

MARATHONMOTOR

Tekst en fotografie Peter van der Sanden

BMW R1200GS ADVENTURE ROB STOLWERK



Bouwjaar
2009



Kilometerstand
276.500

Naam Rob Stolwerk
Woonplaats Den Haag/Parijs
Leeftijd 62
Beroep zonder werk
Rijdt sinds 1982

Aangeschaft 2009
Nieuw prijs € 16.350,-
Dagwaarde circa € 8.000,-
Rijstijl sportief
Gebruik reizen
Brandstofverbruik 1:20
Olieverbruik nihil
Onderhoud motorzaak

OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een e-mail aan marathonmotor@mpsadventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.

RIJDT NA 276.500 KM NOG ALS EEN KOGEL

Je hebt motorrijders en je hebt motorrijders. De een is wat avontuurlijker ingesteld dan de ander. Tot de avontuurlijke categorie behoort Rob Stolwerk (Robbie Kogel voor vrienden) met zijn BMW R1200GS. Anders dan je zult vermoeden heeft zijn bijnaam niets te maken met zijn rijstijl of criminele verleden, maar alles met een bizar toeval.

De in Den Haag geboren en getogen Rob Stolwerk (62) ontdekte in 1982 tijdens een vakantie in Italië op een gehuurde scooter hoe fijn rijden op twee wielen kan zijn. Eerder was hij wel bezig geweest met een opgevoerde Mobylette, Kreidler en natuurlijk een 'Haagse' Puch. Op vier wielen ging zijn interesse vooral uit naar de Citroën DS. Rob werkte in de modebranche en was als 25-jarige al aan zijn 'tweede' leven bezig. Rob: 'Ik had vijf jaar eerder de voorpagina van De Telegraaf gehaald. Ik was neergeschoten bij een roofoverval toen ik samen met een collega na sluitingstijd met de dagopbrengst van de modewinkel op weg was naar de bank. Mijn collega kreeg een kogel door zijn bil, bij mij ging een kogel vanaf mijn middel richting hart. Diverse organen werden doorboord, zelfs mijn hart. De kogel bleef in mijn hartzakje hangen. Ik lag voor dood, zonder voelbare polsslag, op straat met een laken over me heen. Wonderen bestaan niet, maar wel in mijn geval, want een professor in het Universitair Ziekenhuis zag kans om mijn

leven te redden. De eerste dagen waren spannend, maar bijna alles kwam weer goed. De kogel zit nog steeds bij mijn hart. Vandaar mijn bijnaam Robbie Kogel.'

Terug naar de motor. Rob vond het scooterrijden in Italië zo leuk dat hij terug in Nederland meteen een Yamaha XT550 kocht. 'Een rijbewijs had ik nog niet, maar dat was niet erg. Met een "L" op de motor, die ik er snel weer af had geschroefd, maakte ik een poos Den Haag onveilig. Het jaar daarop heb ik mijn motorrijbewijs gehaald en kocht ik een Yamaha XT600 Ténéré. Zo eentje met een joekel van een tank (34 liter, red.) en een kickstarter. Een geweldi-

ROB WERD NEERGESCHOTEN EN VOORTAAN WAS ZIJN BIJNAAM 'KOGEL'.

ge motor die refereerde aan de Parijs-Dakar Rally. Dat vond ik geweldig. Mijn eerste grote rit ging naar Italië, zonder wegenkaart, zonder regenkleding. Ik ben niet verdwaald, maar wel vreselijk nat geworden. Na die eerste Ténéré volgden er nog twee, dit keer wel met startknopje. Met mijn toenmalige vrouw achterop, later reed ze zelf, zijn we ieder jaar tijdens een grote vakantie op de motor door Europa getrokken. Dat ik in 1989 een BMW R80GS

GOED OM TE WETEN

Het BMW R1200GS-blok werd eerder al toegepast in de R1200C en R1200CL, alvorens het in 2004 zijn weg vond naar de GS (en in 2005 in de Adventure-uitvoering). Naast een grotere cilinderinhoud (slechts 40 cc meer dan zijn voorganger) kreeg de R1200GS meer wijzigingen zonder het beproefde GS-concept aan te tasten. Het blok werd totaal vernieuwd en werd voor het eerst voorzien van een balansas. Door allerlei ingrepen werd de R1200GS maar liefst 30 kilo lichter dan zijn voorganger. De R1200GS is er in drie uitvoeringen: R1200GS, R1200GS Adventure en R1200GS LC. In de Adventure-uitvoering heeft de GS onder andere een grotere tankinhoud en langere veerwegen. Vanaf 2008 heeft de GS een nieuw ABS en meer vermogen, en kwam de optie voor elektronisch instelbare vering (ESA) en traction control. In 2010 steeg het vermogen naar 110 pk. In 2013 kwam de eerste watergekoelde GS. Die is ruim 9 kilo zwaarder en heeft 15 pk meer.

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

2006	circa € 8.500,-
2007	circa € 8.500,-
2008	circa € 9.500,-
2009	circa € 10.000,-
2010	circa € 10.500,-
2011	circa € 11.000,-
2012	circa € 12.000,-
2013	circa € 12.500,-
2014	circa € 15.000,-
2015	circa € 16.500,-
2016	circa € 17.500,-
2017	circa € 18.500,-
2018	circa € 21.000,-

EERDER IN MOTO73

3/2004	test
15/2014	Marathonmotor
20/2015	Marathonmotor (Adventure)
14/2016	Marathonmotor

kocht had te maken met Gaston Rahier die op een dergelijke motor de Dakar-Rally won. Ik heb toen al tegen mijn vader gezegd dat dit soort motoren steeds populairder zou gaan worden. Het heeft een tijd geduurd en kijk eens welke motoren nu vooral populair zijn.'

PARIJS

Drie jaar later ruilde Rob zijn GS in op een BMW K75. 'Dat was vooral voor het geluid. De boxer klonk vooral timide, de K75 kon je lekker laten brullen. Vanwege gezinsuitbreiding was mijn vrouw eerder gestopt met motorrijden en toen ze weer interesse kreeg, hebben we een BMW 650 Funduro gekocht. Dat was in '98. Vijf jaar later kocht ik een BMW R1150GS Adventure, in mijn ogen de mooiste GS die BMW ooit heeft gemaakt. Met geen van de Yamaha's of BMW's heb ik ooit een technisch probleem gehad. Nooit onderweg stil komen te staan. Nou ja, één keer met een lege tank. Maar dat lag niet aan de motor.'

Na veranderingen in de relationele sfeer kocht Rob bij Motor Houtrust in 2009 een nieuwe BMW R1200GS. 'Mijn eerste trip met de nieuwe motor was een rit naar hartje Parijs waar een vriendin, die ik kende van mijn werk, me had uitgenodigd. Dat werd zo'n leuk weekend dat ik bij vertrek uit de parkeergarage, nog helemaal hotel de botel, vergat mijn voet op de grond te zetten toen ik stopte. Natuurlijk viel ik met het zware ding om en de eerste kras was een feit. Ik had modewinkels in Nederland, België en Luxemburg, en bezocht

deze winkels altijd op de motor. Vandaar dat ik zoveel kilometers kon rijden. En natuurlijk geregeld naar Parijs. In 2014 ging het mis met de winkelketen en vanaf dat moment verblijf ik vaak in Parijs. Een geweldige stad, ook op de motor. Alles is er anders dan in Nederland. En ja, in Parijs is ook alles anders dan in de rest van Frankrijk. Ik heb nog een adres in Den Haag, maar ik voel me toch steeds meer Parijzenaar. Ik geef er rondleidingen (op een step!) aan toeristen.'

EEN BMW ZOU DUUR ZIJN IN ONDERHOUD, MAAR ROB KAN DAT NIET BEAMEN.



BETAALBAAR

De eerste 100.000 kilometer is de BMW in onderhoud geweest bij Houtrust, daarna bij BMW- en Triumph-specialist René Stoops in de wijk Bezuidenhout in Den Haag. Rob: 'Je hoort vaak dat een BMW duur is in onderhoud. Dat kan ik niet beamen. Heeft er wellicht ook mee te maken waar je voor onderhoud naar toe gaat. Mijn BMW krijgt om de 20.000 kilometer een beurt. Daarvoor ga ik

De GS staat bekend als betrouwbaar, maar juist door de veelzijdigheid is het belangrijk dat alles goed onderhouden blijft. En tja, BMW-onderhoudstarieven zijn niet de minste. Maar dan is-ie wel betrouwbaar.

Niet het ernstigst, maar wel onhandig. Het zogeheten tanklint, dat je brandstofvoorraad bijhoudt, wil nog wel eens overlijden. Er zijn conversies naar een meer eenvoudige vlotterconstructie.

Sommige motoren gaan op den duur wat olie verbruiken, R1200GS'en gaan vroeg of laat lampjes voor de koplamp verbruiken...



Een cardan is geen onderhoudsvrije aandrijving, maar onderhoudsarm. Mits je het vereiste onderhoud doet, valt het allemaal nog wel mee.

Startmotor en accu zijn sowieso bij voorkeur in goed staat, maar de GS is erg gevoelig voor een stabiele accuspanning. Gaat je accu achteruit, dan volt de startmotor mogelijk ook.

REPARATIES EN PROBLEMEN

- **70.000 km** lekkage achterschokdemper
- **180.000 km** voorste kruiskoppeling cardanas vervangen
- **260.000 km** accu vervangen

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- Touratech-windschermspoiler
- Touratech-koplampbescherming
- aluminium zijkooffers van BMW
- Givi-topkoffer



Krchtig blok, grandioos rijwielgedeelte, met vloeistofkoeling lichter dan zijn opvolger



Voor sommigen misschien toch wat aan de hoge kant



1



2



3



4



5

1 Ook op de remmen valt niets aan te merken. **2** Het enige plekje bij het blok waar de pekkel heeft toegeslagen. **3** Hoewel de motor toe was aan een beurt, was de remvloeistof nog dik in orde. **4** Hieraan kun je zien dat de motor in de winter is gebruikt, maar dat is dan ook alles. Alle lagers zijn nog origineel. **5** In Parijs is een paar keer de grond 'gekust'.

dus telkens naar Nederland. In Parijs betaal je je echt scheel en veel vertrouwen in de monteurs daar heb ik niet. Het onderhoud beperkt zich enkel tot het vervangen van de vloeistoffen en de filters. De eerste afwijkende reparatie betrof een kapotte achterschokdemper. Tja, dat kan gebeuren met een vriendin achterop die veel te veel bagage met zich meezeult (het blijft een echte Parisienne!). Die schokdemper is vervangen door een gereviseerd exemplaar en houdt het al 200.000 kilometer vol. De reizen met de GS voerden onder andere naar Frankrijk, Spanje, Corsica, Sardinië, Italië en Griekenland. Ik rij er op de motor naartoe, mijn vriendin gaat met het vliegtuig en stapt in het betreffende land achter op de motor. Op die manier blijft zij het ook leuk vinden.'



MERKENCLUB

Bezitters van BMW GS-modellen kunnen terecht bij de BMW GS Club Nederland (www.bmwgsclub.nl). Met 700 leden is het een van de grotere clubs in ons land. Er wordt van alles georganiseerd en je kunt er terecht voor technische vragen.

Een kapotte kruiskoppeling van de cardan bij 180.000 kilometer kon goedkoop worden opgelost door een gebruikte cardanas van een RT te plaatsen. Rob: 'En het lint van de benzinemeter, een bekend probleem bij BMW, is een keer vervangen. Schijnt een rotklus te zijn. Maar voor het overige is alles na 276.500 kilometer nog origineel aan mijn Adventure. Hoewel ik van stevig doorrijden hou, op de snelweg maar vooral op binnendoorwegen, want dat is veel leuker, is het benzineverbruik met 1 op 20,4 (gemeten

over tien jaar) zuinig te noemen. Niet dat ik het zelf zo precies heb bijgehouden, dat heeft de boordcomputer van de BMW voor mij gedaan. Het olieconsumptie beperkt zich tot hooguit een liter op 20.000 kilometer. Dat noem ik verwaarloosbaar. Qua banden vertrouw ik op de Metzeler Tourance Next. Goede grip en zeer lange levensduur (30-35.000 km).'

OP DE BRUG

De regen komt met bakken uit de lucht vallen als Rob Stolwerk met zijn R1200GS Adventure bij MotorNL-expert Van Sleuwen in Volkel arriveert. Rob maalt er niet om, ook al komt hij net terug uit het warme binnenland van Spanje. 'Ik zit redelijk beschermd op de Adventure en mijn kleding, hoewel niet meer heel erg nieuw, houdt me redelijk droog. Ik

**'DE METZELER-
BANDEN HEBBEN
EEN ZEER LANGE
LEVENSDUUR.'**



heb geen auto, alleen deze motor, dus ik ben wel wat gewend. Dat scheelt.' De BMW is in de 'Parijs-uitvoering'. Dat wil zeggen zonder zijkoffers, maar wel met topkoffer. 'Anders is het zo lastig tussen de files door te rijden', aldus Rob, die veel ervaring heeft op de Périphérique in Parijs. Rob zegt zelf geen poetser te zijn, maar zo op het

TECHNISCHE GEGEVENS

BMW R1200GS ADVENTURE

MOTOR

Type	twecilinder-viertakt, boxermotor
Cilinderinhoud	1170 cc
Boring x slag	101 x 73 mm
Kleppen per cilinder	4
Compressieverh.	12,0:1
Carburatie	injectie
Transmissie	zesbak
Eindoverbr.	cardan

PRESTATIES

Maximum vermogen	105 pk bij 7.500 tpm
Maximum koppel	115 Nm bij 5.750 tpm

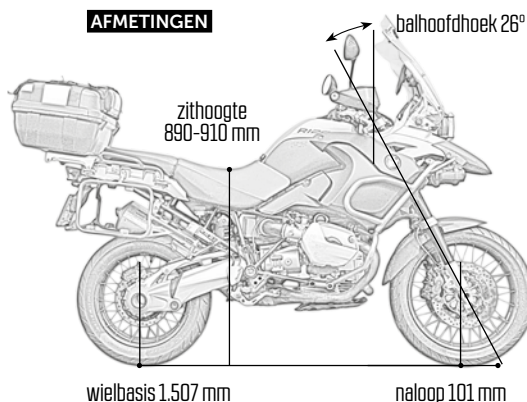
RIJWIELGEDEELTE

Frame	buizenframe met motor als dragend deel
Vering voor	Telelever
Vering achter	Paralever
Veerweg v/a	210/220 mm
Rem voor	twee 305mm-schijven met vierzuigerklauw
Rem achter	265mm-schijf met dubbelzuigerklauw
Banden v/a	110/80R19, 150/70R17

MATEN & GEWICHTEN

Gewicht	223 kg (droog)
Tankinhoud	33 liter

AFMETINGEN



1 Afgezien van geregeld een kapotte koplamp, heeft Rob nooit problemen op elektrisch gebied gehad. **2** De schokdemper achter is een keer vervangen, de voorste niet. **3** Zwaar bekapt onderweg in Griekenland.

eerste gezicht ziet de BMW met de respectabele kilometerstand er nog goed uit. '276.500 kilometer? Dat zou je niet zeggen', is de opmerking die Van Sleuwen na het gebruikelijke proefritje maakt. Ook op de brug, wanneer je toch weer anders tegen een motor aankijkt, wijst niets er op dat we hier met een kilometervreter te maken hebben. Tien winters doorrijden met de nodige pekel hebben amper sporen nagelaten. Alleen op het motorblok is wat corrosie te zien. Rob: 'Daar baal ik gruwelijk van, maar het is niet anders. In de winter spuit ik de hele motor regelmatig in met WD40. Lakwerk, frame, aluminium en het blok. Dat zorgt voor voldoende bescherming. Alleen voor de uitlaatbochten werkt dat niet. Die zijn van chroom, ik had ze liever van rvs gehad. Ze zien er nu niet mooi meer uit.'

De BMW heeft één keer schade gehad. Rob: 'In Parijs komt een bestelauto van links die achter tegen de motor knalt. Uitlaat tegen het achterwiel gedrukt en subframe krom. De autobestuurder had schuld, vulde netjes de papieren in, maar achteraf bleek hij helemaal niet verzekerd te zijn. Toen ik dat meldde bij de politie (in Parijs) kreeg ik te horen dat ik dat zelf maar moest oplossen. Gelukkig heb ik in Nederland via het Waarborgfonds het grootste deel van de schade vergoed gekregen. Hulde.' Ondanks de vele kilometers, is er bij de BMW nog nooit een lager vervangen. Ook de koppeling heeft nimmer om aandacht gevraagd. Op een gegeven moment wordt het een sport om toch een puntje van kritiek (achterstallig onderhoud) te vinden, maar Van Sleuwen kan helemaal niets vinden. De accu is recent

vervangen. Dat was pas de eerste keer. Afgezien van wat krassen op de cilinderbeschermkappen – de motor is een paar keer omgevallen – ziet de Adventure er nog puntgaaf uit. Dat de motor toe is aan een grote beurt is nergens aan te merken. Rob is niet van plan zijn BMW op korte termijn van de hand te doen. 'Ik heb de tijd aan mezelf en wil nog grote reizen maken zoals een trip naar Afghanistan. Als er een andere motor moet komen, dan wordt het waarschijnlijk een Yamaha 700 Ténéré. Mooi, degelijk en weinig poespas. Op de meeste andere moderne allroads zitten veel te veel toeters en bellen. Zo'n Yamaha is nog redelijk basic, daar hou ik van.' □