels. Om kleppen te stellen hoef je niet meer eerst de halve kuip te demonteren, wat ongetwijfeld zal schelen in de kosten voor een grote beurt.

Het vernieuwde PGM-FI elektronisch brandstof injectiesysteem werkt samen met de elektronische ontsteking om meer vermogen, een betere respons op het gas en een zuiniger benzineverbruik te verkrijgen. Het spreekt vanzelf dat een dergelijk systeem is uitgerust met een automatische choke voor de koude start.

Het uitlaatsysteem is bij de normale Pan voorzien van hitte-pijpen die de milieuverontreiniging verminderen. De deluxe Pan heeft twee katalysatoren voor

nóg schonere uitlaatgassen.

De 5-versnellingsbak is gehandhaafd met dien verstande dat de versnellingen 6% korter zijn geworden voor een snellere acceleratie. Of de vijfde versnelling dan weer langer is geworden om dit te compenseren staat niet vermeld. Zoniet, dan draait de nieuwe Pan bij bijv. 120 km/u meer toeren dan de oude.

Verder is de cardanaandrijving vernieuwd, lichter en korter.

Nieuw in de motor zijn twee, tegengesteld aan elkaar roterende, balansassen, links en rechts van de krukas, om zoveel mogelijk hoogfrequente trillingen te elimineren.

Ik zou wel eens willen proefrijden om het effect te kunnen beoordelen...



Chassis

De nieuwe Pan heeft een nieuw chassis, geheel van aluminium met een stalen opbouwframe voor ondersteuning van het zitgedeelte. Het motorblok is 4 cm naar voren geplaatst waardoor ook de zitpositie naar voren kon verschuiven (meer rechtop). Mooi meegenomen is 1 cm meer beenruimte en een kortere wielbasis.

De aluminium achtervork is iets korter en stijver voor een betere handelbaarheid en strak stuurwerk.

De voorvering bestaat uit 45 mm dikke vorkpoten met H-MAS demper voor anti-duiken bij het remmen. De achtervering bestaat nog steeds uit een monodemper zonder linksysteem. Op de deluxe Pan is een grote knop gemonteerd om gemakkelijk de dempingskarakteristiek te kunnen instellen.



Remmen

De remschijven voor zijn dit keer zwevend opgehangen, achter bleef de vaste schijf. Het Dual Combined Brake System is verbeterd en voorzien van een vertraging tussen achter- en voorrem om te voorkomen dat de motor gaat duiken als je alleen met achter remt. Verder werkt het systeem identiek aan het huidige. Aan het ABS systeem is niet zoveel veranderd, behalve een gewichtsbesparing en een snellere computer.

Diefstalbeveiliging

Het nieuwste Honda Ignition Security System (H.I.S.S.) beschermt de motor tegen een 'valse' start. Zonder originele sleutels krijg je de motor niet aan de praat! Middels een sticker op de tank en een rood knipperledje wordt aan het dievengilde kenbaar gemaakt dat deze motor niet te starten is.

Ik vind het jammer dat er geen bewegingssensor en een sirene is gemonteerd, welke toch een beveiliging vormen voor de 'eigenwijze' dief. Nu kan de motor alsnog (op skateboards) in een busje worden geduwd en worden ontvoerd. Dat de dieven er later pas achter komen dat hij niet gestart kan worden doet niets af aan het feit dat de motor verdwenen is. Of zouden ze hem weer netjes terugbrengen????

Dus als je je motor optimaal wil beveiligen ben je alsnog aangewezen op een van de gangbare alarmsystemen!

Accessoires

De accessoires die bij de introductie van de nieuwe Pan leverbaar zijn bestaan uit:

- Binnentassen voor de zijkoffers
- Topkoffer van 45 liter met plaats voor twee integraalhelmen
- Grote tanktas met meerdere compartimenten
- RDS radiosysteem
- Multidisk CD lader

Er zullen er ongetwijfeld veel meer volgen (winddeflectors, verlengd voorspatbord, alarmknipperlichten?), waarvan we je uiteraard op de hoogte

zullen houden!

Specificaties in het engels

(ik had geen zin om deze helemaal over te typen!)

Specifications	PAN-EUROPEAN (ABS) (ED-type)
Engine	Liquid-cooled 4-stroke 16-valve DOHC 90[V-4
Bore x Stroke	78 x 66mm
Displacement	1,261cm ³
Compression Ratio	10.8 : 1
Carburation	PGM-FI electronic fuel injection
Max. Power Output	87kW /8,000min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Torque	117Nm/6,500min ⁻¹ (95/1/EC)
Ignition	Computer-controlled digital transistorised with electronic advance
Starter	Electric
Transmission	5-speed
Final Drive	Enclosed shaft with integrated dampers
Dimensions	(LxWxH) 2,282 x 935 x 1,332mm (with panniers)
Wheelbase	1,500mm
Seat Height	790mm (\pm 15mm adjustable)
Ground Clearance	145mm
Fuel Capacity	29 litres (with 4-litre LCD-indicated reserve)
Wheels	Front/Rear Hollow-section triple-spoke cast aluminium
Tyres	Front 120/70 ZR18M/C Rear 170/60 ZR17M/C
Suspension	Front 45mm air-assist telescopic fork, 117mm axle travel Rear Single-side conventional damper with adjustable preload and rebound damping, 120mm axle travel
Brakes	Front 310mm dual hydraulic disc with Combined three-piston callipers, (ABS) and sintered metal pads Rear 316mm hydraulic disc with Combined three-piston calliper, (ABS) and sintered metal pads
Dry Weight	276kg, (ABS 283kg)

All specifications are provisional and subject to change without notice.

Tot slot

Ik heb geprobeerd om de lyrische persinfo-documentatie vanuit het engels in het nederlands samen te vatten. Commentaar kon ik jammer genoeg niet altijd achterwege laten...

Zoals duidelijk moge zijn zit ik te springen om een keer een testrit te maken, zodat ik mijn eigen ervaring kan toetsen met de beloftes op papier. Zogauw dat gebeurd is maak ik daar verslag van (voor wat hoort wat, nietwaar?) in de Pan-Post.

Op dit moment heb ik eigenlijk nog maar één vraag richting Honda: waarom zit er geen Traction Control System (TCS) meer op de nieuwe Pan?

En een bescheiden tweede vraagje: wanneer mag ik testrijden, please???

Roger Leppers,
Voorzitter Commissie Techniek