

KAWASAKI Z1000R

Kawasaki gaat in 2017 vol voor hun Z-gamma. Na de nieuwe Z650 en Z900 die we eerder dit jaar mochten testen, is het nu de beurt aan de big daddy van de Z-familie. De Z1000 werd niet alleen vernieuwd, hij krijgt er ook een R-broertje bij. En zo'n letter staat in de motorwereld meestal garant voor 'beter', 'sneller' en 'opwindender'...

Geschreven door Gijls Gilis

Foto's Kawasaki, Target Press

Voor we over de R beginnen, loont het de moeite om de normale Z1000 ook even onder de loep te nemen. Zo krijgt de 'gewone' een assist & slipperkoppeling die nu vijfvoudig instelbaar is, een aangepast linksysteem voor betere demping achteraan, een aangepakte Showa SFF-BP-voorvering die nu voor wat meer comfort moet zorgen, een versnellingsindicator, nieuwe richtingsaanwijzers en spiegels, en een betere achterrem. Best heel wat dus, maar goed, het draait hier om de R Edition... te herkennen aan de toch wel opvallende geel-groene striping. Maar de Z1000R is meer dan alleen een nieuw streepje. De Z is namelijk voorzien van (top)componenten waar de sportief georiënteerde motorrijder doorgaans vrij enthousiast van wordt: vooraan Brembo M50 Monoblocks (yep, dezelfde als die van de H2R) en achteraan een Öhlins S46DR15-mono-shock. Lekker? Wij denken van wel. Welkom? De voorrem van de normale Z1000 was nooit slecht, maar niemand klaagt dat die nu nog beter is. De Öhlins-monoshock is een ander verhaal, want die moet niet alleen voor betere prestaties zorgen, maar vooral voor meer comfort. De gewone Z1000 was nogal, euh, hard... plankhard... het equivalent van seks op een betonvloer. Zonder matje.

ELEKTRONICA, EN HET GEBREK DAARAAN

Dat die nieuwe achterschokbreker een wereld van verschil maakt, merken we al snel tijdens de testrit door de prachtige Algarve. De wegen zijn er over het algemeen bijzonder goed, maar we doorkruisen ook vrij pokdalige stukken asfalt en daar merk je goed het verschil qua comfort. Niet dat je nu op een 1400GTR waant, maar de demping is in ieder geval beschaafd en acceptabel. Los van het feit dat de Öhlins voor meer comfort zorgt, is het ook gewoon een beter systeem dan de shock van de gewone Z1000. Hij 'springt' nu minder en zorgt voor een betere grip en acceleratie

bocht uit. Dat mag ook wel, want de Z1000R doet het zonder tractiecontrole. Dat betekent dus voorzichtig op het gas, want de viercilinder levert z'n 142 paarden behoorlijk nerveus af. Niet dat ze ontembaar zijn, maar je moet je rechterpols behoorlijk onder controle houden om niet opeens verrast te worden. Aan het 1.043cc-blok werd trouwens niets veranderd, en maar goed ook. Je komt nooit kracht tekort en zelfs in lage toeren heeft 'ie voldoende punch. Tel daarbij het kenmerkende, hemelse inlaatgeluid en je hebt een 'winner', qua motorblok. Nog steeds. Wij missen echter nog wat dingen op deze R-versie. Een quickshifter bijvoorbeeld, die Kawasaki van de Ninja ZX-10RR kan plukken. Of verschillende rijmodi, met liefst een iets zachtere setting voor de niet-diehard of voor als het regent. En trouwens, het is 2017... Tractiecontrole missen we ook. Jazeker, zonder heb je een puurdere rijbeleving, volledig akkoord. Maar niet iedereen rijdt op zo'n hoog niveau (hoewel er velen zijn die dat denken te kunnen), dus je bent altijd toch wat voorzichtiger bij het openen van de gaskraan. Oké, dat gebrek aan elektronica heeft ook zo z'n voordelen. Het beperkt namelijk het aantal euro's dat je moet neertellen bij de Kawa-dealer. Daarbij ben je ook gewoon een baas als je met de Z1000R echt hard - en dus zonder kleerscheuren - kunt rijden.

PORTIMAO OP

We eindigen onze testsessie in Portugal op het fantastische WSBK-circuit van Portimao. Hier kunnen we die 142 pk's eens écht allemaal

aanspreken en de Brembo-voorrem z'n werk laten doen. Het circuit bestaat uit veel hoogteverschil en heel wat blinde bochten. Niet zomaar iets wat je op een kwartiertje kent, dus. We zijn hier echter niet om een nieuw ronderecord neer te zetten, maar wel om te zien hoe (anders) de Z1000R zich gedraagt op de limiet. Het origineel vormgegeven dashboard, nog altijd hetzelfde maar nu dus met versnellingsindicator, flikkert er vrolijk op los als je hoog in toeren zit en dient te schakelen. Erg handig, ook omdat het zó opvalt dat je je ogen op de weg kunt houden. De assist & slipperkoppeling is eveneens erg bruikbaar op dit tempo; het achterwiel blijft mooi aan de grond geplakt en vertoont geen kuren bij te snel terugschakelen. Het voorwiel krijgt een koekje van ander deeg te verwerken. Brembo-deeg, en dat is best lekker. De M50's grijpen aanvankelijk hard en krijgen dan een soort van tweede adem waardoor ze nog eens extra bijten. Beter kun je niet wensen, ook niet qua gevoel.

Het gevoel en vertrouwen in de Z1000R groeit rond na de ronde en al snel raken de voetsteuntjes de grond. Te weinig grondspeling? Ja. Tenzij we als een aap naast het zadel gaan hangen. Dat is echter niet zo vanzelfsprekend voor lange mensen, want de beenhoek is bij een normale zitpositie al vrij scherp. Tot slot nog de KicX-Tip van de Maand: ben je van plan een Z1000 aan te schaffen, breng dan 1.500 euro meer mee en ga voor de R-versie. Die is cooler, beter, comfortabeler en past beter bij je geel-groene sneakers. ■

RIVALEN



DUCATI MONSTER 1200S
1.198cc - 150 pk - 185 kg -
€ 19.290,00 (BE: € 16.990,00)



SUZUKI GSX-S1000Z STREET EXTREME
999cc - 146 pk - 209 kg -
€ 15.799,00 (BE: € 13.599,00)



YAMAHA MT10-SP
998cc - 160pk - 210 kg -
€ 18.999,00 (BE: € 16.995,00)

Beter veerwerk zorgt ervoor dat de Z dit met meer gevoel doet. Grondspeling is wel een beperking.

KicX-factor



Fluorgroen voor de Z1000R.



M50 monoblocks. Subliem.



Öhlins voor de R.

KAWASAKI Z1000R



- + Beresterk blok
- + Sportiever én comfortabeler dan de gewone
- + Lekker straatgeoriënteerd



- Geen tractiecontrole of rijmodi
- Quickshifter was leuk geweest op een R
- Grondspeling

Motor:	1.043cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde vier-in-lijn
Boring x slag:	77 x 56 mm
Compressieverhouding:	11,8:1
Max. vermogen:	142 pk/10.000 t.p.m.
Max. koppel:	111 Nm/7.300 t.p.m.
Brandstofvoorziening:	elektronische injectie
Transmissie:	zesbak, ketting
Frame:	aluminium buizenframe
Voorvering:	41 mm UPSD-voorvork, volledig instelbaar, veerweg 120 mm
Achtervering:	monoshock, instelbaar qua veervoorspanning en uitgaande demping, veerweg 131 mm

Voorrem:	310 mm schijven met 4zuigerremklauwen, ABS
Achterrem:	250 mm schijf met 1zuigerremklauw, ABS
Banden voor/achter:	120/70-R17 / 190/50-R17
Wielbasis:	1.435 mm
Balhoofdhoek/naloop:	24,5°/101 mm
Gewicht:	221 kg
Zithoogte:	815 mm
Tankinhoud:	17 l.
Kleuren:	zwart/grijs
Prijs Nederland:	€ 14.999,00
Prijs België:	€ 13.999,00
Importeur Nederland:	Kawasaki Benelux, www.kawasaki.nl
Importeur België:	Kawasaki Benelux, www.kawasaki.be