

2018

02

€ 3,95

MOTOPLUS
POWERED BY MOTORRAD

MOTOPLUS

POWERED BY MOTORRAD

BRANIE DELUXE!

EERSTE TEST
YAMAHA
MT-09SP



LICHTE ALLROADS
A2-AVONTUUR



RIJNLAND-PALTES
VAKANTIE OM DE HOEK



SPORT
DAKAR 2018:
HET COMPLETE
VERHAAL



DUURTEST MV AGUSTA
TURISMO VELOCE 800

EINDSTREEP GEHAALD, MAAR HOE?

OVERZICHT
ALLE TEST-
WINNAARS



P911262



AP 8 710206 248275

HOOGPOTI OPSTAPPE

- **BMW G310GS**
- **KAWASAKI VERSYS-X300**
- **HONDA CRF250 RALLY**



GE RS

Allroads zijn universele talenten. Bagage, snelweg of een gravelpad - er is niets dat ze afschrikt. Maar het gros van deze motoren bevindt zich in het segment boven de 200 kilo gewicht en 100 pk vermogen. De BMW G310GS, Honda CRF250 Rally en Kawasaki Versys-X300 willen bewijzen dat er ook in de A2-klasse echte alleskunnners rondrijden.

| Tekst: Jens Möller-Töllner en Mona Pekarek; Foto's: Markus Jahn |



BMW G310GS



Eerlijk duurt het langst, ook in dit geval. Als het op lekker opschieten op eindeloze snelwegen aankomt, zitten de BMW G310GS, Honda CRF250 Rally en Kawasaki Versys-X300 snel aan hun limiet. Met 40 pk markeert de groene machine uit Akashi de bovengrens qua vermogen van dit trio. Maar daarin verschilt dit drietal niet of nauwelijks van andere opstappers of A2-motoren. Tijd dus om ons met de werkelijk belangrijke rijzaken bezig te houden! Met tamelijk mild

winterweer mogen deze opstap-allroads rond het Gardameer laten zien wat ze in huis hebben. De kleinste wegen en passen naast de grote hoofdwegen, zoals de weg omhoog naar Monte Bondone, naar de Tremalzopas of rond het Lago d'Idro of het Lago di Valvestino, zijn een paar dagen lang het territorium van dit trio.

Alsof de BMW deze trip verwachtte, zo passend is het schoeisel met

een 19-inch voorwiel en 17-inch achterwiel. Maar opgepast! Na het starten heeft de naar achteren hellende en 313 cc metende éencilinder een paar omwentelingen nodig voor hij lekker spontaan op het gas reageert. Wie daar niet aan denkt, blijft met een niet mis te verstane 'plop' staan. Na een paar honderd meter in het stadse geboemel van Riva del Garda is dat echter voorbij en wint de GS met gemak stoplichtsprints van de vierwielige concurrentie. Met veel gelijke



Het dashboard geeft alle nuttige informatie in een oogopslag volledig digitaal weer. De snelheid staat centraal; rechtsboven de tijdsweergave voor de koffiepauze.



Goed bereikbaar tussen de schakelaars voor knipperlicht en verlichting: de knop om het ABS uit te schakelen.



Hier is het goud wat blinkt: radiaal gemonteerde Bybre vierzuiger remklauwen en een 41mm-upside-down voorvork.



Om het zwaartepunt te verlagen, helt het motorblok opvallend ver naar achteren. De cilinderkop is 180 graden gedraaid.



De gecompriëerde versie van de GS oogt sportief en ongecompliceerd, maar de G310GS is een echte straatfiets.

onderdelen en met name door de naar 180 mm vergrote veerwegen hebben ze bij BMW van een naakte G310R deze G310GS gemaakt. Door een langere wielbasis en een hoger gewicht is er weliswaar iets van de verbazingwekkende handelbaarheid van de R verloren gegaan, maar ook dit is nog steeds een enorm makkelijk te beheersen machine. Voor beginners en ook heropstappers niet onbelangrijk: met de metamorfose naar de GS is de zithoogte ook aanzienlijk gegroeid. ▶

HONDA CRF250 RALLY



In de technische gegevens wordt een riante 860 millimeter vermeld. Samen met de volumieuze tank, die de knieën net even wat te ver uit elkaar drukt, en het breed uitvallende zadel voor de bestuurder is het voor kleinere rijders wat lastig om de voeten stevig op de grond te zetten. Als alternatief kun je in het accessoireprogramma van BMW kiezen voor een 15 millimeter lager zadel. Dat zadel verkleint overigens wel de kniehoek, die op de GS al het meest compact van de drie is. Wat dat betreft heeft BMW

zichzelf met de transformatie naar een allroad een klein beetje pijn gedaan. Het hoogteverschil tussen het brede stuur en het zadel is ook het kleinst en bovendien is het zadel het dunst gevoerd. Sportiever en compacter vind je het daarentegen op geen van de beide andere machines. Op kleinere wegen profiteert de BMW er dan weer wel van, want hij laat zich bijzonder enthousiast op één oor leggen, terwijl de comfortabele vering wel raad weet met onvolkomenheden in het asfalt. Daarnaast bieden de gemon-

teerde Metzeler Tourance-banden meer dan voldoende grip en bovendien geeft dit rubber bij het aftasten van de ruime grondspeling prima feedback en vertrouwen. Alleen een greep in het remhendel verandert dat beeld enigszins. Dat ligt niet zozeer aan het niet-instelbare hendel - net als bij beide anderen zijn rem- en koppelingshendel niet instelbaar -, maar meer aan de werking en doseerbaarheid die beter zouden kunnen. Met name bij het sportief insturen op de rem van bijvoorbeeld haarspeldbochten geeft de



Het dashboard van de CRF is vooral zakelijk; het bevat wel een weergave van de brandstofvoorraad maar mist een versnellingsindicator.



Voor het offroad-avontuur: bij de Honda CRF250 Rally schakel je met een druk op de knop het ABS achter uit.



Een dubbelzuiger remklauw en 296mm-wave-remschijf moeten een vlotte stop garanderen, maar dat lukt niet altijd.



Net als de Versys heeft de Honda een link-systeem voor de achtervering. De BMW niet.



Hoe kom ik bij de eerste rallyproef? De looks van de Honda beloven avontuur, nu de motor zelf nog.

voorrem een wat doods gevoel. Als verzachtende omstandigheid voor de rijklaar 173 kilo wegende BMW kan worden aangevoerd dat de andere twee op dit vlak ook een veer laten en het BMW-niveau zelfs niet helemaal halen.

Welke indruk overheerst er aan het eind van de dag? De indruk dat je op de meest rijdynamische van de drie hebt gezeten. Maar ook de indruk dat de BMW het minst allroad is van deze drie. Alhoewel ►

KAWASAKI VERSYS-X300



het motorblok van de opstap-GS bijna het beste van de test is, gewillig van onderuit is, veel punch over een groot deel van het toerenbereik heeft en ook nog eens lekker zuinig is, maakt de machine als geheel de aanduiding GS niet helemaal waar. De windprotectie is te karig voor lange reisetappes, de vering mist wat reserve om bijvoorbeeld een passagier mee te nemen en de tank is te klein. Daardoor mist hij een beetje de echte GS-spirit. Met een gemeten 35 pk heeft de GS een sportief karakter en schiet hij liever lekker op dan dat hij het volgende avontuur opzoekt.

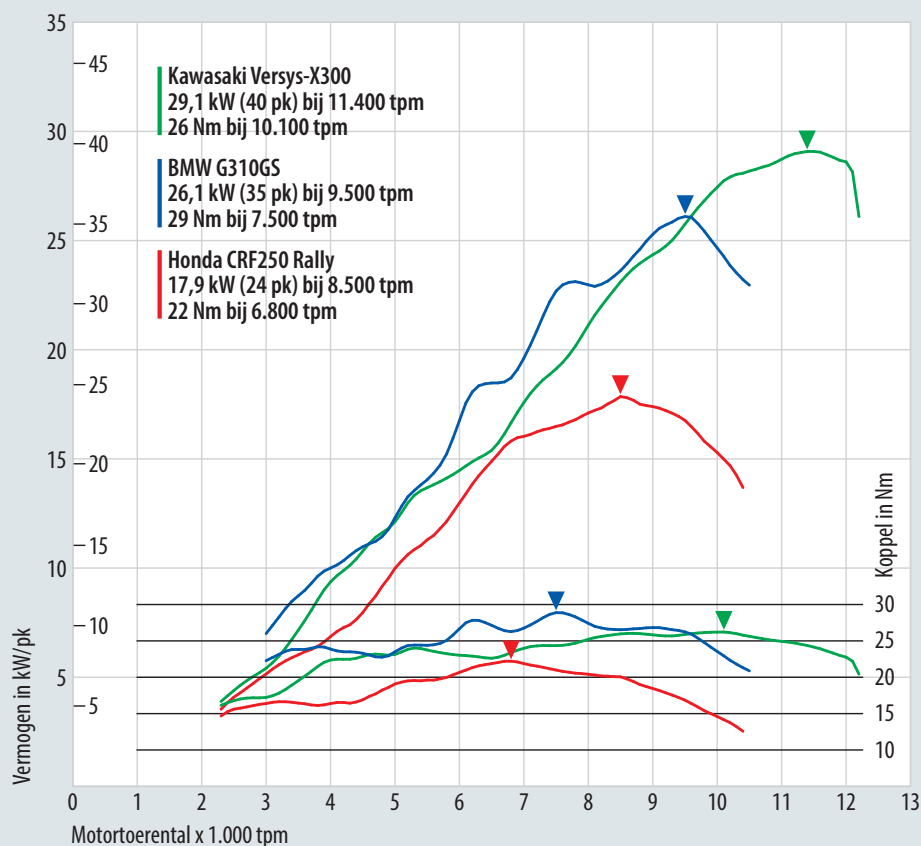
Maar dat gaat veranderen, want de Honda komt in beeld. Eén blik op de CRF250 Rally zegt wat dat betreft al voldoende. Je ziet het woestijnzand al onder de banden van de hoogpotige CRF doorrollen, de duinen van de Sahara verleidelijk lonken enne, waar was de start van de Dakar-rally ook alweer? Deze gedachten komen bij het zien van de Honda al snel bij je op. Als dit geen Adven-

Voor een 300 oogt de Versys behoorlijk volwassen. De hoge ruit beschermt goed tegen de rijwind, de tank loopt mooi smal toe.





VERMOGENSMETING¹



Wie hier aan het kortste eind trekt, is duidelijk: de Honda heeft niet alleen met afstand het laagste vermogen, maar blijft ook met een koppel van 22 Nm bij 6.800 tpm ver achter bij de andere twee. Dat de Honda het lichtst is, helpt hem bovendien niet echt verder, aangezien de overbrenging veel te lang is. Hij zou makkelijk 150 km/uur kunnen halen, als het zou mogen. De Kawasaki is het sterkst en levert op top 40 pk. Toch gaat de Versys-X300 pas voorbij de 9.500 toeren langs de BMW, die de Kawasaki tot dat toerental voor blijft. In de praktijk betekent dit dat de Versys-X300 flink toeren moet draaien om vooraan te rijden. De kleine GS demonstreert daarentegen hoe het ook kan: tot de G310GS zijn maximale vermogen van 35 pk bereikt, ligt de eencilinder steeds voor de andere twee, is hij van onderuit uitstekend gemanierd en is hij het meest dynamisch en toegankelijk.

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



Geen van de andere cockpits geeft zo veel informatie. Resterende actieradius, versnellingsindicator; alles is er en nog overzichtelijk ook.

ture is, wat dan wel? Sportieve HRC-looks en echte Bridgestone-banden rond de 21 en 18 inch grote spaakwielen. Zandpaden, we komen er aan!

Maar voordat het avontuur voor de start al de overhand krijgt, nog even snel een blik op



Voetsteunen met trillingsdempers. Wie met de Kawasaki boven de 10.000 toeren komt, weet waarom. Licht kriebelen doet het altijd.

de technische gegevens. De Honda éénpit-ter meet slechts 250 cc, zet 25 paarden aan het werk en volgetankt laat hij de naald van de weegschaal bij 158 kilo stoppen. De grenzen aan de rijdynamiek mogen duidelijk zijn. Wat maakt het uit, vooralsnog mag de ratio



Niet standaard, wel handig: de middenbok. Maakt onderhoud en service makkelijker.

blijven zwijgen. We zwaaien eerst het been maar eens over het 900 millimeter hoge zadel. 250 millimeter veerweg voor en 265 achter zijn een statement. Als je eenmaal zit, is er al een flink aantal millimeters van die veerweg verbruikt. Veel demping hebben >

NO BIKE

NO

GLORY

**KOOP JE
KAARTEN IN DE
ONLINE VOORVERKOOP
VOOR € 14,00**

Online voorverkoop prijs
is geldig tot en met
22 februari 2018



**MOTOR
BEURS
UTRECHT**

22^{T/M} 25 FEB. 2018

MOTORBEURSUTRECHT.NL



Jaarbeurs

**TECHNISCHE GEGEVENS
EN METINGEN**

	BMW G310GS	Honda CRF 250 Rally	Kawasaki Versys-Y300
MOTOR			
Bouwwijze	eencilinder	eencilinder	paralleltwin
Injectie	1x Ø 42 mm	1x Ø 36 mm	2x Ø 32 mm
Koppeling	natte multiplaat	natte multiplaat	natte multiplaat
Boring x slag	80,0 x 62,1 mm	76,0 x 55,0 mm	62,0 x 49,0 mm
Cilinderinhoud	313 cc	250 cc	296 cc
Compressie	10,6 : 1	10,7 : 1	10,6 : 1
Max. vermogen	25,0 kW (34 pk) bij 9.500 tpm	18,2 kW (25 pk) bij 8.500 tpm	29,0 kW (39 pk) bij 11.500 tpm
Max. koppel	28 Nm bij 7.500 tpm	23 Nm bij 6.750 tpm	26 Nm bij 10.000 tpm
RIJWIELGEDEELTE			
Frame	stalen vakwerkframe	stalen dubbel wiegframe	stalen ruggengraat- frame
Voorvork	upside-down, Ø 41 mm	upside-down, Ø 43 mm	telescoop, Ø 41 mm
Remmen v/a	Ø 300/240 mm	Ø 296/220 mm	Ø 290/220 mm
Hulpsystemen	ABS	ABS	ABS
Wielen	2.50 x 19; 4.00 x 17	1.60 x 21; 2.15 x 18	2.15 x 19; 3.00 x 17
Banden	110/80R19; 150/70R17	80/100-21; 120/80-18	100/90-19; 130/80-17
Banden in test	Metzeler Tourance	Bridgestone TW301/302 'F'	IRC Trail Winner GP210
MATEN EN GEWICHTEN			
Wielbasis	1.420 mm	1.445 mm	1.450 mm
Balhoofdhoek	63,3°	61,9°	65,7°
Naloop	98 mm	114 mm	108 mm
Veerweg v/a	180/180 mm	250/265 mm	130/148 mm
Zithoogte¹	860 mm	900 mm	840 mm
Rijklaar gewicht volgetankt¹	173 kg	158 kg	174 kg
Laadvermogen¹	172 kg	158 kg	174 kg
Tankinhoud/reserve	11,0 liter	10,1 liter	17,0 liter
Onderhoudsintervallen	10.000 km	12.000 km	6.000 km
Prijs NL	€ 6.894,-	€ 7.458,-	€ 6.699,-
Prijs testmotor NL	€ 6.894,-	€ 7.458,-	€ 7.286,- ²
Prijs B	€ 5.950,-	€ 6.499,-	€ 5.799,-
MOTOPLUS-METINGEN			
Topsnelheid	153 (143*) km/uur	129 (129*) km/uur	155 (155*) km/uur
Acceleratie			
0 - 100 km/uur	7,2 sec	9,3 sec	6,3 sec
0 - 140 km/uur	17,8 sec	-	15,9 sec
Rollende acceleratie in zes			
60 - 100 km/uur	8,0 sec	10,2 sec	7,7 sec
100 - 140 km/uur	12,0 sec	-	16,4 sec
VERBRUIK			
Secundair	1 op 30,3	1 op 32,3	1 op 26,3
Theoretische actieradius	333 km	326 km	447 km



Rollen over smalle keienpaadjes langs het Gardameer. Dat kunnen ze alle drie, maar de Honda het best.

voorvork en achterschokdemper niet. Zelfs naar offroad-normen zijn de veerelementen erg zacht afgesteld. Hetzelfde geldt ook een beetje voor het motorblok. Het blok hangt soepel aan het gas, maar het gashendel aan de rechterzijde van het wat goedkoop ogende stuur moet vaak helemaal worden opengedraaid om een beetje op te schieten, zelfs in stadsverkeer. Het ontbreekt de eencilinder duidelijk aan elan. Tot 7.000 toeren, tot het maximale koppel van 22 Nm, heeft de CRF nog iets van een vlammetje dynamiek. Daarboven maakt de brandweer direct een eind aan de lol door het subiet uit te blazen. Rechttuit of op een onverhard uitstapje is het nog niet aan voldoende, maar zodra de weg begint te klimmen, raakt het blok al snel buiten adem. Onze metingen onderstrepen dat nog eens. Met 50 cc minder longinhoud dan de concurrenten in deze test en een overbrenging die goed is voor een topsnelheid van 129 km/uur moet de Honda achter aansluiten bij de acceleratiemetingen. Positief daarbij is dat de CRF ondanks het vele volgas-gebruik erg zuinig is met een verbruik van slechts 1 op 32,3, de meest zuinige waarde van de test.

Daarbij toert de kleine Rally-Honda op de bergwegen nog andere talenten uit de hoge hoed. Hij stuurt namelijk enorm lichtvoetig door de meest krappe haarspeldbochten. Dat de Honda door de lange veerwegen en de noppenbanden daarbij wat wiebelig aanvoelt en maar weinig feedback en afrolcomfort biedt, is hem vergeven. Een haast pure offroad als deze CRF250 Rally continu deze verwijten maken, is iets te veel van het goede, ook al verzamelt de Honda daardoor op dit onderdeel niet al te veel punten in onze puntenbeoordeling.

De vermanende wijsvinger mag echter in alle hevigheid tevoorschijn komen als het om de remmen gaat. Met zijn 296 millimeter grote wave-remschijf voor is het met de hardware >

* Fabrieksopgave; ¹ MotoPlus-metingen; ² incl. handkappen, middenbok, valbeugels

van de Honda goed gesteld. De dubbelzuiger remklauw gaat helaas al wel snel door de knieën. Bergaf drie tot vier keer achter elkaar flink remmen voor een haarspeld-bocht en de rem zwaait de witte vlag en laat zich niet meer tot in het regelbereik van het ABS remmen. Met duopassagier kan dat zo nu en dan avontuurlijk worden, ook al omdat een passagier op het smalle zadel niet veel plek heeft. Even een ijsje halen op de hoek gaat, maar Afrika is wel heel ver weg. Het beeld dat de Honda achterlaat is dubbel. Licht terreinwerk kan hij als de lichtste van het stel beter aan dan de andere twee, maar op het asfalt raakt de Honda weer flink achterop bij de BMW en de Kawasaki.

Wie de Honda echter in het hart sluit, wil zo snel mogelijk de tuin voor woestijnzand verruilen - ook als je slechts een balkonnetje hebt. De CRF250 Rally lijkt haast direct ontsproten aan de droom van een avonturier. Maar wat rijdynamiek betreft kan de Honda de belofte van de avontuurlijke looks niet helemaal inlossen.

Dat is al evenmin de bedoeling van de Versys-X300. De Kawasaki belichaamt in deze test het aspect reizen. Dat begint al als je er voor het eerst op gaat zitten. Meer plaats vind je op geen van de andere testmotoren. De knieën sluiten, ondanks de 17 liter tankinhoud, mooi aan op de tank, terwijl de handen goed bij het ideaal gepositioneerde stuur kunnen. Alles geschikt voor een lange trip dus? Bijna, het goed gevormde zadel, dat ook een passagier goed plek biedt, is aan de harde kant. Prima voor een supersport, maar een toerrijder gaat zich er op den duur aan storen.

Die zal daarentegen de goede veringsetting van de 296 cc metende tweecilinder weten te waarderen. Of je nu alleen of met zijn tweetjes onderweg bent, de Versys-X300 trekt zonder tegensputteren in iedere bocht zijn lijn en verliest nooit zijn momentum. Bij insturen zakt de stug gedempte voorvork tot aan de apex maar weinig in, wat uiteraard mooi meegenomen is bij een vlotte bochtendans. De Kawasaki heeft maar weinig aansporing nodig om op één oor te gaan, maar heeft meer dan de BMW en zeker de Honda een voorkeur voor de wijdere lijn. Maar de met extra's als een middenbok en valbeugels 181 kilo wegende test-Kawasaki is dan ook het zwaarst van de drie. In combinatie met de langere wielbasis en relatief lange naloop moet de Versys-X300 hier iets terrein prijsgeven.

Maar als het om windprotectie gaat, pakt de Kawasaki subiet weer de koppositie en onderstreept andermaal zijn reisambities. Dat geldt in principe ook voor het motorblok. De Kawasaki is het sterkst van de drie en dat laat hij - als het moet - ook luidkeels weten. De koppeling werkt enorm licht - de vleugelslag van een zwaluw is bij wijze van spreken voldoende als bedieningskracht - en hetzelfde geldt eigenlijk voor de versnellingsbak. Tot 5.000 toeren wekt het blok de indruk dat hier een eencilinder aan het werk is en niet een aggregaat met twee zuigers.

Maar dan! Vanaf 5.000 toeren verandert het motorkarakter enorm en wil de Kawasaki alleen nog maar toeren vreten. Hoger en hoger! Waar de Honda en de BMW rond 10.000 toeren de zeilen strijken, grijpt de begrenzer van de Versys-X300 pas voorbij 12.000 toeren in. Er staan dus vaak hoge toerentallen in het display van de Kawasaki, die een korte overbrenging heeft. In de vierde versnelling draait het blok bij een snelheid van 50 km/uur al 5.000 toeren, bij 100 km/uur passeert het toerental in de zesde versnelling al de 7.500-grens, terwijl vlak voor de begrenzer de topsnelheid van

155 km/uur wordt aangetikt. Soms zou je een versnelling extra wensen, of een wat lager toerental.

Maar goed, het wakkert wel de sportieve inborst in je aan, alhoewel het ook inspannend kan zijn. Maar verder overtuigt de Kawasaki op alle fronten. Een meer volwassen allroad in deze klasse is er niet, eentje met een grotere actieradius sowieso niet. Daarmee bewijst de Versys-X300, net als de andere twee machines in deze test overigens, dat een A2-allroad ook echt een multi-talent kan zijn. ◀

MOTOPLUS CONCLUSIE

1 KAWASAKI VERSYS-X300

Veel plek, prima actieradius, goede windprotectie: de Kawasaki draait zijn hand niet om voor een flinke trip, en is daar haast consequent op ontwikkeld. Dat zorgt voor een goed gevulde puntenlijst. Afgezien van de remmen is er nauwelijks ruimte voor kritiek. Een terechte winnaar!

2 BMW G310GS

De afkorting GS drukt als een zware last op de schouders van deze machine. De verwachtingen waren hoog en de kleine GS kan er niet helemaal aan voldoen. Aan het motorblok ligt het niet. Een grotere actieradius, meer comfort en meer focus op praktische zaken zouden het verschil kunnen maken.

3 HONDA CRF250 RALLY

Minder reizen, meer offroad - daaraan voldoet deze Honda volledig. Opwindend is het zeker, maar het gaat in deze test wel ten koste van de punten. Het zwakste motorblok van dit trio is zelfs voor offroad-gebruik aan de tamme kant.



MOTOPLUS BEOORDELING

Maximaal
punteaantal

BMW

Honda

Kawasaki

MOTORBLOK	40	3	1	3	
Rollende acceleratie	40	3	1	3	<p>Vermogen telt. Dat is ook van toepassing als de motoren zelf er maar weinig van hebben. Zo neemt de Versys-X300 wat topsnelheid en acceleratie betreft duidelijk afstand van zijn twee tegenstrevers, alhoewel de puntenvoorsprong van de Kawasaki op dit onderdeel niet heel groot is. Meer mag je van deze A2-machines ook niet verwachten. Met zijn licht werkende koppeling en versnellingsbak pakt de Kawasaki vlijtig meer punten, waar de twin er weer een paar van verliest op het onderdeel gasrespons. Dat doen de BMW en Honda beter. Voor een eencilinder loopt de CRF bovendien behoorlijk rustig, terwijl de BMW een heel toegankelijk motorkarakter heeft, maar vanaf 7.000 toeren merkbaar vibreert en na het starten langer een verhoogd stationair toerental aanhoudt dan de andere twee.</p> <p>WINNAAR MOTORBLOK: KAWASAKI</p>
Acceleratie	40	2	1	4	
Topsnelheid	30	3	1	4	
Motorkarakteristiek	30	12	8	10	
Gasrespons	20	14	15	13	
Lastwisselreacties	20	14	14	14	
Motorloop	20	11	12	12	
Koppeling	10	7	8	9	
Schakelen	20	12	12	13	
Versnellingsbak-spatïering	10	9	8	8	
Starten	10	8	9	9	
TOTAAL	250	95	89	99	
RIJWIELGEDEELTE					
Wendbaarheid	40	34	36	33	
Stabiliteit in bochten	40	24	20	26	
Stuurgedrag	40	26	22	25	
Feedback	10	6	4	5	
Mogelijke hellingshoek	20	16	20	14	
Rechtuitstabiliteit	20	15	12	16	
Veringafstelling voor	20	12	8	11	
Veringafstelling achter	20	11	8	12	
Instelmogelijkheden vering	10	1	1	1	
Veercomfort	10	6	8	5	
Rij-eigenschappen duo	20	8	5	11	
TOTAAL	250	159	144	159	
PRAKTIJK					<p>Aangenaam en ver motorrijden, wat dit betreft heeft de Kawasaki de beste papieren. De grote tank van de Versys maakt een actieradius van bijna 400 kilometer mogelijk, en op geen van de beide andere motoren zit je zo aangenaam als op de Kawasaki. Dat geldt trouwens zowel voor de rijder als voor een passagier. Daar komt de meest omvangrijke uitrusting en de goede wind- en weersprotectie nog bij. Onder de streep maakt dat de Versys tot een echte allroad. Op die eigenschappen bijten de andere twee zich de tanden stuk, waarbij de BMW trouwens net als de Kawasaki wel een handig bagagerek heeft. Dat heeft de Honda dan weer niet, maar de CRF heeft wel een afsluitbaar bergvak voor het boordgereedschap met een beetje extra bergruimte. Wat verlichting betreft doen de drie niet veel voor elkaar onder.</p> <p>WINNAAR PRAKTIJK: KAWASAKI</p>
Ergonomie rijder	40	28	26	29	
Ergonomie passagier	20	8	4	10	
Windbescherming	20	3	9	11	
Zicht	20	11	10	11	
Lichtopbrengst	20	12	13	13	
Uitrusting	30	12	9	17	
Gebruiksgemak/onderhoud	30	19	20	20	
Opbergmogelijkheden	10	4	3	4	
Maximale belading	10	3	1	3	
Actieradius	30	20	19	29	
Afwerking	20	13	12	13	
TOTAAL	250	133	126	160	
VEILIGHEID					<p>Een nipte overwinning voor de BMW. Het ABS is net als dat van de Honda (alleen achter) uitschakelbaar. De Kawasaki heeft deze feature niet. Verder doen de G310GS en de Versys-X300 niet veel voor elkaar onder. De zwakke remprestaties van de CRF vallen eerder op. De dubbelzuiger remklauw voor vertoont al snel fading, met name bij pasafdalingen of rijden met passagier.</p> <p>WINNAAR VEILIGHEID: BMW</p>
Remwerking	40	22	18	21	
Remdosering	30	16	14	16	
Remmen met duo/fading	20	10	6	10	
Oprichten bij remmen	10	9	8	9	
ABS-werking	20	11	10	11	
Stuurslaan	20	20	20	20	
Elektronische hulpsystemen	10	1	1	0	
TOTAAL	150	89	77	87	
KOSTEN					<p>Het laagste verbruik en een service-interval van 12.000 kilometer, de Honda geeft het goede voorbeeld. Ook de BMW let op de centen, waar de 6.000-interval van de Kawasaki een hogere score voorkomt.</p> <p>WINNAAR KOSTEN: HONDA</p>
Garantie	30	17	15	15	
Verbruik (secundaire weg)	30	28	29	25	
Inspectiekosten	20	17	20	10	
Onderhoudskosten	20	18	20	18	
TOTAAL	100	80	84	68	
TOTAALSOM	1000	556	520	573	<p>WINNAAR PRIJS-KWALITEIT-VERHOUDING KAWASAKI</p> <p>Ook al is de Versys van enkele extra's voorzien die de prijs iets opdrijven, de winst komt door het flinke puntenvoordeel niet in gevaar.</p>
PLAATS		2	3	1	
RAPPORTCIJFER PRIJS-KWALITEITVERHOUDING	10	8,2	7,0	8,6	

