

LEZERSTEST

Kawasaki Ninja 7 en Z7 Hybrid

Veelbelovende
oefening





In de autowereld zijn hybrides al jaren een vaste waarde, maar op twee wielen is de Kawasaki 7 Hybrid voorlopig een unicum. Als eerste merk pakken de groene jongens de handschoen op, en dat getuigt van veel moed. Bij de introductie werd duidelijk dat Kawasaki die uitdaging in ieder geval oprecht wil aangaan en de markt ermee wil verkennen. Daarom is deze lezerstest en de bijgaande feedback nog relevanter dan bij sommige andere modellen.

TEKST: Tom Vander Sande - FOTO'S: Thomas De Boever

De meningen van onze eigen testpiloot Charly en z'n collega's waren bij de eerste kennismaking eerder verdeeld. Charly schreef toen dit: "De Ninja 7 Hybrid is een interessante denkoefening en volgens de ingenieurs is het aantal patenten dat deze motor claimt niet meer te tellen. Of het grote publiek gaat volgen, durf ik te betwijfelen. Wel is de motor interessant voor early adopters die vrij letterlijk iets unieks kopen. Een concurrent is er niet en we hebben ook geen weet dat er op stapel zouden staan. Ga vooral zelf eens testrijden zodra het kan, en geef de motor voldoende tijd om te wennen, want hij overdondert in het begin met al zijn functies en onconventionele rijgedrag." Dat is dus exact wat we hier gaan doen, met vijf lezers met erg uiteenlopende achtergrond en motorcarrière.

Over de 7 Hybrid

Als introductie zet ik nog even kort de kenmerken van het model op een rijtje. De Hybrid is natuurlijk gebaseerd op de 'gewone' Ninja en Z500. Die beschikt over een erg pittig tweepittertje van 451 cc dat 45 pk en 42,6 Nm levert. Dat blokje zit bijvoorbeeld ook in de Eliminator en wordt bewust op 35 kW afgetopt voor A2-rijders. Voor deze hybride is die klassieke krachtbron stevig opgepookt tot 59 pk, aangevuld met een elektrische tractiemotor met een vermogen van 9 kW. Gecombineerd resulteert dat in een piekvermogen van bijna 70 pk. De elektromotor is eigenlijk een Integrated Starter Generator (ISG). Dat is een combinatie van een generator en elektromotor, die zowel energie kan opwekken en de 48V-batterij onder het zadel kan opladen, als de motorfiets aandrijven. Dat laatste gebeurt via een ketting naar de ingaande as van de transmissie. Die

motorconfiguratie laat toe te kiezen uit drie rijmodi: volledig elektrisch, eco en sport. In de elektrische modus is de snelheid beperkt tot 60 km/u en dan houdt de batterij het zo'n 10 kilometer vol. Als de batterij leeg is moet je overschakelen op de sport-modus. Dan rijdt je eigenlijk enkel op de verbrandingsmotor en laadt het systeem ook terug op (de batterij aan de stekker opladen kan niet). De eco-modus is een combinatie waarbij de twee motoren optimaal samenwerken met het oog op een minimaal verbruik en lage uitstoot. Zo start je altijd elektrisch tot 2.000 toeren om daarna klassiek verder te rijden. Tot slot zijn er ook nog de e-boost en walk-modus. Die eerste is een leuke feature waarbij je met een druk op een knop op de rechterstuurhelft even het volledige potentieel van de acceleratie activeert. Volgens Kawa is de versnelling op de eerste meters vergelijkbaar met die van een 1.000cc-sportmotor. De walk-modus is een handige functie waarmee je stapvoets zowel vooruit als achteruit kan bewegen met een draai aan het gashendel. Deze Ninja 7 Hybrid heeft geen koppelingshendel maar wel een (gerobotiseerde) klassieke transmissie met zes versnellingen en hydraulische koppeling.

Voor deze hybride is de klassieke krachtbron stevig opgepookt tot 59 pk, aangevuld met een elektrische tractiemotor met een vermogen van 9 kW.

Op- en neer schakelen gebeurt afhankelijk van je rijmodus automatisch of met flippers op het stuur. Een fijne extra is de Automatic Launch Position Finder (ALPF), die ervoor zorgt dat je bij stilstand altijd automatisch naar de eerste versnelling schakelt zodat je altijd vlot kan vertrekken. Voor een uitgebreide technische uitleg van deze hybride verwijs ik graag naar het artikel in Motor & Toerisme van 24/01. Nu focussen we op hoe dit in de praktijk aanvoelt en geven we de meningen van onze lezers ongecensureerd weer.



Technische fiche

KAWASAKI NINJA 7 | Z7 HYBRID

TYPE MOTOR:	451 CC, 4 KL/CIL VLOEISTOFGEKOELDE TWEECILINDER-IN-LIJN, VIERTAKT EN ELEKTROMOTOR (ISG) MET 48V-BATTERIJ
MAX. VERMOGEN:	51,1 KW - 69 PK/10.500 OPM (GECOMBINEERD)
MAX. KOPPEL:	60,4 NM/2.800 OPM (GECOMBINEERD)
TRANSMISSIE:	ZESBAK (AUTOMAAT OF MANUEEL), KETTING
KOPPELING:	AUTOMATISCHE, HYDRAULISCH BEDIENDE NATTE MEERVOUDIGE PLATENKOPPELING
FRAME:	STALEN TRELLISFRAME
VOORVERING:	41 MM TELESCOPISCHE VOORVORK, NIET-INSTELBAAR, 120 MM VEERWEG
ACHTERVERING:	DUBBELZIJDIGE ACHTERBRUG MET MONOSHOCK, NIET-INSTELBAAR, 114 MM VEERWEG
VOORREM:	HYDRAULISCH BEDIENDE DUBBELE 300 MM-SCHIJF MET TWEEZUIGERREMKLAUWEN
ACHTERREM:	HYDRAULISCH BEDIENDE ENKELE 220 MM-SCHIJF MET TWEEZUIGERREMKLAUW
WIELEN:	GEGOTEN VIJFSPAAKSVELGEN
BANDEN VOOR/ACHTER:	120/70-17 - 160/60-17
ZITHOOGTE:	795 MM
WIELBASIS:	1.535 MM
LXBXH:	2.145 X 750 805 X 1.135 1.080 MM
BALHOOFDSHOEK:	25°
NALOOP:	104 MM
RIJKLAAR GEWICHT:	227 225 KG
TANKINHOUD:	14 L
PRIJS BELGIË:	€ 13.195,00
PRIJS NEDERLAND:	€ 14.395,00
WEBSITE BELGIË:	WWW.KAWASAKI.BE
WEBSITE NEDERLAND:	WWW.KAWASAKI.NL



TOMAS DE RYCKE (42)

EIGEN MOTOR: BMW K 1600 GT

Ik heb een zwak voor technologie. Innovatieve motoren zoals de Kawasaki Ninja 7 Hybrid en Z7 Hybrid spreken mij dus zeker aan. Naast een revolutionaire aandrijving met gerobotiseerde versnellingsbak heeft Kawasaki deze motoren ook volgepakt met technologische snufjes. Dikke pluim voor Kawasaki dat ze durven inzetten op het ontwikkelen van een dergelijke aandrijflijn.

De Ninja 7 Hybrid is in de eerste plaats een leuke motorfiets geworden. Het is een fijn sturende machine, die nog best pittig voor de dag komt ondanks zijn geringe cilinderinhoud. De e-boost leek me aanvankelijk een feature met een hoog Playstation-gehalte, maar eens onderweg bleek het echt nuttig ... en leuk! Het smalle kuipwerk volstaat om wat beschutting te zoeken tegen weer en wind. Er is echter best wat concurrentie op de markt. Zo heb je binnen de Kawasaki-familie de Ninja 500. Die is zomaar 55 kilogram lichter en stuurt net iets snediger.

Om echt voordeel te halen uit de aandrijflijn en de snufjes moeten we naar de stad. En daar komt vooral de Z7 Hybrid goed tot zijn recht. Hij heeft een meer ontspannen zithouding en lijkt ook iets vinniger te sturen. Elektrisch rijden, automatisch schakelen, het start-stopsysteem en de ALPF blijken een echte meerwaarde in de stad en zijn niet zomaar wat gadgets. Ook de walk-modus is geen overbodige luxe met de toch wel lange wielbasis. Tijdens het rijden vallen er nog enkele schoonheidsfoutjes op, maar dat zijn zeker geen structurele problemen. Enkele aanpassingen aan de software zou het meeste al kunnen verhelpen.

Maar dit alles komt met een stevig prijskaartje: 13.195 euro. Dat is maar liefst 5.696 euro meer dan je voor de Z650 betaalt. Ook al is de hybride zuiniger, voor dat prijsverschil kan je heel wat liters brandstof kopen. En anders dan bij elektrische of hybride wagens is er nog geen fiscale stimulans voor hybride motoren. Ook al lijken de Ninja 7 Hybrid en de Z7 Hybrid correct geprijsd voor het geboden pakket, het blijven dure machines.

Zie ik mezelf ooit een hybride Kawasaki anschaffen? Misschien. Ik gebruik de motor vooral voor woon-werkverkeer. Een hybride heeft zeker voordelen in pakweg Brussel-centrum. En ik geef toe dat ik wel een boontje heb voor de Z7 Hybride, vooral de zwarte uitvoering. Een leuke en interessante motor, maar zoals gezegd: innovatie heeft zijn prijs. Je moet al een heel grote liefhebber zijn van technologie om vandaag die meerprijs voor een hybride neer te tellen. Wie dat doet krijgt wel een fantastisch product voor zijn geld. Voorlopig houdt het prijskaartje me nog tegen om naar de dealer te lopen.



MARIJN DUBOIS (51)

EIGEN MOTOR: BMW R 1150 RT

Ik was aangenaam verrast door deze twee motoren. Ze zien er goed uit, rijden fijn en hebben een flinke fun-factor. De Ninja heeft naar mijn smaak de betere looks en hij biedt ook iets meer bescherming, de Z stuurt iets makkelijker en klinkt leuker in het zadel.

Het benzineblok presteert goed en klimt behoorlijk vlot naar de hogere toerentallen. Het is wel even wennen aan het schakelen met de knoppen links, vooral als je snel naar de hoogste versnelling wil doorklikken. Dat gaat in de manuele stand bijzonder vlot, prettig en zonder duidelijk 'ontkoppelingsmoment'. Maar bij het automatisch schakelen in de eco-stand zou het nog wel wat rustiger aan mogen, zodat je op je gemak kan cruisen en rondkijken.

Het wordt nog meer zen als je de motor in de elektrische modus zet. Als op een zoemend zwevend tapijt – voor zover dat gaat op Belgisch asfalt – rol je in alle rust en stilte met een grote glimlach door de bebouwde kom.

De acceleratie is aanvaardbaar, en de topsnelheid van 60 km/u meer dan oké.

Maar als het vooruit mag gaan, komt de sport-modus in beeld. En letterlijk ook, met de e-boostbalk die op het display verschijnt. Die roept herinneringen op aan computergames uit de jaren 80, waar je ook vaak een turbobalkje kon vol sparen om op het juiste moment een verschroeiende versnelling te activeren.

Druk je de grote knop rechts in, dan stuwt de motor je vooruit alsof er een extra 500 cc in gang getrapt wordt. Je moet je daar mentaal wel wat op voorbereiden en je schrap zetten (want de minste aarzeling van de gashand beëindigt de actie). De boost duurt maximaal 5 seconden, maar dat is een eeuwigheid als je weet dat je dan al aan snelheden zit die voor de snelweg gereserveerd zijn. Een piloot die deze motor gewoon is, gaat echt flink kunnen opschieten. Training van de linkerhand is wel nodig, om er wat spier- en reflexgeheugen in te programmeren. Hiermee moet je immers schakelen, knipperlichten aan- en uit zetten, schakelen tussen de modi, het display bedienen en claxonneren indien nodig. Rechts zit de bediening voor gas, voorrem en e-boost. Een groot verschil met mijn BMW-knoppen. Zo kreeg ik een flinke duw in de rug toen ik dacht de knipperlichten uit te schakelen met wat de e-boostknop bleek te zijn.

Het is jammer dat je niet kan wisselen van eco- naar sport-modus als je de snelweg oprijdt, wat niet wegneemt dat ik vlotjes naar de 140 km/u doortrok. En als je van elektrisch naar eco-modus wil overschakelen, moet je onder de 20 km/u duiken, wat wisselen na de bebouwde kom ietwat onhandig maakt.

Fijne fiets, en ik zou hem niet wegdoen moest hij als tweede in mijn garage terechtkomen. Maar als reismotor mist hij een aantal voor mij essentiële eigenschappen zoals bagagemogelijkheden en comfort op de lange afstand. Een HEV Versys, iemand?



“Als het vooruit mag gaan, komt de sport-modus in beeld. En letterlijk ook, met de e-boostbalk die op het display verschijnt.”



“De snelheid is in EV wel beperkt tot 60 km/u, maar dat is ruim voldoende voor stadsverkeer.”



SARAH SMITS (49)

EIGEN MOTOR: SUZUKI
GSX-S1000GTTRACER 900 GT

Brandend van nieuwsgierigheid verschenen we aan de start om de nieuwste generatie motoren van Kawasaki te testen. We werden hartelijk ontvangen door Motoren & Toerisme en Kawasaki Nederland. Omdat de Hybrid een zeer innovatieve motorfiets is, werden we grondig gebriefd door de Kawa-crew. Daarna was het aan ons. Eerst nam ik de Ninja Hybrid onder de loep. Tom trok de rit rustig op gang doorheen Vlaams-Brabant. We startten elektrisch – het advies was om in eco-modus te vertrekken – en al snel schakelt de motor dan over op de 450 cc verbrandingsmotor. De Ninja schakelt vlot. Met een vingerknop kan je zonder koppeling opschakelen, terugschakelen doe je met de duim. Allemaal zeer praktisch. Als je stopt, schakelt hij automatisch terug naar zijn eerste versnelling dankzij de Automatic Launch Position Finder (ALPF). Zo kan je economisch en toch speels rijden. In automatische modus schakelt hij wel vrij snel en vroeg bij lage toeren, en dat geeft vaak een schokkerig rijgedrag. Het kan wel een meerwaarde zijn als je in de file rijdt. Rijd je de stad binnen, dan is EV-modus de perfecte stand. De motor rijdt volledig elektrisch en schakelt met vier versnellingen vloeiend automatisch. Echt een gemak. De snelheid is in EV wel beperkt tot 60 km/u, maar dat is ruim voldoende voor stadsverkeer. De range van 10 à 15 km vind ik eerder beperkt, maar met de steeds strengere emissieregels

“Dankzij de Automatic Launch Position Finder kan je economisch en toch speels rijden.”

kan dat interessant worden. ‘s Middags werden we in Hoegaarden door Kawasaki op een lekkere lunch getrakteerd en konden we onze eerste bevindingen met elkaar delen.

Na de lunch vertrok ik met de Z Hybrid, een naked bike met iets rechte zitpositie en een recht stuur. Ik startte in sport-modus. In die stand blijft de motorfiets op de verbrandingsmotor rijden. Schakelen doe je weer met de vinger. Soms verschijnt in de sport-modus ‘e-boost’ op het display. Als je dan op de e-boostknop drukt, krijg je extra vermogen, dat wordt geleverd door de elektromotor. Je moet wel veel handelingen tegelijk verrichten om met die e-boost te rijden. Schakelen doe je met de linkervinger, gas geven met de rechterhand. Bovendien moet je nog veilig rijden. Voor de openbare weg lijkt dit systeem me niet echt aangewezen. Het extra vermogen is fijn en niet overdreven, maar de vele handelingen kunnen het gevaarlijk maken, en het lijkt wel of je in een videogame zit.

De Z Hybrid stuurt beter door de bochten dan de Ninja en is iets comfortabeler door de rechte zitpositie. De Ninja geeft door de kuip en het grotere windscherm dan weer meer bescherming. De remmen werken zeer goed en geven vertrouwen. Van het extra gewicht door de batterij merk je niets, de motorfiets blijft licht sturen. Beide motoren beschikken ook over een zeer goed werkende walk-modus. Zo kan je je motor zowel vooruit als achteruit moeiteloos aan 2 km/u verplaatsen. Met deze Hybrid heeft Kawasaki vele troeven samengebracht in één motorfiets. Hun doelgroep is zowel de stadsrijder en de commuter, als de sportieve rijder. Maar is het allemaal misschien wat te veel voor één motorfiets? Voor velen nog wel, vrees ik...





JOCHEN ROOSEN (33)

EIGEN MOTOR:

YAMAHA TRACER 900 GT

Een hybride motor, dat gaat toch nooit vlot werken? Dat was mijn eerste gedachte bij de introductie van de Kawasaki Ninja 7 Hybrid en Z7 Hybrid. De testdag heeft voor mij duidelijk aangetoond dat de ingenieurs niet over één nacht ijs gegaan zijn. Ik heb de hele dag op de Ninja 7 Hybrid gereden en die voelde vanaf de eerste meters vertrouwd aan. De bediening verloopt intuïtief, ook het opschakelen met je linkerwijsvinger en terugschakelen met je linkerduim. Na de eerste 20 minuten had ik de bediening al redelijk onder de knie.

“De walk-modus bleek erg welkom bij het keren op smallere landbouwwegen die onverwachts eindigden in modderpoelen.”



Voor al de e-boostfunctie zal me bijblijven. Even vlug inhalen? Eén druk op de knop met de rechterduim, en je krijgt er een behoorlijke acceleratie bij. Even terug bij de groep aansluiten? Laat die e-boost maar doen! Ook de walk-modus bleek erg welkom bij het keren op smallere landbouwwegen die onverwachts eindigden in modderpoelen. Het verbruik bleef erg laag tijdens de rit: 's morgens ongeveer 5 liter volgens de boordcomputer, 's avonds was dit gedaald tot net onder 4 liter. Voor een fonkelnieuwe motor (8 kilometer op de teller bij vertrek) behoorlijk indrukwekkend. Ook het 451cc-blok bleek een aangename metgezel te zijn en karaktervoller dan ik had verwacht.

Er zijn uiteraard verbeterpunten, die zowat alle testrijders aanhaalden: het wisselen tussen EV- en de eco- en sport-modus, dat enkel gaat onder 20 km/u en zonder gas geven, het gemis van de e-boost in de eco-stand, de overijverige automatische versnellingsbak die (veel) te vroeg op- en zeer laat terugschakelt, en het feit dat de EV-fun in eco-modus vanaf 20 km/u al gedaan is. Ik denk wel dat dit zaken zijn die voor een deel softwarematig op te lossen vallen. Dat werd ook bevestigd door de aanwezige vertegenwoordigers van Kawasaki. De basis voor een goed concept is in ieder geval aanwezig.

Mocht Kawasaki de verbeterpunten adresseren en ineens een Tourer toevoegen, wordt dit wel een motor die ik zou overwegen wanneer ik op zoek ga naar een nieuwe.



MATHIAS TYTGAT (32)

EIGEN MOTOR:

KAWASAKI NINJA 1000SX

“Vrijheid zoals alleen wij die kennen” krijgt met de Kawasaki Ninja 7 Hybrid en de Z7 Hybrid een heel nieuwe betekenis. Niet enkel de vrijheid om te gaan, staan en rijden waar we willen, maar ook om te kiezen of we dat elektrisch of met behulp van een conventionele verbrandingsmotor doen.

Als allereerste hybride motor is dit een mooie instap in een nieuw gamma. De combinatie van verbrandingsmotor en elektromotor is overtuigend, zeker in de eco-modus. De ECU laat vrij moeiteloos de elektromotor en de verbrandingsmotor samenwerken en koppelt alles aan een zestraps gerobotiseerde versnellingsbak. Maar die ‘automaat’ is voorlopig nog niet op het niveau van de DCT's van deze wereld. Door de plaatsing van de knoppen om de automaat mee te overrulen heb ik tijdens de testdagen regelmatig naar mijn voorligger geknippert of getoeterd in plaats van terug te schakelen.

Met een EV (met twee wielen) had ik eigenlijk nog nooit gereden. Ik heb de EV-modus uitvoerig getest, zowel in stedelijk gebied als tussen de velden. In pure EV-modus geraak je niet hoger dan de vierde versnelling

“Zo’n hybride laat perfect toe om op maandag zonder de buurtbewoners lastig te vallen naar je werk te gaan en in het weekend de motor flink te laten brullen.”

en dat vertaalt zich naar een maximumsnelheid van 64 km/u (op de teller) wat misschien net te weinig is voor de Vlaamse wegen. Het stille gezoef van de elektromotor werkt best verslavend, maar een minder puntje van al dat stille geweld is de verkeersveiligheid. Meer dan eens zag ik een voetganger schrikken die mijn stille motor niet had horen aankomen.

Tussen de velden zoeven zonder het gebrul van de tweepitter is wel ontspannend. Zo’n hybride laat perfect toe om op maandag zonder de buurtbewoners lastig te vallen naar je werk te gaan en in het weekend de motor flink te laten brullen – die dat trouwens geweldig doet, zelfs met de fabrieksuitlaat. Geslaagd als ‘proof of concept’ dus, al kan er nog wat aan bijgeschaafd worden. De automatische versnellingsbak kan soepeler en de ECU probeert halsstarrig in een te hoge versnelling te blijven hangen. Het gewicht is ook te hoog voor de 450cc-motor en door de plaatsing van de batterij onder het zadel is de wielbasis van de motor nogal lang, wat je duidelijk voelt bij het accelereren en stapvoets manoeuvreren. De walk-modus komt dan weer goed van pas. ─

