



# KAWASAKI Z1100 SE

We mogen 'm gerust en klassieker noemen: Kawasaki's Z1000. De bonkige naked zag vijftig jaar geleden het levenslicht en deed daarna in vele gedaantes de mondiale motorharten sneller kloppen. Tot 2020, toen de Euro5-horde te hoog bleek en de populaire literfiets plots stilletjes uit de line-up verdween ten faveure van de Z900 en Z H2, maar nu is ie terug ... mét 1100-blok tussen de framebalken.

*Tekst Randy van der Wal*

*Fotografie Shot-Up Productions, Manu de Soomer*

“De Z1000 is een Z1100 geworden, al zal het ook voor de grootste Z-fanboy of -girl een vrijwel onmogelijke opgave zijn om dat verschil aan de buitenkant te zien.”

**O**ké, dus de Z1000 is een Z1100 geworden, al zal het ook voor de grootste Z-fanboy of -girl een vrijwel onmogelijke opgave zijn dat verschil aan de buitenkant op te merken. Kawasaki heeft namelijk besloten het licht opgepompte blok niet te vergezellen van een licht opgefrist uiterlijk. De Z1100 heeft vrijwel een-op-een de Sugomi designfilosofie van de Z1000 overgenomen, los van een iets aangepast voorspatbord, een flyscreen en blokspoiler met vinnen. Daar kun je wat van vinden, het oorspronkelijke design is immers uit 2014 en dus dik tien jaar oud. Als je dan na vijf jaar pauze een model terug op de markt brengt, draagt een kleine facelift natuurlijk wel bij aan het betere ‘nieuw!’-gevoel. Daar dachten ze bij Kawasaki duidelijk anders over, ze stofften de bestaande Z1000 af en lieten daar vervolgens het dikkere blok en het veel riantere elektronicapakket in zakken. ‘If it ain’t broke, don’t fix it’, dat idee. Op de vraag waarom de Z nu terugkeert in de markt in 1100-vorm hebben ze bij Kawasaki wel een antwoord: het 1.000cc naked segment groeit (denk aan de Honda CB1000 Hornet) en intern was het gat te groot tussen de betaalbare Z900 en de op alle vlakken beestachtige H2 R. Daar past een Z1100 dus goed tussen.

#### DE SE-VERSIE

Los van het feit dat het ontwerp dik tien jaar oud is staat er wel nog steeds wat, concludeer ik als ik m’n rondje loop rond de Z1100 in de Belgische kasteeltuinen, het vertrekpunt van onze testrit. Kort en agressief, met de neus naar beneden en kont omhoog, als een sprinter in de startblokken, de Sugomi Z ten voeten uit. Dat rondje leert ons ook dat er wel degelijk dingen nieuw zijn aan de Z1100. Neem het 5” TFT-dashbord dat we al kennen van de Z900, dan weet je aan de hand van de rijmodi, up/down quickshifter, cruise control en vernieuwde knoppenwinkel dat de dikste uit de Z-stamboom op elektronicavlak ook een aardige stap heeft gemaakt.

Up/down quickshifter en cruise control zijn te danken aan de ride-by-wire gasklepbediening, terwijl een zesassige IMU ervoor zorgt dat tractiecontrole (drie standen en ‘uit’) en ABS nu hellingshoekgevoelig zijn. De rijhulpsystemen zijn op hun beurt weer gelinkt aan de vier rijmodi; Rain, Road, Sport en de zelf in te stellen Rider optie. Als we verder kijken zien we ook dat we hier te maken hebben met de nog een toefje sportievere SE-versie. Die sportieve variant had de Z1000 destijds nog niet maar is binnen Kawasaki-kringen anno 2025 behoorlijk ingeburgerd. Het verschil met de standaardversie? De SE doet het met goudkleurige vorkpoten (zelfde 41 mm Showa als standaard), een Öhlins S46 schokdemper achter, Brembo M4.32 monoblocs, Brembo schijven - inclusief staalomvlochten remleidingen - en als ‘toetje’ nog een USB-C aansluiting op het stuur. Al blijft dat laatste, hoe praktisch ook, toch een onooglijk kastje.

#### DIEPDONKER, BOTERZACHT

Je navigatie koppelen behoort ook tot de mogelijkheden, maar dat is in dit geval niet nodig aangezien we achter de voorrijder het grindpad af sukkelen. Wat gebleven is, is de herkenbare diepdonkere en boterzachte loopcultuur van de vier-in-lijn, die afdalen langs een natgeregend grindpad met de slaop nog in de ogen tot een absolute peulenschil maakt. De naadloos draaiende vierpitter beantwoordt de input van de rechterpols met verbluffende souplesse, tel daar de vederlichte (servo-assisted) koppeling bij op en je weet dat je ook bij (extreem) lage toeren deze bullige vierpitter wel om een boodschap kunt sturen. Het lijkt erop dat de digitale aansturing van de gaskleppen dat smeuge gevoel nog verder aandikt, zeker in Road Mode. In Sport sjiptelt er iets meer venijn in de gasrespons, maar dat is in dat geval ook precies wat je wil. >>



#### CHECK DE VIDEO

Uitgebreide videoreview van de **Z1100 SE** doorheen de Belgische Ardennen!



**Rijmodi:** 4 (Rain, Road, Sport, Rider)

**Tractiecontrole:** ja, drie standen en uit

**ABS:** ja, bochten-ABS

**Quickshifter:** up/down

**Slipperkoppeling:** ja

**Connectiviteit:** ja

#### DASHBOARD

De boel aansturen doe je via het 5” TFT-dashbord met connectiviteit, twee lay-outs (waarvan eentje met verslavende hellingshoekindicator), turn-by-turn navigatie en spraakbesturing via de Rideology App. Verder zien we ledverlichting rondom, nieuwe elementen in het Sugomi design zijn de vinnen in de bellypan en het nieuwe flyscreen dat er is gekomen om het nieuwe dashbord te beschermen.

#### BLOK

De 1.099cc vier-in-lijn kennen we onder-tussen natuurlijk uit de Versys 1100 en Ninja 1100SX. Er glipten net als bij de Ninja 1100SX zes paardjes door de staldeur, want ook de nieuwe Z1100 doet het met 136 pk waar dat voorheen 142 was. Het koppel nam dan weer wel licht toe: dankzij de 3 mm langere slag mag de Z1100 nu met 113 Nm bij 7.600 toeren op pad (was 111 Nm @ 7.300 tpm).

#### ELEKTRONICA

De Z1100 leent het elektronicapakket van de Ninja 1100SX: standaard up/down quickshifter, cruise control, hellingshoekgevoelige ABS en tractiecontrole die via de zesassige IMU gemanaged worden door de Kawasaki Cornering Management Function (KCMF). Er zijn vier rijmodi: Sport, Road, Rain en Rider; in die laatste kan de tractiecontrole uitgeschakeld worden voor wie z’n Z graag ongefilterd heeft.

#### VERING EN REMMEN

De standaard Z1100 doet het met een volledig instelbare SFF-BP upside-down en een eveneens instelbare monoshock achter. Radiaal gemonteerde vierzuiger monoblocs grijpen voor op 310 mm schijven. De SE-versie herken je aan de goudkleurige vorkpoten - geen Öhlins, zelfde Showa als de gewone - en de S46 Öhlins monoshock achter. Ook de remmen acteren op de SE een trapje hoger, met radiaal gemonteerde Brembo monoblocs M4.32, Brembo schijven en staalomvlochten remleidingen.

#### FRAME

Het alu twin spar frame is ongewijzigd. De zithouding kreeg wel een update, met een nieuw stuur dat 22 mm breder werd en 13 mm verder naar voren is geplaatst. Zithoogte (815 mm), tankinhoud (17 liter) en rijklaar gewicht (221 kg) zijn hetzelfde als op de oude.

IN DETAIL





Seperate Function Showa vork, met links duidelijk de instelling voor de veervoorspanning. De in- en uitgaande demping zit rechts. | Met de komst van de SE-versie nu dus ook Brembo M4.32 monoblocs op de Z1100. | Joekel van een uitlaat oogt niet heel charmant. Houd budget vrij om te shoppen voor iets leukers.

VOLLER GEVOEL

Net als bij de Ninja 1100SX ging ook bij de Z de focus op meer middengebied, wetende dat de Z1100 een straatmotor pur sang is en dus vooral uit een lekker gevuld vaatje moet tappen in het toerenbereik dat er in dat geval toe doet; grofweg tussen de 4.000 en 9.000 toeren. Dat de Z1100 6 pk heeft ingeleverd ten opzichte van z'n voorganger doet het misschien niet lekker aan de toog, het vollere gevoel bij lage toeren en de lichte winst op koppelvlak (+2 Nm) heeft op de dadendrang van de vier-in-lijn turbine juist alleen maar een positieve invloed.

Even een auto inhalen, een tussensprintje trekken of een stoplicht shoot-out op je naam schrijven is meer dan ooit een fluitje van een cent. Dermate makkelijk dat de tractiecontrole bij stevig poken overuren maakt om het voorwiel op de grond te houden. Met TC in stand 2 is de bemoeizucht me net even te veel van het goede, stand 1 is beter. Wil je de teugels volledig laten vieren dan selecteer je in Rider Mode 'KTRC Off', hou er wel rekening mee dat je dan ook onder hellingshoek geen digitale assistentie hoeft te verwachten. Het is overigens wel zo dat eenmaal rond de 10.000 tpm de motorische polonaise drastisch een halt wordt toegeroepen, maar dat is een kwestie van op tijd de up/down quickshifter aan het werk zetten. Geen zorgen, want die is om door een ringetje te halen. Op- en terug-schakelen gaat als een mes door de boter en razendsnel, echt feilloos.

TIKKIE STUG

Is het motorisch vooral een feest der herkenning maar dan met een vleugje

meer 'oomph' over de hele linie, ook qua sturen voelt het als thuiskomen. Het vingervlugge insturen van Z1000 is door de 1100 een-op-een overgenomen. Wel zit je nu iets relaxter omdat het stuur niet alleen breder is geworden, maar ook een stukje verder naar voren staat.

"Het lijkt erop dat de digitale aansturing van de gaskleppen het smeùige gevoel nog verder aandikt, zeker in de Road rijmodus."

Het zijn kleine verschillen maar gevoelsmatig is de 1100 iets 'ruimer', al blijft ook de 1100 een korte en gedrongen machine. Dat merk je goed als je op het dashboard of in de spiegel wil koekeloeren, die zitten dermate dicht op het bovenlijf dat je echt het hoofd moet draaien om beide binnen je blikveld te krijgen. Geen probleem, wel karakteristiek. Het kwieke insturen wordt door de Showa vork beantwoord met veel feedback, feedback die (voor en achter) op een hobbelige ondergrond - we zijn in België - wel wat doorslaat naar onaangenaam direct. De dempingsetting is behoorlijk aan de stugge kant.

BEETJE KNOKKEN

Een Z900 verteert dit soort oneffenheden met meer souplesse, net als dat een Z900 iets makkelijk doorrolt naar diepere hellingshoeken vanwege diens 180/55 band achter, de 'platte' 190/50 van de Z1100 vraagt wat meer fysieke input bij het uitstippelen van de rijlijn. Dat is persoonlijke smaak, sommigen houden juist van een beetje knokken en het past ook wel bij het 'ruwe bolster'-karakter van de Z1100. Fijne bijkomstigheid op de SE is de Brembo

rempartij die z'n reputatie waarmaakt: mooi progressief en genoeg power om met twee vingerkootjes de rijklaar 221 kilo zware Z1100 af te stoppen. Ook wel lekker, merk ik op een laatste eindsprint over de snelweg terug naar het hotel: de langere vijfde en zesde versnelling. Waar je op de Z1000 tijdens snelwegcruisen snel geneigd was door te schakelen naar een fictieve zevende versnelling, zit de 1100 op kruissnelheden van pakweg 120-140 km/u een stuk lager in de toerenschaal. Dat geeft rust aan de kop en zal qua verbruik ook nog wel een verschil(letje) maken.

DE RIVALEN VAN DE KAWASAKI Z1100 SE



HONDA CB1000 HORNET SP  
L4 · 1.000cc · 157 pk · 212 kg ·  
€ 13.999,- (BE: € 12.999,-)



SUZUKI GSX-S1000  
L4 · 999cc · 152 pk · 214 kg ·  
€ 14.999,- (BE: € 13.199,-)



YAMAHA MT-10  
L4 · 998cc · 166 pk · 212 kg ·  
€ 18.199,- (BE: € 16.199,-)



- Helm:**  
AGV Pista GP RR
- Jas:** Dainese Racing 5
- Broek:**  
Dainese 5-Pocket Denim
- Schoenen:**  
Dainese Suburb Air
- Handschoenen:**  
Dainese Karakum

CILINDERINHOUD  
1.099cc

CONFIGURATIE  
VIER-IN-LIJN

MAX. VERMOGEN  
136 PK

GEWICHT  
221 KG

PRIJS  
€ 13.199,-  
[SE: € 14.999,-]

PLUS- EN MINPUNTEN



- Beresterk blok loopt in oljiefolie
- Upgrade elektronica
- Uitmunten de quickshifter



- Looks dik tien jaar oud
- Verschil Z900 vrij klein
- Stug gedempt



CONCLUSIE

Met de nieuwe Z1100 wil Kawasaki het gat dichten tussen de Z900 en de Z H2, mede om te voorkomen dat de Z900 rijder 'die iets meer wil' de biezen pakt richting de concurrentie. Het is aan de Z1100 om de linies gesloten te houden en daar zal deze opgepompte vierpitter wel in slagen, vermoed ik. De Z1100 is in veel opzichten de Z1000, maar dan met meer cc's, meer koppel, meer elektronica en in het geval van de SE-versie een iets verfijnder rijwielgedeelte. Het is een straatmotor van het zuiverste water, met koppel in overvloed daar waar je het wilt hebben, een naadloos opererende up/down quickshifter, verbluffende motorische souplesse en een scherpe prijsstelling: 13.199 euro voor de standaard versie (alleen in zwart) en 14.999 euro voor de hier gereden Z1100 SE. De stugge dempingsetting zal je moeten slikken, net als - mocht je daar gevoelig voor zijn - de tien jaar oude looks. Eén ding is zeker, ondanks vijf jaar absentie is de rol van de dikste uit de Z-line-up nog lang niet uitgespeeld. ■



KAWASAKI Z1100 (SE)

|                              |                                                                                                          |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor:</b>                | 1.099cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde vier-in-lijn, DOHC 77,0 x 59,0 mm                                 |
| <b>Boring x slag:</b>        | 11,8:1                                                                                                   |
| <b>Compressieverhouding:</b> | 136 pk @ 9.000 tpm                                                                                       |
| <b>Max. vermogen:</b>        | 113 Nm @ 7.600 tpm                                                                                       |
| <b>Max. koppel:</b>          | injectie, ride-by-wire                                                                                   |
| <b>Brandstofvoorziening:</b> | zesbak, slipperclutch, ketting,                                                                          |
| <b>Transmissie:</b>          | quickshifter up/down aluminium twin spar                                                                 |
| <b>Frame:</b>                | 41 mm Showa SFF-BP, volledig instelbaar, 120 mm veerweg                                                  |
| <b>Voorvering:</b>           | horizontale back-link schokdemper (Ohlins S46) , volledig instelbaar, 136 mm veerweg                     |
| <b>Achtervering:</b>         | 310 mm (Brembo) schijven met radiaal gemonteerde Nissin (Brembo M4.32) vierzuigerremklauwen, bochten-ABS |
| <b>Voorrem:</b>              | 260 mm schijf met enkelzuigerremklauw, bochten-ABS                                                       |
| <b>Achterrem:</b>            | 120/70-ZR17 / 190/50-ZR17 (Bridgestone S23)                                                              |
| <b>Banden voor/achter:</b>   | 1.440 mm                                                                                                 |
| <b>Wielbasis:</b>            | n.b. / n.b.                                                                                              |
| <b>Balhoofdhoek/naloop:</b>  | 221 kg (rijklaar)                                                                                        |
| <b>Gewicht:</b>              | 815 mm                                                                                                   |
| <b>Zithoogte:</b>            | 17 l                                                                                                     |
| <b>Tankinhoud:</b>           | € 13.199,- (€ 14.999,-)                                                                                  |
| <b>Prijs Nederland:</b>      | € 12.199,- (€ 13.999,-)                                                                                  |
| <b>Prijs België:</b>         |                                                                                                          |