

RIJ-INDRUK KAWASAKI VERSYS 1100

OPGEPEPT



Twaalf jaar geleden lanceerde Kawasaki de eerste Versys 1000, een groter broertje voor de immer populaire 650. Een 'versatile system' dus, dat de brug moest slaan tussen comfortabele allroads en sportieve toermachines. Met de komst van de Versys 1100 zien we voor het eerst in jaren een aanzienlijke upgrade in vermogen en koppel. Is dit wat de Versys nodig heeft om de strijd aan te binden met de hoogpoters van BMW, Ducati en KTM?

TEKST: Maarten Van Caesbroeck - FOTO'S: Kawasaki

Het is mistig en vochtig wanneer we 's ochtends vroeg voor het hotel verzamelen. Niet het weer dat ik verwacht had op mijn eerste presentatie in Catalonië, maar wel ideaal om de reismotor te testen die vandaag voor me klaarstaat. Een tiental exemplaren van de nieuwe Versys 1100 SE's doemen dreigend op in de ochtendmist. Het is een herkenbaar silhouet, want de gekende, ietwat agressieve Sugomidesigntaal van Kawasaki blijft ook in dit modeljaar behouden. Aan de buitenkant merk ik weinig verschillen op tegenover de vorige generatie, op het blacked-out motorblok na. Maar dat is ook precies waar alle innovatie zit dit jaar, want het vlaggenschip van de Versysreeks kreeg een ferme motorische upgrade.

Meer pit

De cilinder kreeg een langere slag en de inhoud groeide van 1.043 cc naar 1.099 cc. Samen met verbeteringen aan de inlaatketen, nokkenasprofielen en de afstelling van de ECU levert dat een mooie winst op qua vermogen en koppel. Maar liefst 15 pk meer dan de vorige generatie, goed voor een totaal van 135 pk bij 9.000 opm. Ook het maximale koppel vergroot met 10 Nm, naar een totaal van 112 Nm bij 7.600 opm.

Tijdens de presentatie benadrukt Kawasaki dat de Versys 1100 werd afgesteld om de rijdbaarheid in het middelste toerenbereik te verbeteren. Dat er naast het motorblok ook aan de 5de de 6de versnelling werd



gewerkt, en dat het achtertandwiel ook een tandje minder krijgt, lijkt te bevestigen dat het doel hier geen nekbekende versnelling was, maar wel een duidelijk gevoel van breed uitgespreid vermogen. Of dat klopt? Wel, niet toevallig ging ik vier dagen geleden nog op pad met de vorige Versys 1000 SE. Benieuwd of mijn geoeffend achterwerk die extra paarden in de stal ook daadwerkelijk voelt.

Standaard, S of SE?

We mogen de hele dag optrekken met de Versys 1100 SE, de primus uit de Versys 1100 familie. Die verschilt aardig van de basisvariant, met onder andere een TFT-scherm met bluetoothconnectiviteit, meer geïntegreerde rijtechnologie, een – voor dit jaar geüpdatete – quickshifter, led-bochtenverlichting, een verstelbaar windscherm en handvatverwarming. Het verkoopargument van het



SE-pakket is ongetwijfeld de elektronisch gestuurde Showa Skyhook-vering. Maar als dat laatste je koud laat, dan bestaat de S-variant uit identiek dezelfde uitrusting, op de elektronische vering na.

We bestijgen de rijkelijk uitgeruste toerbuffels en geven ze de sporen richting de voet van de Pyreneeën. Het Kawasaki-team stippelde 250 gevarieerde kilometers voor ons uit, waarvan de eerste helft met voorrijdster Francesca op kop. Terwijl ik de tengere dame haar Versys zie bestijgen, spoken woorden uit de presentatie van gisterenavond door m'n hoofd. '1 meter 80, voornamelijk mannen', dat is volgens Kawa de doelgroep van de Versys 1100. Geloof me vrij: eenmaal je enkele kilometers achter Francesca hebt gereden, gooi je alle stereotypen over vrouwelijke motorrijders overboord.

Makkelijk te mennen

De eerste kilometers leiden ons het dorp uit, richting de bochtige secundaire wegen. Er werd ons eerder verteld dat de prestatiewinst zich op dit model vooral

laat voelen in het middenbereik, en terwijl ik wegrijd haal ik me nog snel de Versys 1000 voor de geest. De kenmerkende viercilinder-in-lijn maakte de Versys altijd al fluweelzacht toermateriaal, maar het vroeg wel wat aandacht om de motor in het goede toerenbereik te houden. Als je dat niet deed, dan voelde hij altijd net wat té braafjes om echt memorabel te zijn. Maar na de eerste kilometers daagde het al: de 10 procent extra pep die Kawa ons nu voorschotelt, is wel degelijk voelbaar tijdens het rijden. Verwacht je nog altijd niet aan een nekbekende versnelling bij lage toeren, maar er is nu voldoende power aanwezig om de boel te redden wanneer je in een te hoge versnelling de bocht ingaat. Ook bij traag rijden laat het blok zich beter mennen, en dat kan wel eens met het zwaardere vlieg wiel op deze 1100 te maken hebben.

Ook de vernieuwde quickshifter scoort al vroeg op de dag goede punten. Kawasaki noemt die vooral verbeterd omdat hij nu al vanaf 1.500 toeren gebruikt kan worden, maar voor mij voelt het alsof de nauwkeurigheid van het systeem in z'n geheel naar een hoger niveau werd getild. De hele dag probeer ik de quickshifter zoveel mogelijk te gebruiken, in een poging om hem op foutjes te betrappen. Zonder resultaat. Gewoonweg subliem.

Comfort met grote C

Na een uurtje rijden stoppen we aan de kant van de weg, terwijl iedereen omkijkt op zoek naar een van onze collega's en de achterrijder. Omdat de liefvallige Francesca per abuis de verkeerde route heeft gevolgd, blijken die al een uur niet meer te volgen. Ai ... en net nu ik mijn vooroordelen over vrouwelijke piloten had afgezworen. De positieve noot? Om bij te benen maken we een omweg langs de snelweg. Om niet achterop te raken op schema, gaan we er met de vlam in de pijp vandoor.

Daar op de snelweg kwam een nieuwe dimensie van de Versys 1100 tot z'n recht. Met het windscherm in de hoogste stand – een ingreep die je wel niet on-the-go kan doen – raakt de wind net de piek van mijn helm. Gecombineerd met het grote front van de motor zorgt dat voor een verbluffende goede windbescherming, en dat zeg ik als lange slungel niet gauw. Aan 120 km/u in zesde versnelling loopt de motor net 5.000 toeren per minuut. Op dat punt is een klassieke viercilinder-buzz aanwezig, maar die wordt pas tintelend en een beetje vervelend bij nog hogere toerentallen. Als we het kot even helemaal opentrekken, blijft de Versys uitermate stabiel en onwankelbaar, zelfs met de aanwezige zijkoffers.

Eenmaal van de snelweg leiden spectaculaire wegen ons bocht na bocht de hoogte in. De uitzichten op weg naar Sant Llorenç de Morunys zijn spectaculair. Op deze eerste fotoplek zette de lokale politie een stuk van de rijweg af: tijd om ons uit te leven op het smetteloze asfalt en de haarspeldbochten. De Versys door



De 10 % extra pep
die Kawasaki ons
voorschotelt, is wel
degelijk voelbaar
tijdens het rijden.



Technische fiche

KAWASAKI VERSYS 1100 SE

TYPE MOTOR:	1.099 CC, 4 KL/CIL, VLOEISTOFGEKOELDE VIERCILINDER-IN-LIJN
MAX. VERMOGEN:	99 KW - 135 PK/9.000 OPM
MAX. KOPPEL:	112 NM/7.600 OPM
TRANSMISSIE:	ZESBAK, KETTING
KOPPELING:	MECHANISCH BEDIENDE, NATTE MEERVOUDIGE PLATENKOPPELING MET ANTISLIP
FRAME:	ALUMINIUM TWEEBUIZENFRAME
VOORVERING:	43 MM UPSD-VOORVORK MET ELEKTRONISCH INSTELBARE IN- EN UITGAANDE DEMPING EN MANUEEL INSTELBARE VEERVOORSPANNING. 150 MM VEERWEG.
ACHTERVERING:	STALEN DUBBELZIJDIGE ACHTERBRUG. MONOSHOCK MET ELEKTRONISCH INSTELBARE IN- EN UITGAANDE DEMPING EN VEERVOORSPANNING. 152 MM VEERWEG
VOORREM:	HYDRAULISCH BEDIENDE DUBBELE 310MM-REMSCHIJF MET RADIAAL GEMONTEERDE VIERZUIGERREMCLAUW
ACHTERREM:	HYDRAULISCH BEDIENDE ENKELE 260MM-REMSCHIJF MET EENZUIGERREMCLAUW
WIELEN:	LICHTMETALEN VIJFSPAAKS GEGOTEN VELGEN
BANDEN VOOR/ACHTER:	120/70-17 / 180/55-17
ZITHOOGTE:	840 MM
WIELBASIS:	1.520 MM
LXBXH:	2.270 X 950 X 1.490 MM
BALHOOFDHOEK:	N. B.
NALOOP:	106 MM
RIJKLAAR GEWICHT:	259 KG
TANKINHOUD:	21 LITER
PRIJS BELGIË:	€ 17.749 (S VANAF € 16.149)
PRIJS NEDERLAND:	€ 18.549 (S VANAF € 17.049)
WEBSITE BELGIË:	WWW.KAWASAKI.BE
WEBSITE NEDERLAND:	WWW.KAWASAKI.NL

de krommen gooien is een koud kunstje dankzij de viercilinder, de 17-inch-wielen en de bochtengevoelige elektronica. De motor valt als vanzelf in de bochten en houdt zijn spoor aan alsof hij op rails staat. Pas wanneer de bochten elkaar korter beginnen opvolgen, moet ik de aandacht erbij houden om het aanzienlijke gewicht van kant te doen wisselen. Trage stuuereigenschappen zou ik deze Kawa nooit toeschrijven, maar het blijft meer dan een kwart ton metaal die snel van kant moet wisselen. Een kleine prijs om te betalen voor bijna goddelijk toercomfort.

Eindeloos personaliseren

Na een korte lunchpauze krijgen we allemaal een gps toegestopt, met daarbij de opdracht om zelf terug te rijden. Een fijne verrassing en het ideale moment om aan de slag te gaan met de instellingen van de Versys. Om de knopwinkels te bedienen haal je best toch even de handleiding erbij, want zonder kom je er soms moeilijk uit.

Op de Versys 1100 S beïnvloedt de gekozen rijmodus (sport, road, rain of rider) naast het beschikbare vermogen ook de gevoeligheid van de tractiecontrole, en op het SE-model ook het karakter van de elektronische vering.

De gashendel – die in sportmodus al erg voorspelbaar te doseren was – wordt nog iets gematigder in road en rain, maar het zijn vooral de verschillen qua

stuurgedrag die me opvallen onder de verschillende modi. Van bijna deinend in rain, tot strak en scherp in sport. Wie zijn innerlijke Dave Moss helemaal wil loslaten, kan in rider-modus ook de in- en uitgaande demping tot op 10 niveaus personaliseren.

Details

De terugrit verloopt op eigen tempo, en dat laat me toe om op de laatste vernieuwingen te focussen. Zo werd de achterremschijf op dit modeljaar ook 10 mm groter, maar naar mijn mening hadden ze die moeite beter in de voorrem gestoken. Die is op de Versys zeker niet slecht, het zijn immers Kawasaki's eigen radiaal gemonteerde ankers die we ook op de H2 SX zien terugkomen. Maar op de Versys 1100 voelen ze wel wat zacht aan bij het eerste aangrijpen. De rubberen remleidingen kunnen een doelbewuste keuze geweest zijn, om nietsvermoedende toerrijders het gebit niet te laten verliezen bij de eerste de beste noodstop, maar tegen concurrenten met stevigere ankers, zoals de BMW S 1000 XR of de Suzuki GSX-S1000GX, voelt dat toch wat spijtig.

Na een dagje sportief rijden noteerde ik een brandstofverbruik van 7 liter per 100 kilometer. Met de tank van 21 liter betekent dat een rijbereik van 300 kilometer, maar meer reisgerichte rijstijl had dat ongetwijfeld nog verlengd.



Wie elke dag het Belgische verkeer moet trotseren en een paar keer per jaar een stevige roadtrip onderneemt met passagier, moet deze Versys absoluut een kans geven.



Opties

Ik vertelde al uitgebreid over de drie modelvarianten van de Versys 1100, maar ook de optiepakketten vragen een woordje uitleg. Net als voordien bestaan er drie uitrustingsniveaus: Tourer, Tourer Plus en Grand Tourer. Met die eerste haal je twee zijkoffers van 28 liter in huis met binnentassen en een tankpad. Met de Tourer Plus komen daar nog framesliders, mistlichten en een navigatiebeugel bij. De Grand Tourer vult dat verder aan met een topkoffer van 47 liter. De koffersets van Kawa maken gebruik van een geïntegreerd montagesysteem en werken met één sleutel.

Conclusie

Na een rit van bij 300 kilometer onder de Spaanse zon, kan ik moeilijk anders dan de lofzang zingen van de Versys 1100. Waar de vorige generatie Versys 1000 zich vooral kon meten met concurrenten als de Yamaha Tracer 900, doet de extra pep van dit modeljaar stilaan de Suzuki GSX 1000 GX en de BMW S 1000 XR in het

vizier komen. Dat zijn allebei performante toerders met halsbrekende prestaties en indrukwekkend reiscomfort, maar als je mij vraagt op welke motorfiets ik het liefst heel Europa doorkruis, dan geef ik toch de voorkeur aan de bescheiden, doch veel comfortabelere Kawasaki. En als ik het ruime passagierszadel bekijk, dan vermoed ik dat mijn lief daar ook zo over zou denken.

Kawasaki positioneert de Versys bewust niet tegenover de KTM 1390 Super Adventure of de BMW R 1300 GS, maar focust liever op de toeringvoordelen van baangerichte wielen, degelijke windprotectie en een gebruiksvriendelijke viercilinder. Dat concept werkt misschien minder inspirerend op een jongere generatie, die vandaag vooral lijkt te kwijlen bij stoere allroads die de Afrikaanse savanne doorkruisen, maar wie elke dag het Belgische verkeer moet trotseren en een paar keer per jaar een stevige roadtrip onderneemt met passagier, moet deze Versys absoluut een kans geven. ─