



STRAAT- GEVECHT

VERGELIJKINGSTEST KAWASAKI Z900 VS. SUZUKI GSX-S750 VS. YAMAHA MT-09

In het segment waar het hardst gevochten wordt op de straat, de sportieve naakte middenklassers, zijn we in 2017 in een nieuwe ronde aanbeland. Op Honda na vechten de Japanse merken elkaar de tent uit waarbij de motoren steeds steviger afgetraind aan de strijd beginnen. Maar wie pucht het hardst?

Geschreven door Pieter Ryckaert

Foto's Jonathan Godin



Er was een tijd, nog niet zo lang geleden, dat dit straatgevecht er eentje was van 600cc weltergewichten. Kawasaki

kwam daarbij als eerste met een vechtjas die letterlijk en figuurlijk wat met overgewicht kampte: de Z750 en daarna de Z800. In 2017 gaan ze met de Z900, die dat overgewicht meer dan ooit heeft omgezet in spierballen, nog verder. Suzuki volgde eerst Kawasaki's voorbeeld - met de GSR750 - maar zet niet zozeer in op pure power, eerder op een meer feilloze techniek in wat ze de 'Apex Predator' noemen. En Yamaha grijpt de Euro4-norm aan om hun MT-09, die met z'n drie cilinders altijd z'n eigen karakter heeft gehad, nog beter te wapenen. Wat eens de naakte middenklasse was, is nu meer dan ooit opgeschoven richting de supernakeds. De Z650, SV650 en MT-07 worden meegezogen in die slipstream, de rol van sportieve 'opstappers' zo overnemend. Ach, dat heet vooruitgang. En het is die vooruitgang die ons in Doel doet aanbellen, het zo goed als verlaten Antwerpse polderdorp dat intussen al een kwarteeuw wordt bedreigd door diezelfde vooruitgang en de daarbij horende haven.

UITERLIJK

Qua uiterlijk passen ze alledrie wonderwel in deze sinistere omgeving. De Suzuki ziet er, zeker in z'n blauwe jasje, nog het braafst uit, ook al is hij er uiterlijk op vooruitgegaan ten opzichte van de vroegere GSR. Hij oogt ondanks z'n kleinste blok wel het meest gespierd. De Kawasaki is er met z'n 'Sugomi'-design ook duidelijk één uit de agressieve hoek. Met z'n groene buizenframe, geïnspireerd op de H2, deelt hij esthetisch een hardere klap uit dan de Suzuki en ook doet de Z het beter dan z'n voorganger, als het op uiterlijk aankomt. De Yamaha is dan weer controversiëler. Ik vind

hem persoonlijk de minst aangename om naar te kijken, anderen vinden hem dan weer helemaal het einde. Mij doet hij onwillekeurig aan een bidsprinkhaan denken, maar dat zal wel aan mijn vreemde hersenkronkels liggen. We reden hem in z'n meest brave blauwe kleur, terwijl hij te midden van alle graffiti op de verpauperde Doelse huizen in z'n grijs/fluogele kleurstelling misschien beter tot z'n recht was gekomen. Laten we zeggen dat ze er stuk voor stuk ronduit afgetraind uitzien. Afijn, laten we eens verder kijken. Van de dashboards word je in deze TFT-tijden niet bepaald wild. Alle info is voorhanden, maar je moet nog op de aloude manier je handen van het stuur halen om zaken te selecteren

“Wat eens de naakte middenklasse was, is nu opgeschoven richting de supernakeds.”

en te resetten. De totaalprijs speelt in deze klasse duidelijk een rol, maar daarover later meer. Qua zithouding voelt de Suzuki het minst comfortabel aan. De brede tank en het lage stuur maken dat

je het meest sportief zit, terwijl je daarbij het minst van beenruimte kan genieten. Ook de Z900 heeft een opvallend brede tank en een vergelijkbare beenruimte, maar je zit meer rechtop en comfortabeler. En toch: niet zo comfortabel als op de Yamaha. In dit gezelschap doet z'n zithouding vreemd aan, met een smallere tank, veel meer beenruimte waarbij je hielen elkaar bijna lijken te raken, en een erg rechte zithouding vanaf de rug. Hij lijkt ook het hoogst te zitten, al gaat dat uiteindelijk maar om amper 5 mm. Hij zit wel veruit het comfortabelst.

ORKAAN

Eenmaal gestart, wat bij de Suzuki met z'n Easy Start-systeem met een korte druk op de startknop kan, klinken de twee vierpitters weinig verschillend. Wat logisch is, al doet de Suzuki zodra we de boel in gang zetten schijnbaar net iets harder z'n best om krachtig te klinken. Een geval van compensatiedrang wellicht. ➤➤



SUZUKI GSX-S750

Motor:	745cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 4cilinder
Boring x slag:	72 x 46 mm
Compressieverhouding:	12,3:1
Max. vermogen:	114 pk/10.500 t.p.m.
Max. koppel:	81 Nm/9.000 t.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, ketting
Frame:	stalen perimeterframe
Voorvering:	41 mm UP5D voorvork, veerweg 120 mm
Achtervering:	monoshock, instelbaar qua veervoorspanning, veerweg 138 mm
Voorrem:	310 mm schijven met radiale 4zuigerremklauwen, ABS
Achterrem:	enkele, zwevende 240 mm schijf met enkelzuigerremklauw, ABS
Banden voor/achter:	120/70-R17 / 180/55-R17
Wielbasis:	1.455 mm
Balhoofdhoek/naloop:	25,20°/104 mm
Gewicht:	213 kg [rijklaar]
Zithoogte:	820 mm
Tankinhoud:	16 l.
Kleuren:	blauw, rood, wit
Prijs Nederland:	€ 9.099,00
Prijs België:	€ 9.099,00
Invoerder Nederland:	Suzuki Nederland, www.suzuki.nl
Invoerder België:	Suzuki België, www.suzuki2wheels.be



- + Opzwevend blokkarakter
- + Scherpe prijs
- + Neutraal sturen



- Mag lichter voor een 750
- Design niet sprankelend
- Gang houden = toeren maken



SECOND OPINION

De GSX-S is de sympathiekste van de club. Vraag is alleen of je daar prijzen mee wint.

Vast staat dat de Suzuki over uitermate prettige stureigenschappen beschikt, maar dat geldt voor alle drie de machines. Het is jammer dat ze er in Hamamatsu niet in geslaagd zijn om er een kilo of twintig af te schaven, dan had de vinnige en opzwepende 750cc vierpitter zich echt kunnen onderscheiden. Optisch is de Suzuki het minst spannend, maar als totaalpakket zal deze motor je geen moment teleurstellen.

Duidelijk een van de GSX-Familie.



Overzichtelijk. Informatief. Prima.



Voormalige GSX-R750 decibellen, dat zit wel goed.



“De Kawasaki geeft dus geen meter toe op de Yamaha.”

Van de Kawasaki hadden we iets meer verwacht omdat er een optionele Akrapovic-demper op zit. Dat heeft echter geen wereldschokkend effect op de klank, ook al doet de Kawa met een opvallend hoge vrijloop z’n best om de andere motoren te overstemmen. Ook rijdend houdt de Kawasaki het opvallend beschaafd. De Yamaha zingt een octaaf lager en komt pas tot z’n recht als er goed gas gegeven wordt, want dan produceert de korte einddemper onder het blok dat extra rauwe geluid dat een driepitter kenmerkt. Dat rauwe geluid wordt ondersteund door het motorkarakter. Het blok van de Yamaha reageert erg pittig op elke draai aan het gashendel, ongeacht het toerental. De gasreactie kan je overigens aanpassen met de injectiemodi, maar in de geknepen B-modus heb je het gevoel dat hij iets te hard gecastreerd wordt; terwijl in de A-modus het voorwiel nauwelijks aan de grond te houden is bij een iets te enthousiaste rechterpols. Doorgaans houden we het dus op ‘STD’. In die modus voel je bij een kruissnelheid van pakweg 130 dat elke minuscule beweging van het gashendel een reactie aan het blok ontlokt. Op erg gevarieerde wegen hoeft dat geen probleem te zijn, maar op langere snelwegritten kan het op het randje van het irritante balanceren. Snelwegen zijn sowieso niet de favoriete habitat van de MT-09, want door de hoge en rechte zithouding voelt alles boven de 130 km/u aan als een orkaan trotseren. Ondertussen tonen we een optimist in z’n Honda S2000 bij het stoplicht wat echt accelereren is. Bij - net niet - het dubbele van de snelheidslimiet vinden we het welletjes en kunnen we stil aan een gitaarsolo spelen op onze strakgetrokken nekspieren.

HOOLIGAN
Pas dan valt op dat de Kawasaki de Yamaha op de voet volgt, en volgens de collega in het zadel van de Z900 lopen de twee zo goed als even hard. De Kawasaki doet dat wel met veel minder drama. Zijn vierpitter beschikt niet over rijmodi, maar die mis je niet. Hij bouwt mooi lineair op naar de rode streep bij ‘11’, maar gaat dus vrijwel gelijk op met de Yamaha tot iets wat z’n topsnelheid benadert. Wat de Z900 mist aan hooliganisme, maakt hij dus goed met gebruiks-vriendelijkheid. Het blok van de Z900 voelt helemaal ‘af’. Krachtig, koppelijk, maar ook steeds meegaand en uitstekend doseerbaar. Een extra modus voor een iets giftiger gasrespons is bij latere versies misschien het overwegen waard. Een geknepen modus zeker niet, want je wordt nooit verrast door de Z900. De Kawasaki geeft dus geen meter toe op de Yamaha, waarbij de 17 kilogram extra rijklaar gewicht worden goedge maakt door het extra topvermogen. De Kawasaki ontbeert een quickshifter, maar z’n versnellingsbak voelt niettemin net iets trefzekerder aan dan die van de Yamaha. Op de Kawasaki is het ook beter zitten als je er echt voor gaat, want je zit wat dieper ‘in’ de motor en het kleine spoilerijtje op de tellerpartij maakt dat je net iets minder aan de elementen bent overgeleverd - al blijft het natuurlijk wel een naked bike. De Suzuki moet wel wat toegeven op beide 900’s, wat niet helemaal verwonderlijk is. Daarbij verliest hij vooral in de eerste hectometers terrein ten opzichte van de andere motoren. Door z’n kleinere cilinderinhoud en een gewicht dat nauwelijks scheelt met dat van de Z900 (een vrij forse 213 kilo), duurt het langer voor de GSX-S op stoom komt. In die zin merk je dat het blok is afgeleid van de GSX-R750. Het voelt ook sportiever aan, meer gericht op het draaien van hogere toeren. ➡



KAWASAKI Z900

Motor:	948cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 4cilinder
Boring x slag:	74,4 x 56 mm
Compressieverhouding:	12,3:1
Max. vermogen:	125 pk/9.500 t.p.m.
Max. koppel:	98,6 Nm/7.700 t.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, ketting
Frame:	stalen buizenframeframe
Voorvering:	41 mm UPSD voorvork, volledig instelbaar, veerweg 120 mm
Achtervering:	monoshock, instelbaar qua veervoorspanning en uitgaande demping, veerweg 140 mm
Voorrem:	310 mm schijven met radiale 4zuigerremklauwen, ABS
Achterrem:	enkele, zwevende 250 mm schijf met enkelzuigerremklauw, ABS
Banden voor/achter:	120/70-ZR17 / 180/55-ZR17
Wielbasis:	1.450 mm
Balhoofdhoek/naloop:	24,5°/103 mm
Gewicht:	210 kg [rijklaar]
Zithoogte:	820 mm
Tankinhoud:	17 l.
Kleuren:	zwart/groen, zwart
Prijs Nederland:	€ 9.999,00
Prijs België:	€ 8.999,00 [introductieprijs]
Invoerder Nederland:	KawasakiBenelux, www.kawasaki.nl
Invoerder België:	Kawasaki Benelux, www.kawasaki.be

+	Sterk en soepel blok
+	Duidelijk lichtvoetiger dan voorheen
+	Voelt volwassen aan
-	Geen TC, rijmodi of radiale klauwen
-	Matig afleesbaar dashboard
-	Prijs 21000 de markt uit



SECOND OPINION

Oké, even met de deur in huis, persoonlijk was ik nooit zo’n fan van de Z800. Ten onrechte, want het apparaat heeft altijd verkocht als een tierelier. Toch ruziede ik altijd wat met de blubberige gasreactie, de onbalans in sturen (zwaar rond het balhoofd, achterkant die niet lekker meewil) en het overgewicht. Het mooie van de strak gelijnde Z900 is dat ‘ie juist op die vlakken alle schroom van zich af heeft geworpen. De gasreactie is spot-on, de stuurprecisie van grote klasse - zeker op de S21’s - en dat eeuwige getrek en gesleur aan het stuur is ingewisseld voor een aangename lichtvoetigheid. Mooi. Voor de chic had ik wel een paar radiale klauwen gewild.



Geen radiale klauwen voor de Z.



Nieuwe dashboard is niet je dat.



Goedgekeurde Akra-sound.



Hoewel hij op zichzelf erg vol en koppelrijk aanvoelt, voelt hij in lage en middelhoge toeren minder krachtig aan. Maar eenmaal goed op snelheid, lopen de andere motoren niet veel verder weg. De versnellingsbak van de GSX voelt daarbij het best aan van de drie, met net dat beetje meer mechanisch gevoel. De Soes reageert iets directer op het gas dan de Kawasaki, maar ontbeert gelukkig het agressieve van de MT-09. Ook hier geen rijmodi, je kan enkel de tractiecontrole in drie standen instellen - maar bij droog weer vonden we dat op geen enkele van deze motoren nodig. Wat in het geval van de Kawasaki goed nieuws is, want die acht jou verantwoordelijk in het geval van een spinnend achterwiel, wegens geen tractiecontrole.

EERSTE MONTAGE

Met een bijnaam als 'Apex Predator' schept Suzuki hoge verwachtingen qua rijwielgedeelte, en misschien maakt de Soes hier een beetje goed wat hij motorisch laat liggen. En de GSX-S stuurt goed, dat staat buiten kijf. Hij is vrij stug afgesteld zonder dat het echt oncomfortabel wordt, stuurt goed in en blijft te allen tijde stabiel. Dus wat dat betreft absoluut geen klagen. Maar eens overgestapt op de Kawasaki zouden we bij God niet durven stellen welke het best stuurt. Als je er de cijfers bijneemt, heeft de Soes een 5 mm langere wielbasis, ook al voelt hij net iets korter aan. De balhoofdhoek scheelt geeneens een graad, met een iets steilere hoek voor de Kawa, terwijl die ook één millimeter minder naloop heeft. En dat verschil voelden wij nauwelijks. Er dient wel één opmerking gemaakt te worden en dat is dat de Kawasaki voor deze test op Bridgestone S21's was geschoeid, terwijl die op de GSX-S standaard gemonteerd zitten. Tijdens de introductie werd er wat kritiek geuit op de standaard Dunlops van de Z900, maar in beide gevallen staan deze S21's buiten kijf. Beide motoren sturen

strak, stabiel en voorspelbaar. De Yamaha wijkt dan weer behoorlijk af van de andere twee. Diens veerwerk staat een stuk zachter afgesteld. Dat zorgt er in de eerste plaats voor dat hij hobbels en oneffenheden bij normale snelheden veel minder doorsluis naar de rijder. Zeker in de stad en in combinatie met de zithouding voel je dat erg goed. Zodra het harder gaat, kruipt er echter behoorlijk wat beweging in het chassis van de Yam, waardoor je minder geneigd bent om hem zomaar in het spoor van de Z en de Soes een bocht in te gooien.

“De Yamaha scoort vooral met z'n karaktervolle blok.”

De Yamaha weegt een kilo of tien minder, wat in zijn voordeel zou moeten werken bij het sturen, maar dat komt er niet helemaal uit. En het veel directer oppakken van het blok helpt daarbij allerminst. Gelukkig is de vering rondom instelbaar en wat extra veervoorspanning voor en achter zou al geen kwaad kunnen - al hangt dat natuurlijk van je eigen wensen af.

AXIAAL

Qua remmen kijken we een beetje kritisch in de richting van de Kawasaki. De andere motoren hebben allebei vol radiale remklauwen, wat deze dagen op een sportief getinte motor zo'n beetje een must is. Zowel de Suzuki als de Yamaha remmen dan ook goed tot uitstekend. De Suzuki vraagt enkel voor de achterrem dat je iets verder duwt voor een vergelijkbare remkracht, maar dat is geen kritiek te noemen. De remmen van de Yamaha zijn zo mooi doseerbaar en progressief dat ze de zachte veerafstelling niet van de wijs brengen. Wanneer je dan overstapt op de Kawasaki ben je onbewust een beetje op je hoede, maar dat blijkt nergens voor nodig. Hoewel de Z900 over 'ouderwetse' axiale remklauwen beschikt, doet hij qua remkracht en dosering niet of nauwelijks onder voor de concurrentie. Enkel bij echt hard doorknippen boet de Z een klein beetje in aan gevoel en dosering, maar dat is dus vooral in uit- >>



YAMAHA MT-09

Motor:	847cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde 3cilinder
Boring x slag:	78 x 59,1 mm
Compressieverhouding:	11,5:1
Max. vermogen:	115 pk/10.000 t.p.m.
Max. koppel:	87,5 Nm/8.500 t.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, ketting
Frame:	aluminium diamantframe
Voorvering:	41 mm UP5D voorvork, volledig instelbaar, veerweg 137 mm
Achtervering:	monoshock, instelbaar qua veervoorspanning en uitgaande demping, veerweg 130 mm
Voorrem:	298 mm schijven met radiale 4zuigerremklauwen, ABS
Achterrem:	enkele, zwevende 245 mm schijf met enkelzuigerremklauw, ABS
Banden voor/achter:	120/70ZR17 / 180/55ZR17
Wielbasis:	1.440 mm
Balhoofdhoek/naloop:	25°/103 mm
Gewicht:	193 kg [rijklaar]
Zithoogte:	815 mm
Tankinhoud:	14 l.
Kleuren:	grijs/geel, blauw, zwart
Prijs Nederland:	€ 10.699,00
Prijs België:	€ 9.695,00
Invoerder Nederland:	Yamaha Nederland, www.yamaha-motor.eu/nl
Invoerder België:	D'Ieteren Sport, www.yamaha-motor.eu/be

-  Machtig blok, breed koppel
-  Netjes afgewerkt
-  Onderscheidend in look-and-feel

-  Pittige gasreactie
-  Hakerige bak
-  Zithouding wat onnatuurlijk



SECOND OPINION

Gek ding eigenlijk, de MT, zo in dit gezelschap. Op een of andere manier voelt de Yamaha ook helemaal niet Japans,

dat zit deels opgesloten in het karakter van de drie-in-lijn. Het koppellijke krachthunk geeft de Yamaha echt een eigen geluid, zowel letterlijk als figuurlijk. Daarmee heeft 'ie een streepje voor op z'n concurrenten. Rijwieltechnisch voelt de MT echter niet zo verfijnd als de Kawa en de gasreactie is en blijft aan de pittige kant. Gaaf en onderscheidend, maar niet per se beter.



CIRCUITDAG ZANDVOORT

MAANDAG
31 JULI
125 EURO

Deelname kost slechts 125 euro voor
5 sessies dus wees er snel bij, want op=op.

Inschrijven via www.kicxstart.nl

Het machtige, glooiende duinencircuit, dat zojuist voorzien is van een nieuwe
asfaltlaag, heeft een unieke lay-out en dus is er genoeg tijd om kennis te maken
met klassiekers als de Tarzan, Het Scheivlak en 'Bos-uit'.



KAWASAKI Z900 VS. SUZUKI GSX-S750 VS. YAMAHA MT-09 **VERGELIJKINGSTEST**



CONCLUSIE

En zo zijn we in de beslissende ronde van dit straatgevecht aanbeland. De Suzuki is als 750 al meteen op achtervolgen aangewezen. Ook al is het allesbehalve een verkeerde motor, hij mist de punch van de andere twee om echt een gevaar te vormen. Hij stuurt goed, maar een Z900 stuurt - mits op dezelfde banden - op vergelijkbaar niveau. En omdat de GSX qua prijs niet zoveel afwijkt van de Z900, verliest hij daar een kans om een fikse rechtste hoek uit te delen. Wie een GSX-S750 overweegt heeft onze zegen, laat dat duidelijk zijn, want an sich valt er erg weinig op deze machine aan te merken. De Yamaha is een beetje de vreemde eend in de bijt, zowel qua motor, zithouding als chassisafstelling.

Maar het werkt wel. Om uitsluitsel te brengen, zoeken we nog even wat andere wegen op en jagen we het tempo de hoogte in. Daarbij scoort de Yamaha met z'n enorm karaktervolle blok op punten. Wie van stunts houdt, heeft aan de Yamaha de beste keuze omdat hij vanzelf aanzet tot ongein. Daarnaast doet hij het in de al dan niet totaal verlaten stad door zijn zithouding, grotere beenruimte en zachtere veerafstelling beter dan de Kawasaki. Maar eenmaal daarbuiten, op snellere en vloeiende wegen, deelt de Kawasaki een paar beslissende stoten uit. Hij stuurt strakker en met meer vertrouwen en moet op vlak van prestaties geen meter lossen. De Z zit iets sportiever, maar je bent minder onder-

hevig aan de rijwind waardoor hij ook qua comfort niet eens zo slecht scoort. Waardoor we, weliswaar op punten en niet door K.O., de rechterarm van de Kawasaki in de lucht steken. Op papier lijkt hij het minst uitgerust: geen radiale remklauwen, noch injectiemodi of tractiecontrole. Daar valt zeker wat over te zeggen, maar in de praktijk hebben we dat gebrek aan uitrusting niet gemist. Het totaalpakket voelt het meest vertrouwd aan. En dat werpt de overpeinzing op dat we op het vlak van elektronische foefjes de voorbije jaren het doel misschien wellicht wat voorbijgeschoten zijn. Kawasaki durft het aan om die dingen achterwege te laten en dat te vertalen in een erg competitief geprijsde motor, waarbij we enkel de zithouding en het karaktervolle blok van de Yamaha in de Kawasaki geïmplementeerd willen zien om een nog betere motor te krijgen... ■