Suzuki
GSX-S1000

Kawasaki
Z900SE

Honda
CB1000
Hornet SP

VIERCILINDER EXPRESS

Honda blaast de 1.000cc naked-klasse nieuw leven in met de nieuwe CB1000 Hornet SP. Met zijn scherpe prijs lijkt Honda in dit segment, waarin de koper doorgaans erg prijsbewust is, op papier een sterke troef in handen te hebben. Maar is het ook voldoende voor de testwinst? Kawasaki's vernieuwde Z900SE en ook Suzuki's GSX-S1000 zijn niet de minste tegenstanders. | Tekst: Jens Möller-Töllner; Foto's: Jörg Künstle |

028-045_VT_Nakeds_W.indd 28-29 26.05.25 16:11

Uitlaatdemper en rechter laars houden niet echt van elkaar op de Hornet, dit afhankelijk van de stand van de voet (boven). Goed leesbaar: het TFT-dashboard van de Honda, ook al is de bediening soms wat lastig (links). Heerlijke Öhlins-TTX-vering siert de achterkant van de Honda. De demping is eenvoudig af te stellen; voor de voorspanning heb je gereedschap nodig.

HONDA CB1000 HORNET SP

Met de CB1000 Hornet SP maakt Honda een echte comeback in het Japanse 1.000cc viercilinder naked-segment. De looks? Agressief. Van het smalle, naar voren gerichte neusje tot de luchtig vormgegeven achterzijde. Weinig plastic, een compacte lijn en, met de 157 pk sterke ex-Fireblade-viercilinder, veel vuurwerk tussen de stalen buizen van het ruggengraatframe. Klinkt goed allemaal!

Wat op het eerste gezicht een gemene samoerai voor oorlogsvoering op de weg lijkt, blijkt in de praktijk een comfortabele, leuke motorfiets te zijn als je er voor het eerst op plaatsneemt. Fijn is de open kniehoek als je eenmaal op het 810 millimeter hoge zadel zit. De handen vallen als vanzelf op het hoog gepositioneerde stuur. Een arrangement dat bij uitstek geschikt is voor lange ritten en vooral langere rijders een prima werkplek biedt. Het resulteert echter ook in iets minder gevoel met het voorwiel, omdat je als rijder vrij laag in de motor zit.
De 17-liter benzinetank, het motorblok en het frame bouwen tamelijk breed voor buik en knieën, waardoor je benen uit elkaar worden gedwongen. Niet heel verkeerd, maar de concurrenten van Kawasaki en Suzuki hebben een beduidend smallere taille. Wel storend is de uitlaatdemper die direct achter de rechter voetsteun omhoog steekt. Sta je met de bal van de voet op de steun, dan is er geen ruimte voor de hiel – ongeacht de schoenmaat van de rijder.
Het went en dan valt er wel mee te leven, maar dat geldt niet voor de duozitplek die aanvoelt als een kleine martelkamer. Door de steil omhoog lopende uitlaatdemper zijn de duovoetsteunen »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 30-31 26.05.25 16:12

Honda's huidige naked-stijl is agressief met een knap neusje, een korte kont en weinig plastic.

enorm hoog geplaatst, wat in de praktijk betekent dat de knieën van de passagier al snel onder de oksels van de rijder zitten, en dan houdt de pret snel op.
Maar de pret begint weer zodra het motorblok aan het werk wordt gezet. Eén druk op de knop en de viercilinder meldt zich, klaar voor zijn taak. Zelfs bij heel lage toerentallen spint deze vierpitter als een tevreden kat, maar bovenin is het een felle kater, iets waartoe alleen viercilinders in staat zijn. Als de toerenteller in het TFT-dashboard bijna het rode gebied aantikt, ontplooit de Honda-viercilinder zijn ware sportieve inborst. Liefhebbers van lekker toeren draaien kunnen dit wel waarderen. En wie het potentieel van deze 1000 wil benutten, moet hem ook precies zo behandelen. Waarom? Omdat het motorkarakter in de basis bijna 600cc-achtig aanvoelt. De reden hiervoor is dat het blok van de CB1000 in het zo belangrijke middengebied in een dip valt, waaruit hij zich maar met moeite weet te bevrijden. In de praktijk betekent dit dat je de Honda ofwel tot maximaal 4.000 toeren moet rijden ofwel moet voorkomen dat je onder de 6.000 toeren komt. Pas boven dit toerental spant de Hornet zijn spieren als een bodybuilder voor de spiegel en ontwikkelt hij een dynamisch elan. Maar we hebben het hier over een dikke duizend, niet over een 600'tje. De nakeds van Kawasaki en Suzuki overvleugelen de Honda in dit middelhoge toerengebied overduidelijk.

Bovendien reageert de Honda hard op abrupte gaswisselingen. De hoogwaardige Öhlins-vering daarentegen werkt uitstekend, dempt op het hoogste niveau en loodst de Hornet comfortabel en stabiel door elke bocht. Alleen bij hoge snelheden heb je een wat meer dwingende hand nodig, want de standaard gemonteerde banden, Dunlop Roadsport 2 in speciale 'U'-specificatie, sturen niet bijzonder licht en hebben bovendien een oprichtneiging bij remmen onder hellingshoek. De Bridgestone S22 'BB' die er tijdens onze eerste test onder lag, presteerde iets beter. Over de remmen gesproken: die zijn goed, maar niet heel giftig. Qua uitrusting zit er ook vrij solide spul op de Honda met onder meer drie voorgeconfigureerde en twee vrij programmeerbare rijmodi, waarin motorvermogen, tractiecontrole, motorrem en wheelie-controle kunnen worden ingesteld. Zonder IMU aan boord scoren de hulpsystemen een mooie voldoende. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de CB1000 Hornet SP als geheel, die veel aandacht trekt met veel vermogen en hoogwaardige vering, maar per saldo en in vergelijking met zijn twee Japanse concurrenten iets te weinig maakt van de som der delen.

Over naar de Z900, die bij Kawasaki symbool staat voor succes, want het is al jaren een bestseller. Toch moesten ze deze naked in het Japanse Akashi voor dit modeljaar onder handen nemen aangezien de »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 32-33
26.05.25 16:12

KAWASAKI Z900SE

De combinatie van een radiale Nissin-rempomp en radiaal gemonteerde Brembo-remklauwen is een favoriet voor één-vinger-remmers (links). Net als bij de Honda is de achterschokdemper afkomstig van Öhlins. Stelmogelijkheden: veervoorspanning via een draaiknop en uitgaande demping via de stelschroef onderaan de demper (linksonder). Het Z-uitlaatsysteem is wulps gebogen, met tussenpijpjes die de pijpen één en vier en twee en drie met elkaar verbinden.

Euro5+-norm in aantocht was. In dat proces gaven de groenen hun succesnummer echter nog meer updates, waaronder een quickshifter met blipper-functie, een nieuwe achterzijde (zonder Z-vormig achterlicht), een aangescherpt neusje met strakke led-verlichting, een IMU voor hellingshoekafhankelijk ABS en tractiecontrole en wat visuele accenten in de vorm van diverse aluminium kapjes.

Deze innovaties doen echter niets af aan de fundamentele aard van deze naked. In directe vergelijking met de Japanse concurrenten van Honda en Suzuki heeft het Kawasaki-motorblok met zijn 124 pk bij 9.500 toeren namelijk wat minder in de melk te brokkelen als het op vermogen aankomt. Maar wat de Z uit zijn 948 cc cilinderinhoud tovert, laat op indrukwekkende wijze zien dat het aantal pk's slechts een getal is en geen bepalende eigenschap. Eenmaal gestart is deze vier-cilinder meteen je beste vriend. Vanaf zo'n 1.500 toeren is het een gewillige metgezel voor elke wens van de rijder, en enkel in handen met weinig gevoel zijn er wat lastwisselreacties voelbaar. Of het nu gaat om een korte spurt net voordat de toerenbegrenzer ingrijpt bij iets meer dan 10.000 toeren of om vooruit marcheren bij lage toerentallen in de hoogste versnelling – de Z900 beheerst beide kunstjes uitstekend. Als je het niet gelooft, kijk dan eens goed naar de prestatiecijfers verderop in deze test. Alleen tijdens een sprint naar 200 km/uur raakt hij langzaam buiten adem, maar dat is dan wel vergeleken met de beide 30 pk sterkere concurrenten. De krachtige Kawa-vier-cilinder houdt alles wat er daarvoor gebeurt echter »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 34-35 26.05.25 16:12

Voor 2025 heeft Kawasaki de Z900 een aantrekkelijker led-frontje en fraaie aluminium kappen onder de tank gegeven.

moeiteloos bij en de SE-versie neemt haast automatisch iedere bocht met gemak. De eerste stuurimpulsen bij het ingaan van een bocht zijn bijna te direct, zo gretig volgt de naked uit Akashi het commando om een hoek in te duiken. Een geweldig stukje speelgoed voor de echte bochtenfan, die als wisselgeld dan weer wel genoegen moet nemen met iets minder bochtenstabiliteit als het hard gaat. Sportief de bocht in gedrukt, ligt de Z900 niet meer helemaal als een trein op de rails. De upside-down voorvork en Öhlins achterschokdemper laten dan wel weten dat er veel krachten aan het werk zijn. Aan de andere kant absorbeert de vering zonder mopperen het merendeel van de grote en kleine oneffenheden in de weg en houdt veel weg van de rijder, die op de Kawasaki 835 millimeter boven het asfalt zit.

Door het smalle buizenframe en goed gepositioneerde uitstulpingen aan de 17-liter tank sluiten de knieën mooi aan, anders dan gebruikelijk op een viercilinder in ieder geval. De zitpositie als geheel laat zich het best omschrijven als compact sportief. Enkel de uitlaatdemper aan de rechterkant zit de voet in de weg, net als op de Hornet. Dankzij de niet al te hoog geplaatste voetsteunen is het voor een duopassagier op het niet al te ruim bemeten duozadel in ieder geval wel uit te houden tot aan de dichtstbijzijnde ijssalon. Wel moet de passagier zich aan de strakke riem aan de voorzijde van het duozadel vastgrijpen als er geremd wordt. Een helder drukpunt, een ideale vrije slag in het hendel en een remeffect dat de oogballen bijna uit je hoofd perst.
Jawel, de remmen van deze Kawasaki genereren bij weinig handkracht al een stevige bite. Zo sterk zelfs, dat de IMU het niet altijd kan bijbenen en de Z900 in extreme gevallen op zijn voorwiel gaat staan. Voor de rest werken het ABS en de tractiecontrole, die beide hellingshoekafhankelijk werken, onopvallend op de achtergrond. Eigenlijk geldt dat wel een beetje voor de Z900 als geheel, die zich afgezien van zijn uiterlijk nooit op de voorgrond dringt, zijn rijder gewoon optimaal ondersteunt tijdens plezierige ritten over bochtige weggetjes en zich zodoende presenteert als een gretige puntenpakker. »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 36-37
26.05.25 16:12

Het TFT-display van de Suzuki met alle belangrijke informatie in één oogopslag en eenvoudige bediening. Set-up van de assistentiesystemen: tractiecontrole en gasrespons, dat is het (linksboven). Conventionele Nissin-rempomp van de niet al te enthousiast aansprekende voorrem (rechtsboven). Old-style: 190/50-achterband. Hoe flitsend zou de GSX-S1000 sturen met een 190/55? Een gemiste kans voor betere handling, met een waarschijnlijk nauwelijks merkbaar verlies aan stabiliteit.

SUZUKI GSX-S1000

De GSX-S1000 is gek genoeg altijd een beetje onder de radar gebleven als het ging om krachtige Japanse 1.000cc nakeds. Maar de Suzuki heeft tussen de aluminium profielen van zijn volumineuze brugframe een argument dat geen enkele viercilinder-fan kan negeren: het motorblok dat is afgeleid van de GSX-R1000 K5, waarbij K5 staat voor het bouwjaar 2005. Dit betekent dat de basis van dit motorblok in feite verouderd is, maar dat maakt in dit geval niets uit. Ook anno 2025 heeft deze vierpitter, inclusief Euro5+-updates, nog steeds alles wat de mondhoeken in een storm omhoog doet gaan. Allereerst zijn daar de fijne draai-eigenschappen. Zodra de toerenteller de 2.000 toeren aantikt op het heldere TFT-display, weet deze motor van geen ophouden. Zelfs in deze laagste toerenregionen levert het motorblok ongeveer 70 Nm koppel, en dit neemt toe met iedere sprong van 1.000 toeren op de toerenladder, tot een gemeten 109 Nm bij 9.100 toeren. Deze viercilinder is een pure krachtbron die zijn vermogen in de B-modus – in A reageert hij te bruusk – met zoveel verve en kracht levert dat het kiezen van »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 38-39
26.05.25 16:12

De GSX-S1000 presteert heerlijk bullig. Alles aan de Suzuki is krachtig gedimensioneerd.

een versnelling bijzaak wordt. Wie wel wil schakelen, zal blij zijn met de quickshifter met blipperfunctie, net als bij de concurrentie, maar op- en terugschakelen vergt meer kracht dan bij Kawasaki en Honda.

En over kracht gesproken: dat is ook nodig bij een dans door het bochtenlabyrint. De Suzuki gaat namelijk niet helemaal als vanzelf door het bochtenwerk. Dit komt waarschijnlijk door de 190mm-achterband en zijn 50mm-dwarsdoorsnede. Een 55mm-band zou hier de betere keuze zijn. Maar aan de andere kant verwent de Suzuki je met zijn uitgesproken stabiliteit in iedere bocht. De knieën daarbij tegen de tank, of tegen het asfalt – het is de GSX-S1000 om het even. Hij ligt als een blok op de weg en is niet onder de indruk van de gymnastische oefeningen van zijn dompteur.
Die heeft bij een zithoogte van 815 millimeter en een krappe kniehoek de juiste ergonomie om de Suzuki goed de sporen te geven. Ondanks het breed bouwende motorblok tovert de integratie in de motorfiets meteen een glimlach op het gezicht. En als de kniehoek de juiste voor je is, dan zit je vanaf de eerste meters in een voorwielgeoriënteerde houding, klaar voor de aanval.
Het bochtentalent van de Suzuki wordt ook gewaardeerd door een duopassagier, die eveneens een acceptabele zitplaats heeft. De uitstekende balans onder hellingshoek van de Suzuki is te danken aan de vrij stevige demping van de voorvork en achterschokdemper. Nonchalant over hobbels glijden is er niet bij. De Z900 en CB1000 Hornet scoren op dat vlak merkbaar beter. Hetzelfde verhaal gaat op voor de voorrem. Het feit dat de Suzuki bij een ABS-stop op de limiet met twee personen in het zadel nog steeds als eerste tot stilstand komt, is voornamelijk te danken aan de korte regelintervallen van het ABS, dat ook het achterwiel netjes aan het asfalt houdt.
Daarbij opent de rem zich minder in het ABS-bereik, wat de remweg verbetert. Desondanks zullen de echte remgoden toch remblokken met wat meer bite wensen om de prestaties van de axiale rempomp, de enige in deze test, naar een hoger plan te tillen.
Het pakket aan elektronische hulpjes op de Suzuki is niet helemaal meer up-to-date. Het bestaat uit instelbare motormappings en een eveneens instelbare en fijn regelende tractiecontrole, maar naar connectiviteitsopties of hellingshoekafhankelijke hulpjes zoek je op de GSX-S1000 tevergeefs.

En dan moet je er ook nog dieper voor in de buidel tasten, want waar de Suzuki € 14.999,- kost is de Honda CB1000 Hornet SP er voor € 13.999,-, terwijl de Kawasaki met € 13.449,- zelfs nog iets voordeliger is dan de Honda. Maar de Suzuki GSX-S1000 verliest er zijn aantrekkingskracht beslist niet door. »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 40-41
26.05.25 16:12

TECHNISCHE GEGEVENS

	Honda CB1000 Hornet SP	Kawasaki Z900SE	Suzuki GSX-S1000
MOTOR			
Bouwwijze	viercilinder-lijnmotor	driecilinder-lijnmotor	driecilinder-lijnmotor
Cilinderinhoud	1.000 cc	948 cc	999 cc
Boring x slag	76,0 x 55,1 mm	73,4 x 56,0 mm	73,4 x 59,0 mm
Compressieverhouding	11,7 : 1	11,8 : 1	12,2 : 1
Injectie	4x Ø 44 mm	4x Ø 36 mm	4x Ø 44 mm
Koppeling	natte multiplaat (remkoppelbegrenzer)	natte multiplaat (remkoppelbegrenzer)	natte multiplaat (remkoppelbegrenzer)
Max. vermogen	115,6 kW (157 pk) bij 11.000 tpm	91,0 kW (124 pk) bij 9.500 tpm	112,0 kW (152 pk) bij 11.000 tpm
Max. koppel	107 Nm bij 9.000 tpm	97 Nm bij 7.700 tpm	106 Nm bij 9.250 tpm
Geluid in stand	98 dB(A)	92 dB(A)	96 dB(A)
RIJWIELGEDEELTE			
Frame	stalen brugframe	stalen vakwerkframe	aluminium brugframe
Voorvork	upside-down telescoop, Ø 41 mm	upside-down telescoop, Ø 41 mm	upside-down telescoop, Ø 43 mm
Remmen v/a	Ø 310/240 mm	Ø 300/250 mm	Ø 310/250 mm
Hulpsystemen	ABS, tractiecontrole	bochten-ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole
Wielen	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x17; 5.50 x 17	3.50 x17; 6.00 x 17
Banden	120/70 ZR17; 180/55 ZR17	120/70 ZR17; 180/55 ZR17	120/70 ZR17; 190/50 ZR17
Banden in test	Dunlop Roadsport 2 'U'	Dunlop Sportmax Q5A 'Z'	Dunlop Roadsport 2 'P'
MATEN EN GEWICHTEN			
Wielbasis	1.455 mm	1.450 mm	1.460 mm
Balhoofdhoek	65,0°	65,5°	65,0°
Naloop	98 mm	110 mm	100 mm
Veerweg v/a	118/139 mm	120/140 mm	120/130 mm
Zithoogte[1]	810 mm	835 mm	815 mm
Rijklaar gewicht volgetankt[1]	211 kg	215 kg	215 kg
Laadvermogen	188 kg	179 kg	185 kg
Tankinhoud/waarvan reserve	17,0 l	17,0 l	19,0 l
Onderhoudsinterval	12.000 km	12.000 km	12.000 km
Basisprijs NL	€ 13.999,-	€ 13.449,-	€ 14.999,-
Basisprijs B	€ 12.299,-	€ 12.349,-	€ 13.199,-

Fabrieksopgaven; [1] MotoPlus-metingen

MOTOPLUS-METINGEN

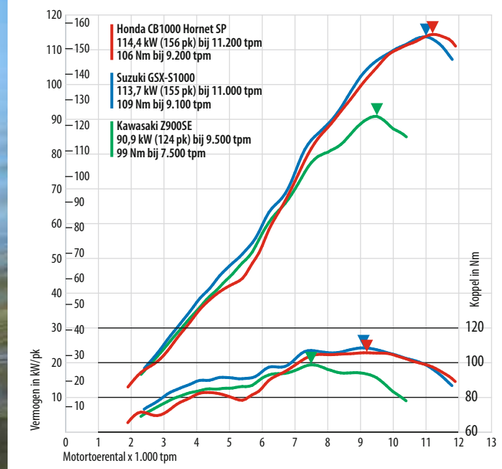
Topsnelheid*	230 km/uur	234 km/uur	240 km/uur
Acceleratie			
0 - 100 km/uur	3,4 sec	3,5 sec	3,2 sec
0 - 140 km/uur	5,2 sec	5,4 sec	4,8 sec
0 - 200 km/uur	9,5 sec	12,2 sec	8,8 sec
Rollende acceleratie in zes			
60 - 100 km/uur	3,7 sec	3,4 sec	3,5 sec
100 - 140 km/uur	4,5 sec	3,6 sec	3,7 sec
140 - 180 km/uur	5,0 sec	4,4 sec	4,2 sec
Verbruik			
Secundair testtraject	1 op 19,6	1 op 21,3	1 op 19,9
Actieradius secundair	333 km	362 km	339 km

MotoPlus-metingen; * Fabrieksopgave

Remmeting bergaf met duopassagier

Twee personen in het zadel en dan uit volle kracht remmen. Dan komen er duidelijke verschillen aan het licht. Ondanks meer handkracht en een gevoelsmatig wat aarzelend toebijten staat de Suzuki zonder stoppie-neiging als eerste stil. Goed gedaan! De Honda bijt net even iets minder giftig toe, maar heeft wel een achterwiel dat omhoog wil. Dat verlengt de regelintervallen van het ABS en daarmee ook de remweg. Bij de Kawasaki zien we min of meer hetzelfde. De voorrem bijt lekker fel toe, maar ook hier komt het achterwiel omhoog en dat resulteert in de langste remweg.

VERMOGENSMETING



De topwaarden van de Honda zijn goed. Op secundaire wegen telt echter vooral de weg daar naartoe en daar laat de Hornet steken vallen. De dip in de krommen tussen 5.000 en 6.000 toeren remt de voorwaartse drang, pas vanaf 7.000 toeren gaat de Honda de zwakkere Kawasaki weer voorbij. Dat betekent dat de Honda vaak tegen de achterlichten van de Z900SE en GSX-S1000 aankijkt. Alleen bovenin het toerenbereik tikt de Honda het niveau van de andere twee aan.

Vermogen aan de krukas. Metingen op de Dynojet 250-testbank, gecorrigeerd volgens 95/1/EG, maximaal mogelijke afwijking ±5%.

De nieuwe CB1000 Hornet, vooral in deze SP-uitvoering, verrijkt zonder twijfel de 1.000cc-viercilinderklasse. Dat is niet alleen te danken aan zijn comfortabele ergonomie, maar ook aan zijn prijs. Iedereen die zijn heil zoekt in de pk/euro-verhouding zal de Hornet waarschijnlijk zien als een van zijn gedroomde nieuwe motoren. Hij heeft echter ook enkele nadelen. Het topvermogen verbloemt bijvoorbeeld niet genoeg dat hij bij lage en gemiddelde toerentallen te weinig aan de ketting trekt. De 'oldie but goldie' GSX-S1000 laat zien hoe dat moet. De Suzuki strooit altijd met voldoende vermogen, trekt vlot weg en is bovenin het toerenbereik net zo sterk als de Honda. Voor liefhebbers van sportieve nakeds is dit puur feest, maar je moet wel een beetje kracht in de handen hebben. De vering, die is afgestemd op stabiliteit, en de 190/50-achterband verhinderen een net iets frivoler stuurgedrag. De Kawasaki Z900SE heeft dit tot in de puntjes voor elkaar, net als de onderdelen vlot sprinten en soepel vooruit marcheren in de zesde versnelling. En omdat de Kawasaki heel scherp is geprijsd, eindigt de bestseller uit Akashi logischerwijze op de eerste plaats. Viercilinder-naked-topprestaties voor een geweldige prijs! ■ »

028-045_VT_Nakeds_W.indd 42-43 26.05.25 16:12

MOTOPLUS -CONCLUSIE

1 Kawasaki Z900SE
Superscherpe prijs, updates voor uitrusting en assistentiesystemen, terwijl het geweldige basiskarakter behouden is gebleven. De nieuwe Z900SE is op overtuigende wijze gemodificeerd om zijn plaats in de zon veilig te stellen en te onderstrepen dat prestaties niet alles zijn.

2 Suzuki GSX-S1000
Een motor als een vesting, met een motorblok dat net als voorheen met kracht en goede manieren pronkt. Sportieve rijders zullen blij zijn met de stabiliteit, terwijl comfortzoekers beter ergens anders kunnen kijken. Wij zien graag meer elektronica en een andere maat achterband voor 2026.

3 Honda CB1000 Hornet SP
De Honda Hornet SP is een prima motorfiets met een al even prima rijwielgedeelte. Deze directe vergelijking brengt echter ook zijn zwakke punten aan het licht, waarvan de dip in het middengebied het meest in het oog springt. Hierdoor moet de Honda achter in de rij plaatsnemen, ondanks dat hij punten scoort met zijn aantrekkelijke prijs.

MOTOPLUS -BEOORDELING

	Maximale score	Honda CB1000 Hornet SP	Kawasaki Z900SE	Suzuki GSX-S1000
MOTORBLOK				
Acceleratie in zes	40	31	34	33
Acceleratie	40	33	29	34
Topsnelheid	20	16	17	18
Motorkarakteristiek	30	23	24	25
Gasrespons/lastwisselreacties	30	21	22	23
Motorloop	30	21	22	22
Koppeling	20	14	16	15
Schakelen	20	15	16	15
Versnellingsbak-spatiëring	10	9	8	8
Starten	10	8	8	9
Totaal	**250**	**191**	**196**	**202**
RIJWIELGEDEELTE				
Wendbaarheid	40	29	31	28
Stabiliteit in bochten	40	29	28	31
Stuurgedrag	40	30	29	29
Feedback	10	8	7	8
Grondspeling in bochten/onder blok	20	17	17	17
Rechtuitstabiliteit	20	15	14	15
Veringafstelling voor	20	15	14	14
Veringafstelling achter	20	14	14	13
Veercomfort	20	12	13	10
Rij-eigenschappen duo	20	12	12	13
Totaal	**250**	**181**	**179**	**178**
PRAKTIJK				
Ergonomie rijder	40	29	28	27
Ergonomie passagier	20	6	7	8
Windbescherming	20	0	1	0
Zicht	10	8	7	7
Lichtopbrengst	20	15	15	15
Uitrusting	30	15	18	12
Gebruiksgemak/onderhoud	20	12	14	14
Rijklaar gewicht met volle tank	10	6	6	6
Instelmogelijkheden vering	10	7	7	5
Bagagemogelijkheden	10	0	2	2
Laadvermogen	10	5	4	5
Actieradius	30	20	22	20
Afwerking	20	13	15	14
Totaal	**250**	**136**	**146**	**135**
VEILIGHEID				
Remvertraging	40	29	30	29
Doseerbaarheid remmen	30	25	26	24
Remstabiliteit solo/duo	20	13	13	14
Oprichtneiging bij remmen	10	6	7	8
ABS-werking	20	12	13	15
Stuurslaan	10	7	7	7
Elektronische hulpsystemen	20	8	12	9
Totaal	**150**	**100**	**108**	**106**
KOSTEN				
Prijs testmotor	30	16	16	14
Garantie	10	9	8	9
Verbruik (secundaire weg)	30	19	21	16
Kosten beurt	20	18	17	18
Onderhoudskosten	10	3	4	3
Totaal	**100**	**65**	**66**	**60**
TOTAAL	**1000**	**669**	**695**	**677**
PLAATS		**3**	**1**	**2**
Prijs-kwaliteitverhouding*	**10**	**8,4**	**9**	**7,6**

* Bij de berekening van het cijfer voor de prijs-kwaliteitverhouding wordt uitgegaan van de basisprijs plus die van de functionele accessoires.

+ De Z900 zet nog flinke stappen in de zesde versnelling, met ook een prettige koppeling. Kracht, souplesse, afstelling – met deze features weet de GSX-S1000 te overtuigen.

− Een gemeten 156 pk sterk, maar toch de laatste plek op dit onderdeel. Met een sterker middengebied had er voor de Honda meer in gezeten.

WINNAAR MOTORBLOK: SUZUKI

+ De hoogwaardige Öhlins-vering van de Hornet betaalt zich uit met goede feedback en dus vertrouwen. Ook top: de wijze waarop de Z900SE zich in het bochtenwerk houdt en de bochtenstabiliteit van de Suzuki.

− Comfort en Suzuki, dat gaat niet altijd samen.

WINNAAR RIJWIELGEDEELTE: HONDA

+ De voor modeljaar 2025 verbeterde uitrusting, daarnaast de grootste actieradius en prima afwerking leveren de Z900SE hier de eerste plek op. Alle drie beschikken ze over uitstekende verlichting.

− Windbescherming, belading, bagagemogelijkheden – daar kunnen we eisen aan stellen, maar dit trio stuurt daar met een grote boog omheen.

WINNAAR PRAKTIJK: KAWASAKI

+ Hellingshoekafhankelijk ABS en tractiecontrole leveren Kawasaki de winst op.

− De Honda wil zich bij remmen onder hellingshoek nadrukkelijk oprichten, terwijl de Suzuki-remmen wat giftiger zouden mogen toehappen.

WINNAAR VEILIGHEID: KAWASAKI

+ Zes jaar garantie bij Honda en Suzuki en vier jaar bij Kawasaki, vrij zorgeloos plezier dus.

− Onderhoud is bij geen van de drie heel voordelig.

WINNAAR KOSTEN: KAWASAKI

WINNAAR PRIJS-KWALITEIT: KAWASAKI

Een dikke voorsprong op de nummer twee in de test en ook nog eens het meest voordelig in de aanschaf. Duidelijke zaak!

028-045_VT_Nakeds_W.indd 44-45
26.05.25 16:12