



KAWASAKI Z900RS

Retro is hot en dus pikt ook Kawasaki – toch al bogend op een rijke historie – graag een graantje mee. Ziehier de Z900RS, directe nazaat van de inmiddels bekende Z900, maar vooral ook geïnspireerd op die ene Kawa die voor de ‘groenen’ op onnavolgbare wijze het viertaktijdperk inluidde: de Z1.





Ducktail à la Z1. Fraai.



Ronde klokken uiteraard, met zelfde 'wijzerstand' en cijfers als de oervader.



Radiale monoblocs. Allesbehalve retro, wel goed.

Het is altijd een beetje een risico om je als fabrikant te wagen aan het retro-concept. Het gevaar ligt namelijk op de loer om de plank faliekant mis te slaan. Ga er maar aan staan als engineer: graag wel moderne techniek, maar dan wel op zo'n manier dat je daar eigenlijk niets van ziet en dan svp ook nog gehuld in het juiste retro-jasje. Een jasje waar de snit feilloos van moet kloppen: oude elementen, maar zicht- en voelbaar wel van nu. Dat kan alleen maar misgaan. Neem de Volkswagen Kever en de 'BMW' Mini of Ducati's Classic-range net na het millennium. Maar het kan ook goed uitpakken. Neem de Fiat 500 of dichter bij huis, Triumphs nieuwste Bonneville. Bij motoren ligt het misschien

nog gevoeliger, aangezien motorrijders regelrechte puristen (lees: hopeloze zeurkousen) zijn en je als fabrikant nieuwe techniek nauwelijks kunt verbergen achter polyester of plaatwerk. Dan krijg je dus gasklephuizen als look-a-like carburateurs (de zwartepietendiscussie verbleekt bij de meedogenloosheid in dit ja/neckamp) en koelribben die er vooral op zitten voor de looks. Aan dat laatste maakt de Z900RS zich ook 'schuldig', maar dat neemt niet weg dat de RS - en in diens slipstream de o zo coole groene Café - van het gros van de liefhebbers de duimen omhoog krijgt. En dan niet alleen op facebook. Dat betekent dus dat Kawasaki z'n huiswerk goed gedaan heeft. En dat is (in dit genre) voor een Japanse fabrikant geen vanzelfsprekendheid. Geplaagd door de eeuwige strijd om het ideale compromis willen die halverwege het project weleens een verkeerde afslag nemen, waarbij esthetiek doorgaans sneuvelt ten faveure van meer praktische zaken. Kawasaki is erin geslaagd bij de RS die balans wel te vinden. En dat is knap.

KRACHT VAN EENVOUD

In zekere zin is het wel goed dat Kawasaki even gewacht heeft voordat het ook op de retro-trein sprong. Het merk kan nu optimaal gebruikmaken van de mega-stap die de Z900 vorig jaar gemaakt heeft: de populaire vierpitter verloor een halve peuterklas aan gewicht en ruidde het luie stuurkarakter van z'n voorganger in voor een zeer levendige en energieke rijbeleving. Dat is natuurlijk een prima springplank voor gezinsuitbreiding, de RS ondervindt immers rechtstreekse concurrentie van bijvoorbeeld de XSR900 triple en de nineT boxer, toch ook geen neo-retro-kattenpis. Wat niet inhoudt

“Het is de stijlvolle ‘teardrop’ tank die meer dan eens bewijst dat schoonheid ‘m juist in de eenvoud zit.”

dat het projectteam aan de rand van het zwembad pina colada's is gaan nippen. Nee, er is serieus werk gemaakt van de RS. Meest in het oog springend is natuurlijk de stijlvolle 'teardrop' tank die meer dan eens bewijst dat schoonheid 'm juist in de eenvoud zit. Eenvoud qua vorm dan. De engineers waren namelijk wel genooddaakt om het buizenframe dusdanig aan te passen dat de tank mooi kon landen op het stalen geraamte. De tankvorm en -positie (plus fraai opgezet logo) was zo bepalend dat pas na plaatsing hiervan over is gegaan tot het uitkristalliseren van de lengte van het subframe, het duozadel en het glooiende achterwerk.

Laatste uiteraard met inbegrip van mini ducktail, net als bij de oervader. Uiteraard wel voorzien van led-achterlicht en knipperlichten want we spreken 2018, maar dusdanig subtiel uitgevoerd dat het geen moment conflicteert met de klassieke lijnen. Voor de koplamp en tellerpartij geldt hetzelfde. Het is een mooie mix van oude ronde lijnen met moderne techniek, zoals het digitale display dat ingeklemd ligt tussen de stijlvol uitgevoerde ronde klokken. Een purist zou ongetwijfeld nog met een stelwielkje de tripmeter op nul willen zetten, maar die knieval wilde Kawasaki dan weer niet maken. Godzijdank, want dan hadden we de uitgebreide info van het display moeten missen. Bediening vanaf het stuur, trouwens. Mooi.

Z1-GEVOEL

Tijd voor actie. Aanslingeren geschiedt uiteraard elektrisch (dat was op de Z1 - als een van de eerste - in 1972 ook al zo), al was een kickstarter best een leuke gimmick geweest... Ik had er een kleine moord voor willen plegen om het aanwezige journaal zich in het zweet te zien werken voor de lobby van het veel-teveelsterrenhotel net even buiten Barcelona. Mezelf inbegrepen. Maar niets van dat alles. De RS loopt als een naaimachine, al valt die kleine rauwe roffel bij stationair draaien meteen al op. Het is voor het eerst dat Kawasaki soundengineers heeft losgelaten op het uitlaatgeluid van een van hun motorfietsen.



RIVALEN			
	BMW R NINET PURE	TRIUMPH THRUXTON	YAMAHA XSR900
	1170cc • 110 pk • 219 kg • € 14.794,00 (BE: € 12.690,00)	1200cc • 97 pk • 220 kg • € 15.500,00 (BE: € 13.680,00)	847cc • 115 pk • 195 kg • € 11.599,00 (BE: € 10.695,00)

FRAME

Net als de Z900 doet de RS het met het fraai geboetseerde stalen buizenframe, zij het wel een aangepaste versie. De bovenste buizen zijn dichter bij elkaar gebracht om ruimte te maken voor de 'teardrop' tank. Door de voorkant iets omhoog te brengen middels een nieuw T-stuk en de achterkant iets te laten zakken, staat de RS minder op z'n neus. De balhoofdhoek is een fractie ruimer, terwijl de naloop juist 6 mm korter is voor behoud van een vlot stuurkarakter. Het subframe is afgevlakt op het uiteinde voor een meer klassieke lijn. Rijklaar komt de RS op 215 kilo, 5 kilo meer dan de gewone Z.

BLOK

De RS maakt uiteraard gebruik van dezelfde 948cc [Z1000-blok met kleinere boring] basis als de Z900. Optisch zijn er de fake koelribben, maar ook onderhuids gebeurde er een en ander. De nokkenasprofielen zijn aangepast voor een kleinere klepopening en een focus op het lage- en middentoerenbereik, de compressieverhouding werd teruggebracht naar 10,8:1. Een iets zwaarder vlieg wiel [12%] draagt bij aan een gemoedelijker motorkarakter. Het topvermogen is afgeroomd van 124 naar 111 pk. Het koppel bleef nagenoeg gelijk [98,5 Nm], zij het bij 6.500 i.p.v. 7.500 toeren.

TRACTION CONTROL

Gek, hoewel retro is de 900RS de eerste binnen de Z-familie met traction control. Het KTRC-systeem is een simpele variant op dat van de ZX-10R, met twee 'modes'. Mode 1 is gefocust op voorwaartse snelheid en Mode 2 is er vooral om de rijder bij te staan als de ondergrond glad is [er staat nog weleens incontinent oud spul voor zo'n bikerscafé]. Mocht je à la 'The Fonz' op het achterwiel weg willen peren, het systeem is uitschakelbaar...

RADIAAL

Radiale monobloc 4zuigerremkluwen voor de Z900RS en 300 mm schijven, goddank zonder wave-look. Tevens een radiale rempomp. Daar troeft de RS de Z dus af. De 41 mm upside-down is volledig instelbaar. De schokbreker is identiek, wel nieuw zijn de gegoten wielen met spaak-look.

SOUND

Sound-engineers zijn ingehuurd om de akoestiek van de RS een stevige por te geven. Dat deed het merk ook al bij de laatste generatie Z1000/900, maar toen ging het om het inlaatgeluid. Bij de RS gaat het om de uitlaat en dat is nieuw. Doel is het rauwe, lage geluid van oude luchtkoelers te benaderen.



IN DETAIL

Minder flitsend dan de Z900, maar Frivool genoeg.



Er waren bij de huidige Z900 en 1000 ook al van dit soort types in de weer, maar in dat geval ging het om inlaatgeluid. Achterliggende gedachte is het Z1-gevoel ook in akoestiek zo dicht mogelijk te benaderen. Missie nu al geslaagd. Trouwens, de mooi geboetseerde einddemper verdient ook een (design)pluim. Wat zijn die hoekige moderne joekels dan opeens toch hopeloos *over the top*. Afijn, inschakelen en wegwezen. Eens kijken of de RS de hooggespannen verwachting in het Spaanse achterland ook waar kan maken.

Dat hele wegrijden is een absolute *piece of cake*, waarbij de inmiddels bekende assist slipper-clutch nauwelijks enige overtuiging vraagt van de linkerhand. De gasopname is wel een tikje fel bij koude motor, weliswaar controleerbaar genoeg om vroegtijdig snoekduiken in de aanpalende coniferen buiten de deur te houden, maar het valt wel op. De slimme koppen op de motorafdeling hebben de focus van de vierpitter wat verlegd van ‘topvermogen’ naar een beter gevuld middengebiet. Nu is de Z900 sowieso al aardig goed gevuld onderin (...) maar door het nokkenasprofiel aan te passen (minder kleplift) moet de vierpitter vooral onder de 7.000 t.p.m. sterker aanvoelen.

Het vlieg wiel werd een fractie zwaarder om de nervositeit in blokrespons wat terug te dringen, dat past niet bij een motor als deze. Het moet gezegd, de RS is tussen de pakweg 3.000 en 8.000 t.p.m. inderdaad gezegend met een rijkgevulde koppelcurve. Zo een die even een auto inhalen tussen twee bochten tot een fluitje van een cent maakt of een iets te luie benadering van een haarspeld probleemloos wegpoetst. Het bevalt me

“De 111 pk van de RS zijn meer dan voldoende, ook als je zin hebt om eens stevig de bloemetjes buiten te zetten.”

wel. Misschien nog wel meer dan het meer gejaagde gevoel dat de 124 pk sterke ‘gewone’ Z opwekt. Nu is dat een ander type motor met een meer aangeboren voorliefde voor stevig ‘poken’, maar toch... die 111 pk van de RS zijn meer dan voldoende, ook als je zin hebt om eens stevig de bloemetjes buiten te zetten. Een stoplichtsprintje tegen een standaard Z zou je nog weleens winnend af kunnen sluiten, zeker omdat Kawasaki de eerste versnelling wat heeft ingekort. Nee, gang zit er genoeg in, geen zorgen.

DE AFGROND IN

Die zorgen worden ook deels weggenomen omdat Kawasaki de RS heeft uitgerust met traction control, gekoppeld aan twee rijmodi. Op zich wel verrassend, aangezien het de sportievere (sterkere) Z aan dergelijke digitale interventie ontbeert. Niet nodig, aldus Kawasaki vorig jaar. Op de RS gaan de groenen toch overstag omdat ze de machine een meer premium gevoel willen geven. Rijmodus 1 laat aardig wat wielslip - en voor de liefhebbers een zeker mate van wheelie - toe, terwijl mode 2 het lijntje voelbaar wat korter houdt. Het is typisch zo’n modus die je in de praktijk nauwelijks zal gebruiken, zeker gezien het al zo smeulige blokkarakter. Maar goed, het zit erop, en dat geeft eens te meer aan

dat Kawasaki de RS niet als leuke bijvangst ziet. De radiale monobloc remklauwen (en -pomp) zijn nog zo’n voorbeeld. Ze leggen net even iets meer gevoel en venijn in de voorste rempartij. Dit remt allesbehalve *oldschool*, met de snelheden waarmee wij zo nu en dan de Catalaanse slingers in duiken had ik er toch niet aan moeten denken op zo’n oude bes als de Z1 te zitten. Dan waren we en masse met pompemde remmen en rokende schoenzolen de afgrond in gedoken. Overigens merk je in diezelfde slingers wel dat de RS qua vingervlugheid een iets gematigdere aanpak hanteert dan de Z.

Klopt ook wel, laatste is namelijk 5 kilo lichter en heeft een meer voorwielgerichte zithouding en benadering. Kawasaki heeft voor de RS de scherpe kantjes wat van de geometrie gehaald met een iets luiere balhoofdhoek en (daardoor) een wat langere wielbasis. Dat voel je wel, al is de RS nog altijd een uitermate plezierige schuurmachine, zeker omdat het zo typerende neutrale stuurgevoel van de Z gehandhaafd is. Voor- en achterwiel lopen prima in de pas en een bocht inrollen gaat met een aangename vanzelfsprekendheid. Het stuurkarakter past de wat meer laidback zitpositie ook beter. De zit is aanzienlijk vlakker en meer ‘rechttop’. Dat is zeker bij stadsverkeer of flaneertempo wel aangenaam. Wat het doet op langere afstanden weet ik niet, maar ik vrees stiekem voor de onderrug. Nou ja, dat gaan we op een later moment wel uitvinden. Wat ook na en halve dag kappen en draaien in het fraaie heuvelland blijft opvallen, is de vrij abrupte reactie van de vierpitter bij lastwisselingen. Bij gas sluiten en openen reageert de RS vrij nadrukkelijk, waarschijnlijk door de wat zwaarder uitgeruste kruk. Die maakt het blokkarakter an sich minder nerveus, maar legt bij gaswisselingen wel iets meer gewicht in de schaal. En er zijn momenten dat je dat voelt. Goede zet is trouwens de langere 6e versnelling, dat maakt laagtoerig snelwegcruisen bijzonder aangenaam. En dan het geluid... Het siert Kawasaki dat ze er serieus tijd en geld in hebben gestoken om dit vogeltje precies zo te bekken als het eruitziet. De rauwe, metalige snork is niet overdreven luid, maar heeft een heerlijke nostalgische zweem over zich.



De RS en Café broederlijk zij aan zij. De Café komt in voorjaar 2018.

De verleiding is groot de ogen te sluiten en weg te dromen in een sepia decor met wapperende manen, wijde pijpen en coole Ray-Bans... Al is dat zeker in een omgeving als deze, doorspekt met rotswanden en afgronden, af te raden.

CONCLUSIE

Hoewel Kawasaki laat instapt in de retrotrend (de uitgezwaaide W800 tellen we even niet mee) kan je in ieder geval zeggen dat ze het wel meteen goed doen. Met de Z900 als basis schiet de RS uitermate sterk uit de startblokken. Stuurkwaliteiten en prestaties zijn dik in orde, de RS laat nergens steken vallen. Nu kan je nog zeggen dat dát vooral een kwestie is van

goed je huiswerk doen. Waar Kawasaki echter bijzonder goed in geslaagd is bij deze neo-retro, is het overbrengen van het gevoel van ‘toen’. Fraaie details als de tank, het opwippende kontje, mooie klassieke klokken, de heerlijke kleurstelling (van deze dan, de andere twee zijn toch meer ‘mwoah’), de klassieke duozit en de geslaagde seventies akoestiek tillen de RS boven de massa uit. Daar zit wel een prijskaartje aan. Met 13.299 euro is de RS fors duurder dan de Z900 (net geen 10 mille), maar dat is gezien het afwerkingsniveau, de gebruikte materialen en extra’s als traction control en radiale remklauwen wel te rechtvaardigen. En daarbij, een vleugje Z1 is toch onbetaalbaar... ■

KAWASAKI Z900RS



- Afwerking, gevoel voor detail
- Koppel en soplese blok
- Neutraal sturen



- Reactie blok bij lastwisselingen
- Hogere standaard, dus duurder
- Maakt hebbig...

Motor:

948cc, 4 kl/cil., vloeistofgekoelde 4-in-lijn 73,4 x 56 mm 10,8:1 111 pk/ 8.500 t.p.m. 98,5 Nm/ 6.700 t.p.m. elektronische injectie, 4 x 36 mm

Transmissie: Frame: Voorvering:

zesbak, ketting stalen buizen 41 mm upsd-voorvork, instelbaar qua veerveroorpanning en in- en uitgaande demping, veerweg 120 mm back-link monoshock, instelbaar qua uitgaande demping en veerveroorpanning, veerweg 140 mm

Achtervering:

Voorrem:

300 mm schijven met radiale 4zuiger monobloc remklauwen 250 mm schijf met enkelzuigerremklauw 120/70-ZR17 / 180/55-ZR17 1.470 mm 25°/98 mm 215 kg 835 mm 17 L € 13.299,00* € 11.899,00* Kawasaki NL, www.kawasaki.nl Kawasaki BE, www.kawasaki.be

Achterrem:

Banden voor/achter: Wielbasis:

Balhoofdhoek/naloop:

Gewicht:

Zithoogte:

Tankinhoud:

Prijs Nederland:

Prijs België:

Importeur Nederland:

Importeur België:

* De door ons gereden versie, ook verkrijgbaar in Black [NL: € 12.999,00 / BE: € 11.599,00] en Green [NL: € 13.199,00 / BE: € 11.799,00]

Project NEW YORK STEAK

We tellen 1972 en tot die tijd stond Kawasaki vooral bekend als fabrikant van angstaanjagend snelle tweetaktmotoren. Maar daar moest na het viertaktkantelpunt (genaamd CB750) rap verandering in komen. En dat kwam er ook, in de vorm van de Z1. De motorwereld was in shock...



Het was in de tweede helft van de jaren 60 dat een groepje engineers bij Kawasaki werd samengeroepen om zich op een groot, geheim project te storten. Ook in Kobe hadden ze gezien dat tweetakten stil aan uit de gratie raakten en dat viertakten met een grote(re) cilinderinhoud de weg naar de toekomst waren. Het project werd 'New York Steak' gedoopt en onder leiding van Yoji Hamawaki werd een ambitieus plan uitgerold voor een krachtige 750cc vier-in-lijn. "De New York Steak was het beste gerecht op de menukaart destijds in de VS, en voor ons was de Z1 de beste machine die we konden maken, het beste gerecht dat we in huis hadden," zou Hamawaki later de codenaam verklaren. De vreugde was echter van korte duur toen het projectteam in 1968 net als de rest van de wereld kennismakte met de Honda CB750. Dat Honda

al zo snel met zo'n grote viercilinder op de proppen zou komen had niemand aan zien komen, ook Kawasaki niet. Ondanks een gentleman's agreement onder Japanse fabrikanten om 750cc als bovengrens aan te houden, wist Kawasaki dat het originele 750cc-plan van tafel moest wilde de Z1 nog serieus kans op slagen maken. Hamawaki: "We moesten wel, we hadden ook wel door dat Honda bij opvolging van de 750 in cc's zou gaan groeien, dat zou betekenen dat we twee keer naast het net zouden vissen. Dat was voor ons geen optie en dus zat er niets anders op dan de afspraak te negeren." De engineers haalde het maximale uit het blok, wat uiteindelijk zou leiden tot een boring x slag van 66 x 66 mm en een cilinderinhoud van 903cc. Ongekend voor die tijd. Absoluut unicum waren de dubbel bovenliggende nokkenassen van de achtklepper. MV Agusta had weliswaar al een 750 met DOHC op de markt gebracht, maar dat was een uiterst duur exemplaar in gelimiteerde oplage. De Z1 was massaproductie voor de helft van de prijs van de MV.

RECORDS

In 1972 was het moment dan eindelijk daar en introduceerde Kawasaki de Z1 aan het grote publiek. Met 82 pk, een topsnelheid van 210 km/u en een elektrische starter was het alsof de Z1 vanaf een andere planneet kwam. Kawasaki, tot dat moment gespecialiseerd in snelle, maar ook vrij fragile tweetakten wist dat er serieus werk gemaakt moest worden van de marketing en dan vooral met betrekking tot betrouw-

een andere, wel speciaal geprepareerde Z1 door Yvon Duhamel het ronderecord van de befaamde Daytona tri-oval ook nog

eens aan gruzelementen gereden met een snelheid van - hou je vast - 257,9 km/u! Er werden nog legio aan records gebroken (46 in totaal, het hadden er meer kunnen zijn als bandenfabrikant Goodyear de veiligheid op hogere

snelheden had kunnen garanderen) door de Z1 in die periode, en dus had Kawasaki z'n punt gemaakt. De Z1 was niet alleen angst-aanjagend snel, maar ook betrouwbaar. In 1976 werd de Z1 vervangen door de Z900, en weer een jaar later door de KZ1000.

"Het ronderecord van de Daytona tri-oval werd aan gruzelementen gereden met een snelheid van - hou je vast - 257,9 km/u!"

baarheid. De Z1 werd daarom naar Daytona verscheept om in vrijwel standaarduitrusting het 24uurs snelheidsrecord aan te vallen. De Z1 zou het record niet verbreken, maar verpulveren met een gemiddelde snelheid van 176,4 km/u. En passant werd op



KAWASAKI Z900RS

VS.

KAWASAKI Z1

vier-in-lijn, DOHC	Motor	vier-in-lijn, DOHC
watergekoeld	Koeling	luchtgekoeld
73,4 x 56 mm	Boring x slag	66 x 66 mm
948cc	Cilinderinhoud	903cc
6	Versnellingen	5
111 pk @ 8.500 t.p.m.	Max. vermogen	82 pk @ 8.500 t.p.m.
230 km/u	Topsnelheid	210 km/u
215 kg, rijklaar	Gewicht	245 kg, rijklaar

