



# KAWASAKI Z E-1





Op de EICMA eind 2022 stonden voor het eerst de gloednieuwe elektrische Ninja & Z e-1, Kawasaki's eerste volledig elektrische motorfietsen met een extra groen tintje. Eind vorig jaar kregen we de kans om officieel plaats te nemen tijdens de mediapresentatie van beide modellen, maar vandaag rijden onze lezers stuk voor stuk met de eerste elektrische Kawasaki motorfiets.

### Herkenbaar

Wat meteen opvalt, is dat de nieuwe motorfietsen duidelijk te identificeren zijn als het merk Kawasaki. Dit komt grotendeels door de herkenbare Sugomi-styling die we al kennen van andere modellen van dit merk. Deze nieuwe e-1 modellen zijn ontworpen voor potentiële rijders met een A1-rijbewijs (of een B-rijbewijs in België), die geïnteresseerd zijn in geavanceerde technologie. De nieuwe Kawasaki's zijn gericht op het 125cc-equivalente segment, wat natuurlijk in België een grote markt is, maar ook in Nederland een gestage groei laat zien. Dezelfde trend is merkbaar in het aanbod van elektrische tweewielers in deze klasse, zoals de Segway E300SE, Silence S01+ en de BMW CE02. Hoewel Zero al geruime tijd elektrische motorfietsen levert, zijn deze aanzienlijk duurder dan de nieuwe elektrische Kawasaki's. Over de prijzen gesproken: de Z e-1 is verkrijgbaar in Nederland en België vanaf €8.439,- en de Ninja e-1 vanaf €9.039,-.



### Onze eerste conclusie

Na het rijden op de Kawasaki hadden we al snel de ervaring dat dit gewoon heel natuurlijk rijdt. Het vermogen wordt lineair

en soepel afgegeven. In de normale road-modus is de acceleratie misschien wat bescheiden, maar met de e-boost knop ingedrukt voelt het als een krachtige duw



in de rug, waardoor je gemakkelijk ander verkeer achter je laat tijdens het accelereren. Om oververhitting te voorkomen heb je 15 seconden de beschikking over de e-boost,

maar dit blijkt in de praktijk meer dan genoeg. Eenmaal op snelheid schakel je de knop uit en rij je geruisloos met het andere verkeer mee. Na het opgebruiken van de

15 seconden kun je de knop direct weer gebruiken, pas als de accucapaciteit onder de 30% zakt wordt de e-boost-functie uitgeschakeld. Uiteraard is het herhaaldelijk gebruik van deze knop niet bevorderlijk voor de actieradius. In de stad kun je prima uit de voeten in de Road-modus met een topsnelheid van 79 km/u of zelfs de ECO-modus met een topsnelheid van 59 km/u. Wil je toch wat meer kracht om vlot in te halen, dan kun je ook in de ECO-modus de e-boost gebruiken en wordt de topsnelheid verhoogd naar 69 km/u.

Wat betreft het rijwielgedeelte voelt het aan als een conventionele Kawasaki, wat niet verwonderlijk is gezien het gebruik van frames en vering van de eerdergenoemde 400-modellen. De Z e-1 gedraagt zich als een 400-model, wat betekent dat je te maken hebt met een goed sturende, lichtvoetige motorfiets. Ook het comfort is uitstekend, waardoor je gemakkelijk langere ritten comfortabel kunt afleggen. Natuurlijk hangt dit af van de werkelijke actieradius, waarvoor Kawasaki 72 km (WMTC) opgeeft. Tijdens onze eerdere testrit hebben we gemerkt dat dit onder ongunstige weersomstandigheden en frequent gebruik van de e-boost snel afneemt. Hoe de actieradius zich onder normale omstandigheden zal gedragen, met inbegrip van het vaak sportieve rijgedrag van motorjournalisten, weten we na deze rijderstest. Waar we verder

### // Kawasaki Z e-1

**Motor** luchtgekoelde, permanent magneet synchroonmotor  
**Nominaal vermogen** 6,8pk (5kW)  
**Maximaal vermogen** 12pk (9kW)  
**Koppel** 40,5Nm  
**Accu** 2x 50,4V/30Ah (gewicht 11,5kg per stuk)  
**Max. snelheid:**  

- ECO Mode 56km/u (+ e-boost 69km/u)
- Road Mode 79km/u (+ e-boost 99km/u)

**Gewicht** 80kg  
**Remmen voor** 290mm schijfrem, remklauw met dubbele zuigers  
**Remmen achter** 220mm schijfrem, remklauw met dubbele zuigers  
**Banden voor** 100/80-17  
**Banden achter** 130/70-17  
**Actieradius** 72km (WMTC)  
**Oplaadtijd per accu** 3,7u (0-100%), 1,6u (20-85%)  
**Afmetingen** 1.980 x 690 x 1.980 mm  
**Wielbasis** 1.370 mm  
**Gewicht** 135kg  
**Kleur** Metallic Matte Lime Green / Ebony / Metallic Bright Silver  
**Prijs NL/BE** €8.439,- (Ninja e-1 €9.039,-)  
**Importeur NL/BE** Kawasaki Benelux  
**Website NL/BE** www.kawasaki.nl / www.kawasaki.be







niet op terug hoeven te komen zijn de uitstekende remmen die Kawasaki op deze e-1 monteert. Met aan de voorzijde een schijfrem met een diameter van 290mm en aan de achterzijde een exemplaar met een diameter van 220mm. Aan pure remkracht geen gebrek, al valt er met een vooruit-

ziende blik ook prima op de motor af te remmen via het regeneratiesysteem waarmee je direct weer wat energie terugwint. Het is natuurlijk leuk om te lezen wat wij ervan vinden, maar wat vinden onze lezers van de nieuwe elektrische Kawasaki Z e-1?

### Onze rijders

- Benno Gravendijk werkt op Schiphol en rijdt dagelijks zo'n 60 km met z'n motorfiets, een Honda CBR 600, naar z'n werk en gebruikt hem veel in z'n vrije tijd. Is benieuwd naar elektrisch rijden op een motorfiets.
- Leonard Scheerhoorn werkt bij de politie en rijdt dagelijks zo'n 40 km met een SYM Fiddle 50cc naar z'n werk. Gebruikt de scooter voor woon-werkverkeer en privé. Zoekt een lichte motorfiets naast de SYM Fiddle.
- Richard Koster werkt op een van de terminals op de Maasvlakte en heeft onlangs z'n wilde haren verloren door de verkoop van z'n Suzuki GSX-R 750. Is opnieuw aan het kijken voor een motorfiets.
- Dennis van der Torre werkt als zelfstandig installateur en heeft op dit moment geen motorfiets, maar is wel op zoek naar een lichte motorfiets voor in de weekenden. Reed in het verleden diverse sportieve Honda motorfietsen.
- Maurice van Oosten is uitgever van het magazine Scooter&bikeexpress en rijdt dagelijks zo'n 35 km op alles wat twee wielen en een brandstof- of elektromotor heeft.





**Benno Gravendijk**

Als we spreken over petrolheads dan kunnen we 't best bij Benno aankloppen want wat Benno afgelopen jaren in de garage heeft gehad is lang niet op 1 hand te tellen. Onder-tussen rijdt hij zijn kilometers op een Honda CBR, maar eerder stond er een Ducati, een Royal Enfield en een Yamaha in de garage. Vandaag is het groen (Kawasaki) wat de klok slaat en ontbreekt het niet aan enthousiasme over de elektrische Z e-1. "Deze motorfiets steekt echt heel goed in elkaar en je hebt, ondanks dat het een A1-klasse is, met een volwaardige motorfiets te maken zoals ik van het merk gewend ben. Wat mij opvalt is de rust waarmee ik door de stad rijd zonder opgejaagd te worden of te hoeven schakelen. Met een brandstofmotor heb je soms toch de neiging hem door te jagen in de toeren wat hiermee gewoonweg niet kan. Ook het wachten voor een verkeerslicht is een nieuwe ervaring want hier geen ronkende 1-, 2- of 4-cilinder, maar rust. Ik ben een liefhebber van een heerlijk stukje sturen door de Dolomieten en de Z e-1 stelt mij zeker niet teleur. Het rijwielgedeelte steekt goed in elkaar en ook het remsysteem voldoet perfect voor dit gewicht. Tijdens



het rijden zit ik vooral te denken waar ik de Z e-1 voor zal gebruiken? Voor mij is de elektrische Kawasaki de ideale motorfiets om naar m'n werk op Schiphol te rijden. De afstand is 30 km enkele reis waarbij ik hem op de zaak gratis kan laden. Ik werk 8 uur aaneengesloten dus er is voldoende tijd om hem op te laden. Als je gaat rekenen

kan dit weleens een heel interessante uitkomst geven."

**Plus- & minpunten**

- + Geweldige stuurmachine
- + Fijne remmen
- + Prima afwerking
- Daar moet ik over nadenken...

**Leonard Scheerhoorn**

Ondanks dat Leonard van de echte 'bromfietsgeneratie' is, heeft zijn schuur de afgelopen jaren volgestaan met (motor) scooters. Een Kymco People 300 en een Sento 50 reed hij jarenlang maar nu staat er een Fiddle IV voor de deur. Ondanks de scooters is hij wel degelijk geïnteresseerd in een lichte motorfiets, vandaar ook dat

hij er vandaag bij is. "Ik zag de aanvraag op facebook voorbijkomen en het leek mij wel iets om elektrische rijden te ervaren." Na een stevige rit door de stad en het havengebied is hij enthousiast over de Z e-1. "De Kawasaki vind ik er goed uitzien en als je snel kijkt zie je eerlijk gezegd niet eens dat hij elektrisch is. Ik reed al eerder met elektrische scooters maar die waren vaak

opvallend zwaar, maar tijdens het rijden heb je van het gewicht van de accu's totaal geen last. Sterker nog, we zijn het er allemaal over eens dat de Kawasaki gewoon heel goed stuurt én remt. Je merkt dat hij op de motor remt en daardoor wat energie teruggeeft aan de accu's. Je hoeft daardoor minder hard te remmen. De remmen zijn erg fijn met veel gevoel en remkracht en goed te doseren. Wat ik persoonlijk minder fijn vind is het ontbreken van ruimte onder het zadel. Je zal hiervoor een topkoffer moeten monteren, als dit mogelijk is. Ik merk wel dat ik niet gewend ben om elektrisch te rijden omdat ik erg bezig ben met de hoeveelheid kilometers die ik nog kan rijden en of ik het nog wel kan halen. We hadden het met elkaar al over de onderhoudskosten, maar die lijken mij niet zo hoog. Op de accu's en de elektromotor na kan er niet zoveel kapot gaan. Ik vond het rijden een leuke ervaring en het heeft mijn verwachtingen zeker overtroffen."

**Plus- & minpunten**

- + Heerlijk stuurgedrag
- + Fijne zitpositie
- + Stil
- Beperkte range

**Richard Koster**

Als een van de eersten trok Richard aan de bel toen wij melding maakten van onze lezerstest met de Kawasaki Z e-1. De Nieuw-Beijerlander heeft jarenlang op een sportieve Suzuki GSX-R 750 gereden, maar besloot onlangs dat hij het wat 'rustiger' aan wou gaan doen. De Suzuki ging dus de deur uit en er wordt met een schuin oog gekeken naar een elektrisch alternatief om het dagelijkse woon-werkverkeer mee af te leggen. De snelweg wordt sowieso vermeden en een enkele rit zou nog geen 40 kilometer in beslag moeten nemen. Kortom, met toch een lichte voorkeur voor een motorfiets in plaats van een elektrische scooter, zou de Z e-1 zomaar dé oplossing voor Richard kunnen zijn. Na de eerste kilometers en bij de eerste fotostop stapt Richard in ieder geval al enthousiast af: "Dat rijdt eigenlijk verrassend goed en makkelijk. Zeker met de boost-knop ingedrukt zit hij heel snel aan de 80km/u. Het is jammer dat de boost-knop niet altijd ingedrukt kan worden en dat als je hem de volledige 15 seconden hebt gebruikt hij weer even moet opladen. In de stad maakt het echter niet heel veel uit, want dan kom je ook zonder de 'boost' makkelijk met het verkeer mee en is hij alsnog uit stilstand



erg snel vertrokken. Qua range zou ik de enkele rit naar mijn werk makkelijk moeten halen, overdag kan ik hem dan opladen en eind van de middag weer met nagenoeg volle accu's naar huis. Handig vind ik ook dat je de lader bovenop de accu's mee kan nemen, dat scheelt weer een rugzak. Bovenal was ik onder de indruk van het kwieke stuurkarakter en de geweldige remmen inclusief ABS, daar kon zelfs mijn oude Suzuki nog een puntje aan zuigen!" Richard is enthousiast, maar zou de Kawasaki graag nog iets langer

willen rijden om uit te proberen. Iets waar we graag aan mee willen (en kunnen) werken, want we mogen een Z e-1 achterhouden voor drie maanden om aan ons duurtestpark toe te voegen.

**Plus- & minpunten**

- + Fijne zitpositie
- + Alles zit degelijk in elkaar
- + Goede remmen
- Windbescherming maar is inherent aan een naked

**Dennis van der Torre**

Als er iemand brandstof door z'n aderen heeft lopen is het Dennis wel, want vanaf z'n 14de jaar zijn het bromfietsen en later motorfietsen van het merk Honda wat de klok slaat. En ook nu nog sleutelt hij graag aan klassieke bromfietsen van dit merk.

"Gek genoeg heb ik zelf nooit Kawasaki gereden, maar dat betekent niet dat ik niets met het merk heb. In mijn jonge jaren heb ik gecrossed en toen kwam ik de 125cc Kawasaki crossmotoren veel tegen. De zaak waar ik mijn motoren kocht was dealer van Honda dus dat maakte de keuze ook wel makkelijk.

"Vandaag heb ik voor het eerst elektrisch gereden en het rijden bevalt mij erg goed. De Z e-1 stuurt sowieso echt heel goed zonder dat je het idee hebt dat je twee zware accu's moet meesjouwen. In de stad is het een echte gooi- en smijtmotor en manoeuvreer je hem langs elke file. De e-boost is leuk om te gebruiken en geeft hem een portie extra kracht, maar tegelijkertijd zie je wel dat de range daardoor hard afneemt. Tijdens de rit heb ik met de powerboost een topsnelheid van 98 km/u gehaald. Gebruik je de boost knop niet dan gaat het allemaal wat rustiger aan. Ik moet vooral wennen aan de range, want ik zit continue te kijken hoeveel kilometer ik nog kan rijden. Dat geeft mij een onrustig gevoel, zeker als je niet weet hoeveel kilometer je op een dag gaat rijden. Je moet echt plannen en niet zomaar opeens een andere weg kiezen want dan kan je zomaar stil komen te staan. Wanneer de range iets groter zou zijn zou ik het wellicht overwegen."

**Plus- & minpunten**

- + Stuurt super
- + Ziet er goed uit
- + Je manoeuvreert overal langs
- wordt nerveus van beperkte range





**Maurice van Oosten**

"Mijn garage stond vol met motoren en scooters, maar inmiddels is daar slechts 1 motorscooter en een elektrische scooter van over. Dat ik nu dagelijks op een elektrische bromscooter met 45 km/u naar mijn werk ga, had ik jaren geleden niet kunnen denken.

Mensen hebben de gewoonte om af te geven op zaken die ze niet kennen. Een elektrische auto, wat moet je ermee? Totdat ze ermee gereden hebben en ervaren dat het relaxt en fijn rijdt. Zo ook bij de elektrische motorfiets, niet voor niets dat ze bij Zero jaar na jaar wachten totdat het besef komt dat er meer bestaat dan een motorfiets met een verbrandingsmotor. Het is ook een mindset, want je zult zaken moeten plannen en vooruit moeten denken en dat kan voor sommigen best weleens lastig zijn. De Z e-1 is de eerste volledig elektrische motorfiets uit de koker van Kawasaki, en wat voor een! Een motorfiets waarvoor we respect hebben want er zijn maar weinig Europese/Japanse fabrikanten die dit aandurven. We hoeven de Japanners niets te leren over een rijwielgedeelte en dat blijkt wel als ik de eerste paar bochten pak: de Z e-1 stuurt verdraaid goed, daar



is iedereen het vandaag over eens. Met de E boost accelereer je voluit en gebruik je de 9 kW vermogen maximaal. Dat de range niet vergelijkbaar is met een 20 liter tank zal je niet verbazen, maar daar koop je deze Z e1 niet voor. In en om de stad is dit je ideale reisgenoot in alle rust."

**Plus- & minpunten**

- + Kwaliteitsproduct hoogwaardige afwerking
- + Messcherp stuurkarakter
- + Fijne remmen
- Bereiken topsnelheid

**Conclusie**

Na een dag rijden op de nieuwe Kawasaki Z e-1 kunnen we met een glimlach op ons gezicht concluderen dat elektrisch rijden op deze motorfiets een ervaring is die je niet snel vergeet. Van het soepele en lineaire

vermogen tot het lichtvoetige stuurgedrag en de fijne remmen, de Z e-1 weet op deze vlakken te verrassen. En hoewel het plannen van je ritten en het bewust omgaan met de actieradius wellicht even wennen is, biedt de elektrische Z e-1 een nieuw perspectief dat

zeker de moeite waard is om te verkennen. Iets wat wij ook gaan doen, want de komende drie maanden houden we een Z e-1 achter om wat uitgebreider te kunnen testen in de vorm van een duurtest. De komende maanden dus meer over de Kawasaki Z e-1 in Scooter&Bikexpress