



Pan-European

Wenn du ein optimistischer Mensch bist, gehst du davon aus, daß es bei der Präsentation der neuen Pan-European in Südfrankreich nicht regnet wie deppert. Und du denkst nicht im Entferntesten daran, daß die Temperatur Mitte April auf 6° absinken könnte. Du reist also mit einer hundsnormalen Jean an und freust dich auf lockeres Schwingen im Sonnenschein. Und dann sitzt du irgendwann im Wirtshaus und spürst widerwillig, wie die vollkommen durchnäßte Hose an der kalten Haut pickt und eine nicht enden wollende Tropferei einen See um deinen Sessel bildet. Du funktionierst ihn quasi zur Insel um. Wenn dann ein Nudlaug par excellence auf dich zukommt und süffisant fragt, ob denn der Wind- und Wetterschutz auf der neuen Pan vollkommen für die Fisch' sei, mußt du sprechen, obwohl deine Zähne klappern wie die eines Skelettes in einem schlechtem Film. Denn auch der ärgste Kiefler sollte eines unbedingt wissen: Im Gegensatz zu einem Bürgerkäfig oder einem Kabinenroller bietet ein Eisen nur dann Wetterschutz, wenn

damit gefahren wird. Solange man mit dem Fotografen am Wegesrand ein lockeres Plauscherl führt, wird man ganz normal fetzsn, wenn irgendein Verrückter riesige Schaffeln vom Himmel wirft. Selbst wenn die Pan daneben steht.

Göttliche Bremserei

Bisher habe ich über ABS immer milde gelächelt. Auf der Pan war es mir extrem wichtig. Nicht nur, weil das System in Verbindung mit dem Kombinationsanker sensationell gut funktionierte, sondern

auch, weil nur die ABS-Version des Luxusliners ein elektrisch verstellbares Windschild hat. Bei der herkömmlichen ist es fix montiert und kann nur unter Zuhilfenahme eines Schraubenschlüssels justiert werden. Aus meiner Sicht ist es eindeutig so, daß nur die verstellbare Scheibe den Weg zum Glück ebnet. Vor allem, wenn es mörder schiff. Da pack ich es dann überhaupt nicht, wenn ich durch die Scheibe schauen muß. Die Tropfen am Plexiglas erschweren den Durchblick enorm und sind kein Rezept für vorausschauende Linienwahl. Auf der ABS-Fuhre richtet man das Teil per Knopfdruck einfach so ein, daß man locker drüber schauen kann. Bin kein Freund der Sichtbehinderung. Zumal ich eh schon sel-

Obwohl die Pan perfekten Wind- und Wetterschutz bietet, wird zum Rauchen untergestellt.



ber mit einem mörderdunklen Visier für erschwerte Bedingungen Sorge. Selbst bei strahlendem Sonnenschein wäre mir das elektrisch verstellbare Schild viel wert. Weil es eine Form von Luxus ist, der wirklich was bringt. Auf langen Touren kannst du am unbequemen Bock die Haltung verändern, ohne den Windschutz zu schmälern. Du drückst einfach auf den Knopf und richtest dir deine ganz persönliche Luftkugel ein. Um darauf zurückzukommen: Wind- und Wetterschutz sind auf der wuchtigen Pan vom Feinsten. Vom Feinsten ist auch die Bremserei. Auf den ersten 40 Kilometern unserer Testfahrt war es noch trocken, und ich führte Versuche mit dem Anker durch. Zuerst stieg ich vor einem Kreisverkehr einfach voll in die Hinterbremse und erwartete mir einen spektakulären Slide bei mäßiger Verzögerung. Doch das schwere Schiff blieb vollkommen in der Spur und zeigte eine Bremswirkung, die es normalerweise so nicht geben kann. Ich meine, üblicherweise bedeutet das hintere Ankerwerfen nichts anderes als eine mächtige Show für die Nachkommenden. Aber die Fuhrer hat echte Verzögerung gezeigt! Leicht verunsichert, latschte ich noch weitere zwei Mal voll hinten drauf. Immer mit demselben Ergebnis. Fühlte mich ein bißchen wie ein verständnisloses Nudlaug und ahnte, daß ich während des technischen Vortrages am Morgen doch nicht einschlafen hätte sollen. Irgendwann kam mir dann der richtige Gedanke: "Eh klar, die hat das kombinierte Bremssystem." Genau. Das sogenannte DCBS von Honda arbeitet mittlerweile auf unwahrscheinlich hohem Niveau. Bremsst du hinten, wird die Vorderbremse mitaktiviert. Bremsst du vorne, wird automatisch auch hinten mitgebremst. Der Schlüssel zum Erfolg dieses System liegt sicher in der Abstimmung. Gab es früher

OFFEN gesagt



"Da sprechen sie am Vorabend noch von verschärften Bullenkontrollen und daß zivilisiert gefahren wird. Und dann rauchen sie am nächsten Morgen mit ihren Pan-Europeans dermaßen an, daß ich mit der Transalp, obwohl ich sie ausgewunden habe wie einen Wettex, nicht den Funken einer Chance hatte. Ein übler Trick."

Rudolph, der Barmherzige

"Der V2 der VTX ist einer der besten Motoren, die wir je gebaut haben. Das nur nebenbei. Setze große Hoffnungen in meine zum Naked Bike umkonstruierte Firestorm. Aber daß ich heute in dieser Dose sitze und zum Flughafen eiere, stimmt



mich nachdenklich. Wenigstens

bin ich nicht allein."

Berger-san, Honda-Chef

"Wundert mich nicht, daß die Fr. Aufmuth den Trip nach Frankreich ausgelassen hat. Sie hat genau gespürt, daß Zonko mit ihr auf der Pan-European fürchterlich wheelen wollte. Für Zonko war das natürlich enttäuschend. Er hätte so gerne gehört, wie The Voice of Honda in den Helm kreischt. Muß ja wirklich ein unvergeßliches Klangbild sein."



Berzerk

bei den ersten Versionen noch Probleme mit dem Überbremsen des passiven Rades, so funktioniert das jetzt in einer Art und Weise, die nach respektvoller Anerkennung verlangt. Spielt keine Rolle, wenn man wie ein Elefant in den Anker happt, das passive Rad blockiert garantiert nicht. Und dabei war ich noch nicht im Bereich, in dem das ABS eingreift. Ich mußte mich wirklich zwingen, vorne brutal genug zuzugreifen, um das Antiblockiersystem zu aktivieren. Bin an und für sich keiner, der auf der Bremse noble Zurückhaltung zeigt, aber ich muß gestehen, daß ich das DCBS-ABS System auf der Pan nicht ausbremsen könnte. Sicher ist das ein persönlicher Dämpfer und für mein Selbstvertrauen nicht förderlich, aber andererseits eine Frohbotschaft, daß das jetzt wirklich funktioniert und nicht nur viel Geld kostet. Die Intervalle, in denen das System das

Blockieren verhindert, sind unheimlich kurz und lassen ältere Systeme, bei denen du zwischen dem Schließen und Öffnen der Zangen fast einen Tschigg hättest durchziehen können, richtig erbärmlich wirken. Die Pan ist die erste Maschine, die ich mit ABS ordern würde.

Auf großer Fahrt

Muß schon gewaltig sein, mit diesem Mörderbock auf große Fahrt zu gehen. Der neue 1.260 ccm große eingespritzte V4-Motor schiebt das vollgetankt rund 330 Kilo schwere Schiff souverän durch die Welt. Klar reißt das nicht an wie eine Fi-reblade. Aber die 127 PS und die 125 Nm ermöglichen ein herrschaftliches Fahren und mit etwas Engagement auch ein Wheelie an der Ampel. Kommt ja mörder, wenn so eine Riesenfuhrer aufs Hinterrad steigt. Da wird dich der Wachmann nicht





strafen, sondern aufrichtig bewundern. Das Handling der schweren Maschine ist auch im Ortsgebiet sehr ausgewogen. Wirkt auch bei niedrigsten Geschwindigkeiten nicht kippelig und lässt sich ziemlich präzise dirigieren. Wirklich ein unkompliziertes Schiff, dem man das mörderische Gewicht zwar ansieht aber nicht anmerkt. Bis zwei Kilo auf der Uhr (schneller sind wir leider nicht gefahren), gab es keinerlei Probleme mit der Stabilität. Im Gegenteil. Die Wumme machte einen äußerst berechenbaren Eindruck. Einige Details sollen hier nicht unerwähnt bleiben: Zum Beispiel der zweiteilige Tank. Acht der insgesamt 30 Liter werden in einem Reservoir im unteren Bereich des Chassis gebunkert. Nicht nur wegen des niedrigeren Schwerpunktes, sondern weil das herkömmliche 22 Liter Faß eh schon ein ordentlicher Koloß zwischen den Knien ist. Wuchtig, beeindruckend wuchtig. Angenehm ist die mechanische Verstellmöglichkeit des Fahrersitzes um insgesamt 30 Millimeter. Mit

wenigen Handgriffen kann man so seine bevorzugte Sitzposition finden. Verbessert gegenüber dem Vorgängermodell hat sich auch die Kofferabteilung: Die neue Pan bietet 115 Liter Stauraum (12 Liter mehr)

und sollte damit auch das größte Beauty-Case der größten Holden locker schlucken.

Balkonkaise

Fotos: Rudolph, der Barmherzig



Auch nackt eine unendliche Wucht.

REITWAGEN-TECHNIK

HONDA PAN-EUROPEAN (ABS)

MOTOR

Bauart:	90°V4, 16V, wassergek.
Hubraum:	1.261 ccm
Bohrung x Hub:	78 x 66 mm
Leistung:	127 PS bei 8.000 min
Drehmoment:	125 Nm bei 6.000 min
Gemischaufb.:	PGM-FI Einspritzung
Antrieb:	5-Gang, Kardan

FAHRWERK

Rahmen:	Alu-Brücke
Radstand:	1.490 mm
Gabel:	45 mm, luftunterstützt

Federbein:	single-side, Vorsp. + Zugst. justb.
Bremse v.:	310 mm Doppelscheibe (3K), DCBS (ABS)
Bremse h.:	316 mm Scheibe (3K), DCBS (ABS)
Reifen v.:	120/70-18
Reifen h.:	170/60-17

SONSTIGES

Sitzhöhe:	775 - 805 mm
Tankinhalt:	30 Liter
Trockengewicht:	281 kg (289 kg)
Topspeed:	über 220 km/h
Preis:	17.850,- Eier (19.499,- Eier)

