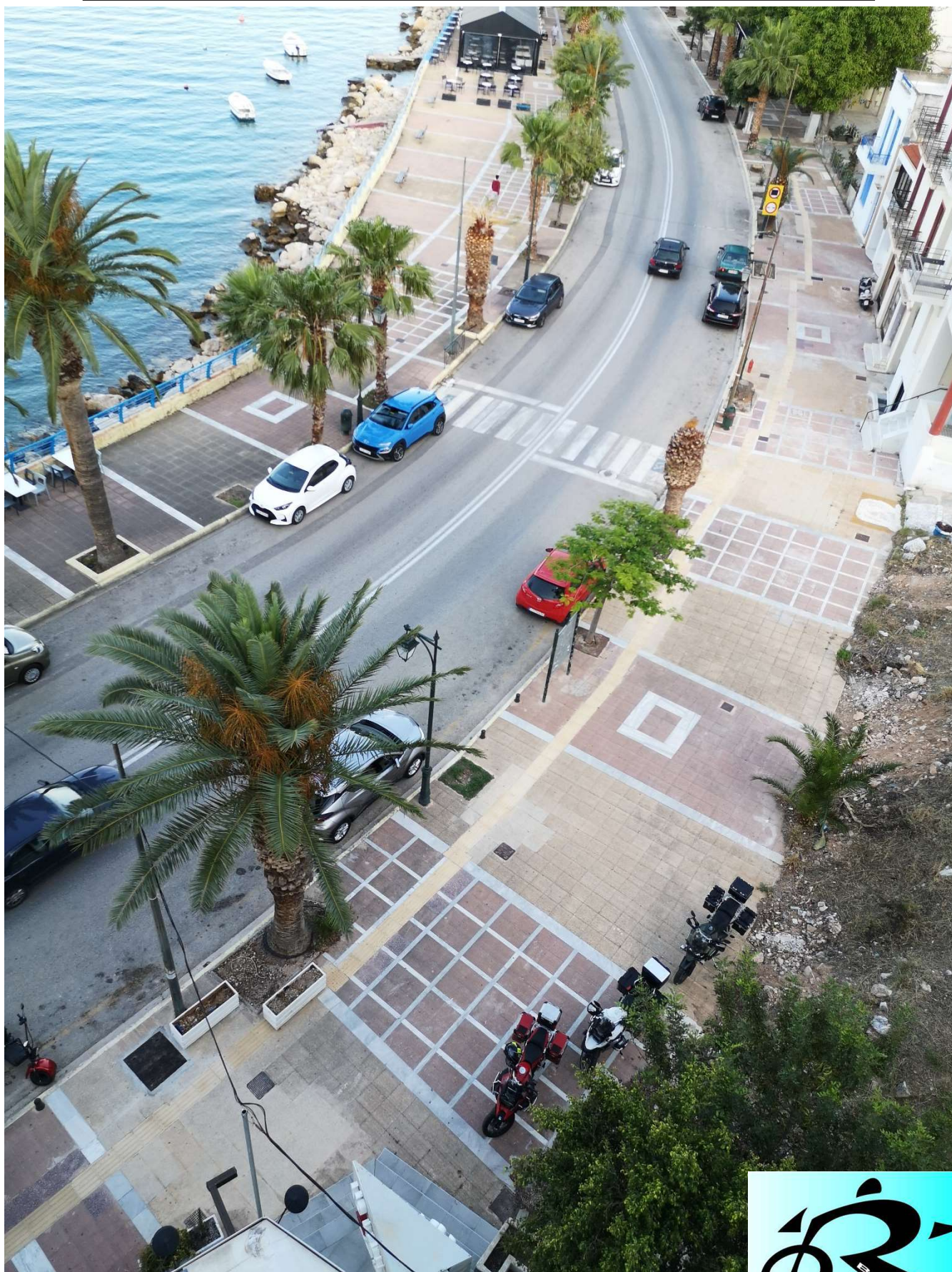


BMW Motorclub Roosendaal

November 2023



BMW Motorclub Roosendaal heeft als doelstelling het rijplezier op een BMW motorfiets te verhogen.
Hiervoor organiseert de club regelmatig toertochten en andere evenementen.
De club is opgericht op 11 nov. 1989.
Nr. Kamer van Koophandel: V283764

Voorzitter :

Piet van Zundert 0165-552244

Secretaris:

Frank Heerkens 0165-554631
Flintdijk 160,4706JW Roosendaal
e-mail secretariaat / redactie:
BMW-MC-Roosendaal@ziggo.nl

Activiteitencoördinator:

Vacant

Penningmeester:

Johan Rijnvos 06-46613544

Toercoördinator:

Ton Gorissen 06-51980960

Toerkalender: <https://www.bmwclubroosendaal.nl/club-en-toerkalender>

Redactie clubblad:

Ton Gorissen 06-51980960
Piet van Zundert 0165-552244

Webmaster:

Gerard Kranendonk 06-39597322

Website:

www.bmwclubroosendaal.nl

Bank:

ABN AMRO: IBAN-nr.: NL22ABNA0526085096

Clubhuis:

Huis ten Halve
Kruisstraat 60, 4707RC Roosendaal

BMW Motorclub Roosendaal



November 2023

Woord van de voorzitter,

Beste leden,

We maken ons alweer op voor de clubavond van november... en best wel eentje om even wat langer bij stil te staan: 11 november 1989 is de club opgericht dus dat betekent dat we deze maand op 11-11 44 jaar bestaan! Dat betekent volgend jaar weer een klein feestje. 😊

Het motorrijden is met dit weer voorlopig eventjes voorbij, althans, als je niet nat wil worden. De die-hards met een goed regenpak rijden natuurlijk toch. Nou, komende zaterdag de 28^e is de kouwe-potentocht van het weekblad Promotor volgens mij. Mooi ritje, maar ik laat hem even voor wat het is. Rijd hem nog wel eens met beter weer op mijn (voor mij dan toch) nieuwe R1200 GS Rallye.



Niet rijden? Dan maar lezen. Vandaar ook dit extra dikke clubblad:

- deel twee van de Griekenlandtoer van Ton en Hans,
- een rij-impressie van de 1300 GS,
- een brief van Dim Giljam, waarin hij schrijft dat de aandacht die hij na het ongeluk heeft gekregen hem en zijn vrouw goed hebben gedaan.

Begrijpelijk dat hij stopt met motorrijden maar we hopen hem toch nog te zien op de clubavond!!

- een oproep van Hans Verhorevoort om interesse te peilen voor een mooie dag op de luchtafweerbasis in de Vredepeel. Mocht je geïnteresseerd zijn, laat het horen op de clubavond of geef even een seintje via email aan het bestuur. En Hans, i.s.m. Jack Scheepers, bedankt voor dit mooie initiatief!! Kortom, genoeg te lezen in deze regenachtige week. En mocht je niet van regen houden maar wel van mooie zelfbouwmotoren dan moet je volgend weekend 3,4 en 5 november, in Houten zijn voor de Bigtwin bikeshow. Weliswaar veel Harleys maar echt wel mooie creaties! [Bikeshow \(bigtwin.nl\)](http://bigtwin.nl)

Maar als eerste de clubavond op 1 november, tot dan,

Piet

Beste motorvrienden,

Allereerst wil ik iedereen bedanken voor de appjes , mailtjes, kaarten en bezoeken na mijn motorongeluk.

Dit alles heeft een behoorlijke impact gehad, ben inmiddels op wat mankementjes na behoorlijk hersteld.

In het bijzonder wil ik onze secretaris Frank bedanken voor alle fijne contacten via telefoon en mail, waar zeker ook mijn vrouw veel aan heeft gehad, dank daarvoor Frank.

Na vele jaren motorrijden met deze fijne club heb ik besloten ook gezien mijn leeftijd, om niet meer te gaan motorrijden.

Heb altijd met veel genoegen aan de motoruitjes en ritten mee gedaan, ook veel plezier hier aan beleefd, ik kijk terug op een mooie tijd.

Verder wens ik jullie allen nog vele mooie ritten en veilige kilometers toe.

Vriendelijke groet, Dim Giljam

Excursie naar luchtafweer in Vreedepeel.

Tijdens de afgelopen clubavond hebben wij voorgesteld om een excursie te organiseren naar de luchtafweerbasis in de Vreedepeel. Een dorpje tussen Helmond en Venray.

Op deze basis zit een motorclub (Missile riders) van defensie, met leden die aan defensie zijn verbonden.

Het programma bestaat uit een ontvangst met koffie, thee en/of frisdrank.

Daarna met de motoren over de start en landingsbanen naar hun museum, waar gedurende ca. 2 uur uitleg wordt gegeven over het ontstaan en geschiedenis van de luchtmobiele brigade, vanaf de eerste luchtballon tot en met het moment van vandaag. Aansluitend hierop nogmaals met de motoren over het uitgestrekte terrein van de voormalige vliegbasis en afsluitend een zeer uitgebreide lunch.

Ik heb contact gehad met Geert van Wolde van deze club.

Hij stelde voor om het in een weekend te doen van medio mei 2024.

Iedereen die mee wil gaan dient zich ruim vooraf aan te melden en zijn/haar e-mailadres door te geven.

De deelnemers krijgen dan een week of 4-5 van tevoren een mail van defensie om het paspoort-rijbewijs of ID door te geven. Hierna volgt toestemming om het terrein te betreden. (let op dat deze berichten niet als spam worden weggegooid).

De kosten voor deze onderneming bedraagt 12,50 euro per persoon.

De ideale groepsgrootte is vanaf 15 personen.

Bij meerdere aantal deelnemers worden de groepen opgedeeld.

Vanaf 20 worden er 2 groepen gemaakt voor de uitleg bij de historische collectie.

Aankomst bij de kazerne 10.30 uur.

Vanaf 11.00 uur naar de historische collectie en rond 15.00 uur weer richting Roosendaal

Alvast bedankt voor je medewerking,

Met vriendelijke groet,

Hans Verhorevoort. i.s.m. Jack Scheepers)

Greek Odysee: deel 2: van 3 juni t/m 15 juni

3juni: Vanaf Sitea Kreta naar Rhodos stad. Met de ferry naar Rhodos Hotel Savoy



De boot vertrekt om 8.00, dus vroeg op, ontbijtje, naar de haven 400m verderop. Na de regen van gisteren, was het deze morgen stralend weer. Het belooft dus een dagje relaxen op een zon-overgoten scheepsdek.



De reis ging vlot . Nadat we voorbij Karpatos vaarden, kwam al snel de zuidpunt van Rhodos in zicht.

Rond 18.00 arriveerden we in de haven van Rhodos stad en konden we naar het Hotel midden in het centrum. De parkeerhavens in de smalle straten stonden bomvol brommertjes en auto's. Vlak voor het Hotel was gelukkig nog net genoeg ruimte voor onze, vergeleken met de lokale 2 wielers , twee GSen.



Mandrakihaven

Tijd genoeg om 's avonds de oude stad te verkennen .



4 juni Rondrit Rhodos

We blijven 3 dagen op het eiland Rhodos. Deze dag hebben we de eerste van de twee rondritten over het eiland. Eerst over het midden van het eiland naar de zuidpunt en dan langs de zuidoostkust weer terug naar ons hotel. Al snel kwamen we in een mooi, met pijnbomen en oleanders begroeid bos. We waren echter bij de laatsten die dit bos mochten aanschouwen, want enkele weken later, toen we al terug waren in Roosendaal, is dit unieke stuk bos helaas helemaal afgebrand. Moet nu een troosteloze aanblik zijn.

De zuidpunt van Rhodos is een schiereiland, slechts met een breed stuk strand aan het hoofdeiland verbonden. Hier komen vooral de campertoeristen, want in de omgeving is geen enkel zonvakantiehôtel te bekennen. Het is het walhalla voor wind- en kitesurfers en natuurlijk enkele verdwaalde motorrijders, drie uit Luik en twee uit Roosendaal.



Nu we het over motorrijden op Rhodos hebben, in 1979 heb ik hier al eens een toertje gemaakt met een huurbrommer.



Ik 1979



Off road



44 jaar later



5 juni Rhodos stad verkennen



Vandaag de geplande rustdag. Eerst maar eens de was naar de wasserette gebracht. Een trucje dat we in 2018 in Amerika geleerd hadden. Scheelt een hoop bagage als de vuile kleren een keer gewassen kunnen worden. De ferrykaartjes voor terugvaart naar Piraeus opgehaald bij het kantoor op de punt van het eiland. Na de koffie rustig weer terug naar de oude stad

gelopen. Dit is een van de best bewaarde vestingsteden uit de middeleeuwen. Gebouwd vanaf 1309 Vol met winkelstraatjes en restaurantjes en gezellig druk met toeristen.



Droge slotgrachten, bruggetjes, muren en pittoreske straatjes met middeleeuwse huisjes



6 juni: Rhodos en 's avonds met de Ferry naar Piraeus

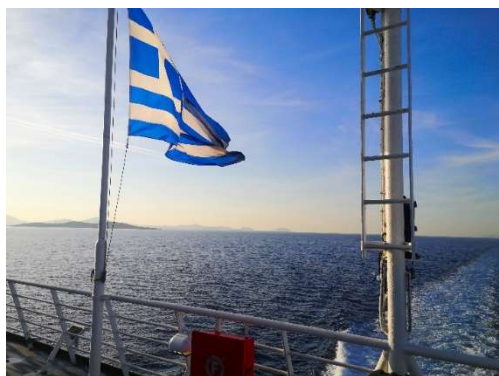
Rhodos dag drie. Vandaag de tweede rondrit. Naar het zuiden en dan langs de noordwest kust terug naar Rhodos. De ferry vertrekt 's avond en de aankomst in Piraeus is rond 8.00 op 7 juni. Vandaag weer een mooie rit. Wat korter dan de eerste rondrit, maar zeker zo interessant.



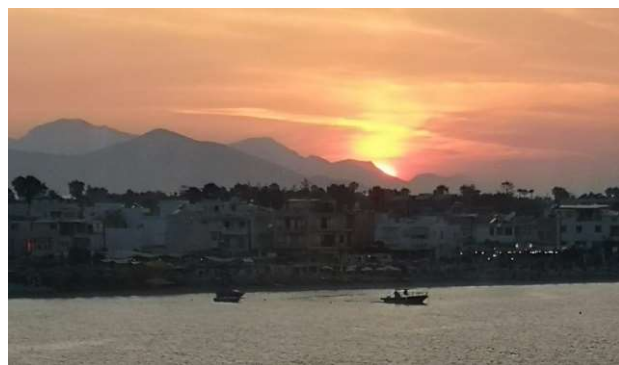
We waren op tijd terug en hadden nog een uurtje om, voor we op de boot gingen, in de oude stad Rhodos, nog een pilsje te drinken.



In tegenstelling tot de boot van Venetië naar Patras, was deze keer het a la carte restaurant geopend.



We hoefden deze keer niet in de rij voor het buffet.



Aan boord: Zonsondergang Eiland Kos

7 Juni Piraeus naar Loutra Episou op het eiland Evia Hotel Sigini Boutique

Na een goede nachtrust in een extra krap hutje, op tijd opgestaan voor een vroeg ontbijtje. Rond half negen reden we weer de kade op richting en dan door Athene. Dat was rond deze tijd, zoals verwacht, een een en al grote file. De slimme 2 wielige locals meanderden met volle snelheid,



links, rechts, boven en onder langs ons heen om op tijd op hun bestemming te kunnen zijn. De vierwielers, denk ik, uren te laat. Na de drukte reden we door een desolaat, door bosbranden vernield, onaards landschap richting eiland Evia.



Hier, op het eiland Evia, moet je zijn voor je rust. We hebben deze dag verder met erg weinig verkeer op de weg, genoten van de rit, met mooie meanderende wegen, in de juni zon, door het authentieke Griekse landschap, naar ons hotel in Loutra.



Ik ken nog een oud collega van Philips, tevens vader van een van onze clubleden, die hier op Evia zijn pensioendagen, als god in Frankrijk, doorbrengt.



's avonds in het restaurant op het strand nog echte mediterrane sardinen en calamaris gegeten



8 juni : van Loutra Episou naar Leptokaria Hotel Olympos

Om met de boot, vertrek 9.00, terug naar het vasteland van Griekenland te kunnen, redelijk op tijd opgestaan en ontbeten. De haven was ongeveer een 10km rijden naar het noorden. Bij aankomst aan de kade, was het eigenlijk verdacht rustig. De ticketloketten waren onbemand en gesloten. Een behulpzame Griek, op een gele F650GS, die ook op deze pont mee wilde, ging eens op onderzoek uit. Na een tijdje vragen en appen, bleek de dienstregeling veranderd te zijn. De eerste boot vertrok pas om 11.00. Wat nu. We konden als alternatief weer terug naar Loutra. Van hier vertrokken ook ferry's, maar dan richting het westen. Dat zou, eenmaal aan de overkant, ongeveer twee uur omrijden betekenen, om weer op de geplande route te kunnen komen. Dus weer terug in Loutra. Ja hoor, natuurlijk ook hier een gewijzigde dienstregeling, maar nu vertrek van de eerste boot om 10.00.



Kruis door de dienstregeling

Eenmaal aan de overkant, al snel de snelweg op en na een dik uurtje rijden, konden we de geplande route weer oppakken, op weg naar het noorden.



De weg naar Leptokaria liep over een rustige binnenweg en via een weg, aan een vooral door de Grieken zelf bezochte kuststrook aan de oostzijde van het vasteland. Leptokaria ligt vlak naast de berg Olympus, bekend van de vele goden die daar wonen.



Uitzicht hotelkamer op Olympus



9 juni : Van Leptokaria naar Stravos Hotel Calma Beach

Mooie start van de dag. Kraakhelder weer, een beetje koud. Eerste deel van de rit was rondom de berg Olympus. Een erg mooie route, links om de berg langsrijdend, met continue blik op de besneeuwde top.



We volgden verder de kust weg richting Thessaloniki. Vandaar uit oostwaarts naar de plaats Stravos. Hadden we, zoals aanvankelijk de bedoeling was, vanaf Rhodos via Turkije gereden, dan waren we, westwaarts rijdend, bij deze plaats uitgekomen. We zitten nu redelijk in het noorden van Griekenland. Heerlijk gebakken mosselen gegeten aan het strand, met een goede Griekse wijn.



10 juni : Van Stravos naar Thessaloniki Hotel Mandrino

Vandaag de route over het schiereiland Halkidiki. Niet helemaal, maar over de middelste van de drie "vingers". Het eerste deel van de route liep langs de oostkust. Een waar Camper- en caravanparadijs zo te zien. Mooie rustige stranden en wegen. Echter eenmaal via de westkust terug troffen we een desolaat industrieel landschap met veel rotzooi en vervuiling langs de kant van de weg. De bestemming was Thessaloniki. Een van de vele Europese steden met veel druk verkeer door het centrum van de stad. Dus vierkante woonblokken gescheiden door 4 en 6 baans straten (dus snelwegen) waar voetgangers, op gevaar voor eigen leven moet oversteken, tussen de van verkeerslicht tot verkeerslicht sprintend autoverkeer, wat na 300 meter weer moet stoppen voor het volgende verkeerslicht. Echter aan de zeezijde is een rustig en gezellig uitgaanscentrum, waar je lekker kunt relaxen en eten.



11 juni Van Thessaloniki naar Kalambakka Hotel Galaxy

Vandaag naar de beroemde Meteora kloosters. Het weer belooft slecht te worden vandaag. Al vroeg na het vertrek vanuit Thessaloniki het regenpak aan moeten trekken. Het klaarde echter weer op en reden door een heuvel landschap met diverse meren.



Het bleef niet droog. Begin van de middag begon het te onweren. We gingen schuilen bij een benzinestation onder de afdak van de wasserette. Na een klein half uurtje klaarde het weer op. We besloten weer te gaan rijden toen het droog leek te worden. Na een minuutje of tien begon het nog erger te hoven. Weg helemaal blank en moesten door toch wel 10cm diepe modderstroompjes onze weg vervolgen.



Bij aankomst in het hotel in Kalambakka, het was gelukkig weer droog, bleek Hans, bij overmaat aan rampen, weer eens een lekke band te hebben.



12 juni : Van Kalambakka naar Igoumenitsa Hotel Aktiaion

Laatste volle dag in Griekenland. Als eerste een bezoek aan de vlakbij Kalambakka gelegen Meteora kloosters. Voordeel van vroeg in de ochtend is dat de grote meute met bustoeristen nog met het ontbijt bezig is. Er was ruimte genoeg om de motoren even te kunnen parkeren vlak bij, voor bezichtiging van de kloosters.



Hoewel aanvankelijk 's morgens een grijze lucht, later in de ochtend klaarde het helemaal op. Onderweg ergens op een afgelegen weggetje, plotseling een boom (eigenlijk een dikke tak) dwars over de weg. We konden niet anders dan te stoppen en met vereende kracht het obstakel naar een kant van de weg kunnen schuiven. Deze boom was natuurlijk een overblijfsel van de onweersbuien van de vorige dag. Na een uurtje verder , de geplande weg afgesloten. Zo te zien, aan de rotzooi en opgekomen onkruid tussen het asfalt, was deze weg al jaren niet meer gebruikt. Alternatief was de snelweg. Deze maar genomen. Tot Igoumenitsa was er geen goede aansluiting met de route, dus maar op de doorgaande weg gebleven. Resultaat was dat we wat vroeg bij het Hotel waren.



13 juni Igoumenitsa naar Venetië

Weer vroeg op natuurlijk. Het was nog donker toen we, vanaf het hotel een paar honderd meter, naar de haven reden. De inscheping verliep vlot en we konden, bij eerste gelegenheid, aan boord ontbijten. De planning was om de volgende ochtend om 8.00 in Venetië te arriveren. Dus genoeg tijd om weer rustig te relaxen . Op tijd een dutje in de hut en een drankje op het dek



14 juni Van Venetië naar Muhlbach Hotel Panoramix

Eerste deel van de route naar het noorden was door de Po vlakte naar de zuidzijde van de Dolomieten. Een abrupte overgang van vlak land naar bergen. Gelijk de eerste bergpas van de dag was een verrassing. De Passo san Boldo. Smal, steil en haarspeldbochten uitgehouwen in het gesteente. Erg leuk om een keer te rijden als je in de buurt ben.



En er volgden nog meer Dolomieten passen. Passo Belluno, Passo Pordoi, Passo Sella, Passo Gardena. Ook Passo Erbe stond op het programma, maar daar ik al redelijk vermoeid raakte, zijn we via Brunico gereden.



Passo Pordoi



Passo Sella



Passo Gardena

15 juni Van Muhlbach naar Gebsattel Hotel Zum Lamm

De bekende route naar het noorden ,via de oude Brennerpas naar Innsbruck, de Fernpas en dan via de autobahn naar Gebsattel. We waren samen met groep 3 van de supertoer. Ook een aantal clubleden was met deze groep w.o. Wiebo, Aart, Jack en een oude bekende Jaap. We mochten met de groep mee eten..: Schnitzel met friet!!



Fernpass



16 juni Van Gebsattel naar Roosendaal

Aan alles komt een eind. 600km autobahnen en dan weer thuis. Dik 3 weken op de motor, blij om weer thuis te komen. Op de motor was het totaal 5999 km. Het aantal zeemijlen heb ik niet geteld, maar het waren, van klein tot groot, 6 veerboten.

Ik begin alvast met de planning voor 2024

Ton

Rij-indruk: BMW R 1300 GS

Dat de R 1300 GS geen doorslagje is van de voorganger, werd vanaf de eerste persfoto duidelijk. Het projectteam spreekt terecht van een revolutie die het concept van de GS radicaal vernieuwt. Ze begonnen al in 2016 over de 1300 na te denken, om in 2018 echt te gaan ontwikkelen. Die inzet en toewijding loont, want deze GS zet zonder meer nieuwe standaarden.



Volgens de projectmanagers was het nu de juiste tijd om voor een echte revolutie te kiezen. De verbeteringen die ze ten opzichte van de 1250 wilden uitvoeren pasten niet meer in het bestaande platform. Dus ofwel was het verder kleine aanpassingen doorvoeren, of opnieuw naar de tekentafel. En dat werd het dus. De doelstellingen lagen hoog. De motorfiets moest veel lichter, liefst wat krachtiger en in alle aspecten beter functioneren om de rijder een nog zorgeloze en veiligere ervaring te bieden.

Dat alles liefst ook nog eens in een design dat vernieuwend is, maar toch de geschiedenis niet helemaal overboord gooit. Op strategisch gebied kreeg het team ook de opdracht om te zorgen voor meer integratie en modulatie. Dat laatste wil vooral zeggen dat de GS minder compromissen mag sluiten in zijn basisstructuur, maar wel aanpasbaar moet zijn naar ieders wensen. Een mooi voorbeeld daarvan is het nieuwe moncoque subframe, dat veel korter en lichter is dan bij de voorganger, maar toch de mogelijkheden biedt om evenveel bagage te laden of passagierscomfort te garanderen. De koper moet daarvoor opties aanvinken, maar de keuzemogelijkheid is er.



En dat herhaalt zich doorheen heel de motorfiets met kleine en grotere innovaties die de rij-ervaring diepgaand uitpuren. Andere voorbeelden zijn het eenvoudiger te bedienen en veel snellere digitale dashboard, het passagierszadel dat je eenvoudig in twee posities kan instellen, het achterspatbord met intelligente waterafvoer of de middenbok met inklappend onderdeel om meer plaats vrij te maken.

Vanuit de kelder

De basis-GS is een lichtere, relatief eenvoudige motorfiets met een klein windscherm. Daarvan kan je vertrekken om hem met opties zoals de geconnecteerde koffers met variabel volume en bijvoorbeeld het elektrische toeringwindscherm om te vormen naar een wereldreiziger. Dat scherm met deflectoren oogt kleiner dan vroeger, maar werkt heel goed. Ik had nog een beetje wind rond de schouders, maar de (cross)helm klieft helemaal turbulentieloos door de lucht.



De combinatiemogelijkheden aan opties zijn schier eindeloos. Of je kan natuurlijk ook gewoon kiezen voor het erg mooie topmodel de Tramuntana, in groen en goud. Wat alle variaties van de GS echter gemeen hebben is het werkelijk verbluffende nieuwe boxerblok. Dat werd helemaal hertekend om krachtiger en compacter te zijn. In een volgend artikel gaan we dieper in op de technische aspecten, maar hier wil ik alvast stellen dat het bakens verzet op gebied van handelbaarheid, gevoel en kracht. Het grootste verschil is het gedrag in de laagste

toerentallen. Vroeger had je onder de 3.000 toeren weinig te zoeken, maar nu pikt de boxer moeiteloos en verschroeiende op vanaf net boven de vrijloop van 1.500 toeren. Zonder de minste trillingen surft hij verder over zijn krachtige koppelcurve tot de begrenzer. Schakellui rijden krijgt hierdoor een andere dimensie, en je zou in theorie een hele dag in derde versnelling kunnen rondtoeren. De acceleratie is altijd indrukwekkend, maar dankzij de zijdezachte en perfect doseerbare gasrespons nooit intimiderend. Elke keer opnieuw kan je vanuit de apex zonder echt nadenken hard en precies uitaccelereren tot de erg opvallende schakelindicator aangeeft dat het tijd is om de quickshifter aan te spreken, waarover later meer.



Perfectie?

Het rijwielgedeelte heeft een zo mogelijk nog grotere sprong voorwaarts gemaakt. Het vorige frameconcept met geboute buizen werd vervangen door een monocoque structuur met minder onderdelen. Centraal zit er een stalen structuur die de motor helemaal omvat en meeneemt als dragend onderdeel. De voordelen zijn meer stijfheid en een betere massacentralisatie. In samenspel met een

volledig herdachte telelever vooraan, paralever achteraan en een nieuwe generatie DSA, resulteert dat in een ongekend weggedrag in deze klasse. De nieuwe GS stuurt veel lichter dan z'n voorganger en het weggevoel is zeker in de Dynamic-veringmodus veel directer. Vroeger voelde de voorzijde soms wat vaag aan. Je wist wel dat er weinig fout kon lopen, maar niet precies waarom. Nu is het gevoel veel directer en zuiverder. In de Road-modus die gericht is op meer comfort is dat naar mijn gevoel minder het geval, dus ik koos in alle omstandigheden voor de Dynamic mode, die je bovendien wel nog in vijf stappen kan finetunen met het oog op meer comfort dan wel strakheid. Dynamic -1 was in mijn geval perfect.

En dat 'perfect' mag je behoorlijk letterlijk nemen. Met een minimum aan input leg je de GS op de lijn die je in gedachten hebt en je houdt hem daar zonder dat het fysieke kracht lijkt te vereisen. Als je omwille van een tegenligger of put in het asfalt even wil corrigeren lijkt dat al gebeurd voor je het helemaal hebt bedacht. De oude GS stuurde ook prima, en als je er echt voor gaat zitten zal je wel kunnen volgen, maar de nieuwe doet alles zo eenvoudig lijken. Het kost amper fysieke of mentale inspanningen om heel snel over de uitdagende heuvels boven Marbella te knallen. Het vertrouwen dat de GS biedt is in deze klasse ongeëvenaard, en zet echt een nieuwe standaard. De twaalf kilo gewichtsverlies helpt natuurlijk, maar er is veel meer aan de hand. Alle wijzigingen samen maken van de GS een veel preciezere motor dan zijn

voorganger. Ik stapte na een erg dynamische tweehonderd kilometer af alsof ik net gewoon even naar de bakker was gereden. Het enige aspect dat onderweg af en toe voor een iets verhoogde hartslag had gezorgd was de quickshifter.



BMW 1300 GS

MOTOR: VLOEISTOFGEKOELDE

TWEECILINDER BOXER VIERTAKT

CI: 1.300 CC

RIJKLAAR GEWICHT: 237KG

Die blijft in vergelijking met het blok, het rijwielgedeelte en de overigens ook uitstekende remmen, wat ter plaatste trappen. Terugschakelen verloopt al bij al prima, maar opschakelen tussen de drie eerste versnellingen resulteert nog al te vaak in veel mechanisch geluid en duidelijke reacties in het rijwielgedeelte. Bij

perfecte belasting gaat het vlot, maar in reële situaties zit je zelden aan het optimale toerental of de ideale gasdosering. De combinatie van een boxer met cardan blijft dus erg uitdagend voor een versnellingsbak en zeker een quickshifter. Andere modellen, zelfs uit eigen huis, bewijzen dat het bij andere configuraties wel beter kan, dat blijft dus een werkpunt voor de ontwikkelaars. Maar dat is dan ook zowat het enige minpunt dat we kunnen bedenken. Een bekend gezegde luidt dat je altijd iets moet overlaten om naar terug te keren

BMW Motorrads nieuwe Vario bagagesysteem voor de R 1300 GS

Offroad

Alle voorgaande complimenten die we de GS toewerpen, gelden eigenlijk ook gewoon voor de capaciteiten naast het asfalt. De vermageringskuur weegt daar zelfs nog meer door, maar de betere vering, snellere elektronica en verfijnde Enduro-instellingen maken dat je met deze GS met een relatief gerust gemoed het stof in kan duiken. Al blijven banden en de capaciteiten van de rijder in extreme omstandigheden het verschil maken tussen wel of niet rechtblijven.

Met deze machines is het voor recreanten altijd een uitdaging om echt stof te happen, maar ik kon als niet specialist ervaren dat het met deze 1300 toch weer net een stukje makkelijker wordt om de niet geasfalteerde uithoeken van de wereld te verkennen. De GS Trophy uitvoering lijkt de logische keuze voor wie graag het stof in duikt. Hij krijgt stadaard al radiatorbescherming en spaakwielen. Wil je verder gaan, dan kan je hem zoals de exemplaren waar wij mee reden uitbreiden met een Enduropakket met extra PRO-rijdmodi, aanpasbare voetsteunen en rempedaal en meer motor- en framebescherming.

Conclusie



De 1300 GS was vele jaren 'in de making', en dat resulteert nu in een machine die echt nieuwe standaarden zet in zijn segment. Dat is een uitspraak die we wel eens meer gebruiken, maar ze is nooit meer terecht geweest. In alle facetten gaat de GS erop vooruit, zelfs de quickshifter is toch iets beter geworden, maar minder dan andere zaken waardoor het extra opvalt. Het feit dat BMW deze sprong maakt voor een prijs (€ 20.150,00) die in de basis minder dan 800 euro hoger ligt dan die van z'n voorganger, is

een prestatie. Het nieuwe concept met meer modulariteit wil wel zeggen dat je waarschijnlijk nog sneller dan vroeger het finale prijskaartje doet aandikken, maar dat is een keuze die je als koper natuurlijk helemaal zelf hebt en BMW roemt zich er om dat het die waaier aan mogelijkheden biedt.

De concurrentie moet van deze R 1300 GS een beetje moedeloos worden. Net nu er een aantal uitdagers het de GS toch stilaan wat warm onder de voeten begonnen maken, komen de Duitsers met een echte revolutie, die ongetwijfeld de basis legt voor nog een aantal jaren dominantie. We worden er als rijder enkel beter van, en ik hoop dat de KTM's, Ducati's en Triumph's van deze wereld het de Duitsers snel nadoen.



De volgende dagen zullen we in aanvullende artikels dieper ingaan op een aantal (technische) aspecten.

Het gehele dossier lees je ook in Motoren & Tourisme november.

Geschreven op 23 oktober 2023



Toerkalender

2023

27-9-2023



| Datum | Aktiviteit | Georganiseerd door | Afstand | Aanmelden | Starttijd | Opmerkingen (bijvoorbeeld startplaats) |
|-------|-------------------|----------------------|--------------------|------------|------------|--|
| Jan | 4-Jan-2023 | Nieuwjaarsreceptie | Club | nvt | 20.00 | |
| | 22-Jan-2023 | Snertrit | Georgio | | | |
| Feb | 1-Feb-2023 | Clubavond | Club | | 20.00 | |
| | ? | Kouweklauwerit | | | | |
| | ? | Wintertrit | | | 10.00 | |
| Mrt | 1-Mar-2023 | Clubavond | Club | | 20.00 | |
| | 12-Mar-2023 | Zwijndr. Gouda Dort | Georgio | 200 | nvt | 10.00 route binnendoor vanaf Zwijndrecht |
| | 26-Mar-2023 | Openrit | | | | |
| Apr | 5-Apr-2023 | Clubavond | Club | | 20.00 | |
| | 16-Apr-2023 | Lenterit | Ton | 200 | 10.00 | Openrit route van 26 Mrt opnieuw |
| | ? | voorjaarsrit HTH-HTH | | 136 | nvt | 10.00 Gebaseerd op Najaarsrit Mofra 2022 |
| Mei | 3-May-2023 | Clubavond | | | 20.00 | |
| | 7-May-2023 | lenterit | | | | Motorclub Zeeuws Vlaanderen |
| | 13-May-2023 | Lente-rit | Cornee | 200 | 10.00 | |
| | 27 t/m 29-5-2023 | Clubweekend | Bill | Ja | in overleg | Hemmelzen Hotel Heisterholz Pinksteren |
| Juni | 7-Jun-2023 | Clubavond | Club | | 20.00 | |
| Juli | 3-Jul-2023 | AVD | Georgios | 100 | 19.00 | Ma Oost |
| | 4-Jul-2023 | AVD | Jack S | 100 | 19.00 | Di |
| | 5-Jul-2023 | AVD+Clubavond | Ton | 70 | 19.00 | Wo Zuid Aanvang Clubavond 21.00 |
| | 6-Jul-2023 | AVD | Jan P | 100 | 19.00 | Do |
| Aug | 2-Aug-2023 | Clubavond | Club | | | Onder voorbehoud vakantie HTH |
| | 19-Aug-2023 | Zomerrit | Georgios | nmb | nmb | Motormuseum Hagestein 12.00u Inschrijven €10 |
| Sept | 6-Sep-2023 | Clubavond | | | 20.00 | |
| | 15 t/m 18 -9-2023 | Clubweekend | Jan Piek | nmb | Ja | in overleg inschrijven vóór 1 juni |
| | 23 en 24-9 2023 | Dieketoe | MZV Dieketour | 130 of 180 | | van Milstraat 2 Sas van Gent inschrijven 09 tot 12.00u |
| Okt | 4-Oct-2023 | Clubavond | | | 20.00 | |
| | 8-Oct-2023 | Surpriserit | MC Speedy Gonzales | 200km | | Voorinschrijving Start Grandcafe de Butler |
| Nov | 1-Nov-2023 | Clubavond | | | 20.00 | |
| Dec | 6-Dec-2023 | Clubavond | | | 20.00 | |
| Jan | 3-Jan-2024 | Nieuwjaarsreceptie | | | 20.00 | |