

promotor

NR. 09 | DECEMBER 2002 | € 4,50

MERKENDAGEN

Wat hebben BMW
en Ducati gemeen?

NAK 1500 EURO!
ZELF JE
MOTOR
importeren

TOERTOCHTEN

roningse Kroegentoer
mburgs zwarte historie
riekenland

MULTITEST

awasaki ZX-12R
uzuki Hayabusa
onda Super Blackbird

MOTOREN

orilia Tuono
iumph Speed Four
uell XB9S Lightning
enelli Tornado
BMW/EML-combinatie

TUNTEND LEGER

e capriolen van een
rits demonstratieteam

TRIUMPH SPEED FOUR

De leukste 600...

...is een grote verrassing!



10 Grunneger Kroug'n Rally

Tientallen jaren geleden was het in Groningen normaal als je je hapje en sapje nuttigde in een huiskamercafé, die je vooral in dorpjes vond. Maar door de 'vooruitgang' legde de een na de andere huiskamer het loodje. Nu zijn er nog maar een aantal Grunneger Kroug'n, waar motorrijders zeker welkom zijn.

18 Benelli Tornado Tre

Het heeft er alle schijn van dat de productie van de schaamteloos mooie Benelli Tornado Tre eindelijk van start gaat. Maar voor het zover is, mogen wij op de vreselijk dure Limited Edition rijden.

24 Triumph Speed Four

Met de Speed Four krijgt Triumph een herkansing waarmee ze het echec van de TT 600 kunnen vergeten. Op basis van hetzelfde blok en frame als de TT is een opvallende motor op de wielen gezet. Een fiets die de vergelijking met de concurrentie glansrijk doorstaat.



36 Multitest: Krachttoeren

Het spierballenvertoon van de Super Blackbird, Hayabusa en ZX-12R is een machtige beleving. De hoeveelheid pk's en koppel staan garant voor acceleratie, topsnelheid en weldadig lui rijden. Het maakt niet uit in welke versnelling je rijdt en door de zithouding houd je het uren uit in het zadel. Maar koffersystemen verstoren danig de rijeigenschappen. Toch zijn het op z'n minst levendige toerfietsen den daarom testten wij ze drie dagen op de kleinste weggetjes in de Ardennen.

68 Zwarte historie

Tot in de vroege jaren '70 werden diep in de aarde tonnen kolen los gebikt. Omdat olie en aardgas belangrijker werden, kwam aan deze ondergrondse arbeid een einde. Maar de relieken van de voormalige Staatsmijnen staan er nog steeds en dat feit levert een interessante toer- tocht op.



Inmiddels hebben we de eerste najaarsstorm alweer achter de rug. Naast aangename momenten betekent dat ook natte bladeren op de weg, beslagen vizieren, wind die kiertjes in de motorpakking feilloos weet te vinden en handschoenen waarvan je dacht dat ze nog waterdicht waren. We zijn in een periode van het jaar aangeland waarin je niet meer zorgeloos in het zadel springt om een stukkie te tuffen. Integendeel, in de herfst en de winter komt het er op aan. Je kleding moet in orde zijn, je motorfiets, maar ook jezelf. Je moet meer alert zijn op het verkeer om je heen. En dat gaat lastig met een beslagen vizier. Momenteel zijn we druk bezig met het testen van een aantal middeltjes die condens op het vizier voorkomen. De resultaten daarvan publiceren we in december. Daarnaast moet je er voor zorgen dat mede-weggebruikers je óók zien. In de komende nummers zullen we het thema 'Zien en gezien worden' in verschillende artikelen aan de orde stellen. Uit onderzoek blijkt dat het over het hoofd zien van motorrijders tot veel te veel ongelukken leidt. Kortom: als je de komende maanden stug doorrijdt, doe het dan wat rustiger aan, want het is gevaarlijk op de weg.

Redactie promotor

promotor uitgelezen

- 04 **Onderdelen**
- 10 **TOERTOCHT Grunneger Kroug'n Rally**
- 17 **LEZERSAANBIEDING Sneeuwscooter in Lapland**
- 18 **PROEFRIJDEN Benelli Tornado**
- 24 **MEETWERK Triumph Speed Four**
- 30 **PROEFRIJDEN Aprilia Tuono**
- 36 **MULTITEST Kawasaki ZX-12R | Honda CBR 1100 XX Super Blackbird | Suzuki GSX 1300 Hayabusa**
- 51 **TOERTOCHT Griekenland**
- 60 **PROEFRIJDEN Buell XB9S Lightning**
- 65 **STUNTEN Rijden op z'n Brits**
- 68 **TOERTOCHT Kompels in Limburg**
- 75 **MOTORHELDEN Will Koppen**
- 78 **VREULS VERDWAALD Toogdag van BMW**
- 84 **ACCESSOIRES Drie sportbags getest**
- 86 **SPECIAL Goedkoop slagen over de grens**
- 90 **SPECIAL World Ducati Week**
- 93 **NATIONALE OCCASION SHOW**
- 94 **OCCASION VAN DE MAAND EML**
- 98 **In de volgende promotor (20 december)**

KAMPEREN IS GENIETEN

LEES HET IN DE KAMPEER & CARAVAN KAMPIOEN



De Kampeer & Caravan Kampioen, tijdschrift voor de kampeerder!

BEL GRATIS 0800-0503 VOOR EEN ABONNEMENT

ANWB

BIKERS
MOTOPORT
STORE



De mooiste route voor je motor
voert naar Zelhem,
het groene hart
van de Achterhoek.

Daar vind je de nieuwste BMW motoren
en wordt je BMW vertroeteld
in onze speciale
BMW werkplaats.

www.motoport-zelhem.nl

NU HOGE
INRUILPRIJZEN
OP JONGE
BMW MOTOREN



MOTOPORT ZELHEM



BMW maakt
rijden geweldig

Brinkweg 15a Tel.:(0314) 62 18 49 Fax:(0314) 62 26 55

ZATERDAG 16 NOVEMBER 2002: BMW BOXER DAG!!!

Gratis proefrit op diverse demo-motoren • Stands van o.a. White Power schokbrekers en Metzler banden • Coureur BOXER-team aanwezig

www.schansmotoren.nl

Exclusief

BMW-dealer in

Noord-Nederland

Schans Motoren bv • Schans 17 • 8441 AB Heerenveen • Tel. (0513) 68 32 39 • info@schansmotoren.nl



Van Harten
Amersfoort bv

Bergstraat 13-17
3811 NE Amersfoort
Tel. (033) 4615077

www.vanharten.nl



ACTIEVE VAKANTIES?



Lees het in **oppad**. Tijdschrift voor actieve vakanties.

BEL GRATIS VOOR EEN ABONNEMENT 0800-0503 OF SURF NAAR WWW.OPPAD.NL

ANWB



Krachttoeren

In 1998 werd de Tweede Kamer gek toen bekend werd dat de Suzuki Hayabusa aan de 300 km/u rook. Dat de Honda Super Blackbird een jaar eerder die magische grens bijna passeerde, ontging 150 mannen en vrouwen kennelijk. En dat de Kawasaki ZX-12R in 2001 over de 300 ging, doet er helemaal niet meer toe. Want uiteindelijk toeren we liever dan dat we als malloten over de snelweg scheuren. Maar zo heel nu en dan...

Tekst **Roel Donatz** Foto's **Chris Pennarts**



► **Laatste pomp aan de A18 Arnhem – Oberhausen rond de klok van acht uur:** ik ben de eerste en dat gebeurt me nou nooit! Allereerst maar een kop koffie en een gevulde koek nuttigen op een bankje. En dan maar staren naar de Kawasaki ZX-12R. Zwart en goud, twee venijnige koplampen, scherpe lijnen. Agressief ding om te zien en hij gaat gruwelijk hard. In Nederland heb je niks aan die snelheid, maar toch geloof ik in zo'n ding. De motorindustrie heeft zulke motoren nodig om verder te kunnen

ontwikkelen. Want al vanaf het moment dat het eerste rijwiel met hulpmotor op de weg kwam, was er competitie. Wie bouwde de snelste motor, wie reed de meeste kilometers in een uur, wie reed van Gibraltar naar de Noordkaap – over slechte wegen – zonder mankementen. Dergelijke records waren natuurlijk goed voor de verkoopresultaten, maar ook om de ingenieurs voortdurend te blijven prikkelen met innovatieve oplossingen de concurrentie een stap voor te blijven.

In die tijd gold echt dat stilstand achteruitgang was. De beweegredenen van toen kun je vertalen naar nu. Inmiddels zit het met de betrouwbaarheid wel snor. Slechte motoren worden niet meer gemaakt en een rit van Gibraltar naar de Noordkaap is voor iedereen te doen, daarmee overtuig je geen motorrijders meer. Maar met techniek nog wel. Daarom is het jammer dat je nooit de kans krijgt om eens een introductie bij te wonen. De wijze waarop de Japanse merken naar

een motor kijken staat haaks op hoe Europese en Amerikaanse merken er naar kijken. Tijdens de toespraak van een Japans directeur hoor je voortdurend superlatieven als de snelste, de sterkste en de soepelste, terwijl zijn Westerse evenknie het heeft over beleving en emotie. Daarom ben ik er van overtuigd dat productiemotoren met de titel snelste, sterkste, krachtigste nooit uit Europa of de USA zullen komen, maar altijd uit Japan. De Japanse merken kunnen óók niet anders



In de Eifel en de Ardennen kun je niet zonder een goede wegenkaart. De kleinste weggetjes rij je zo voorbij.

◀ De stuur eigenschappen van de ZX-12R kun je omschrijven als 'speels'.



◀ De Kawasaki komt het minst ver met een liter benzine.

► Op de Suzuki moet je diep buigen voor een beetje bescherming.





► Op relatief hoge cruisesnelheden blijft het trio te allen tijde stabiel en koersvast.

Snelste, sterkste of krachtigste motoren komen nooit uit Europa

meer, want de kracht van een titel duurt maar kort. Een feit dat ook in de laatste vijf jaar - om de vaart een beetje in het verhaal te houden - keer op keer werd bewezen.

HARD GEVECHT ► Tot 1997 was de Kawasaki ZZR1100 de snelste productiemotor ter wereld. Deze motor had het stokje overgenomen van een andere Kawasaki, de ZX-10. Honda en

Suzuki hadden hun handen nog vol aan de CBR 1000F en GSX-R 1100. Tot Honda in 1997 de CBR 1100 XX Super Blackbird uit de hoge hoed toverde. De Super Merel moest de ZZR 1100 overtroeven door harder te gaan dan de magische 300 km/u. Ondertussen zat Suzuki ook niet stil, zeker toen duidelijk werd dat Honda de 300 km/u-barrière niet zou slechten. De introductie van de GSX 1300 R Hayabusa in 1998

voelde Honda dan ook als een uppercut op het puntje van de kin: de Japanse slechtvalk (hayabusa) verschalkte de merel. Zelfs in de Tweede Kamer werden vragen gesteld of deze gemotoriseerde idioterie niet kon worden afgeremd. De verkeersveiligheid zou in het geding zijn. Wat natuurlijk klinkklare onzin is: alsof motorrijders altijd te hard rijden. De eerste aanval op de hegemonie van de Hayabusa kwam in 1999 met de Kawasaki ZX-12R, maar die aanval werd door Suzuki met succes gepareerd. Tot Kawasaki eind 2001 opnieuw een poging waagde met een flink gewijzigde ZX-12R. En die bracht

het gewenste resultaat: de snelste productiemotor ter wereld. Ik word wreed uit mijn bespiegelingen gestoord als een motor met een rotgang over de A18 voorbij stuift. De berijder lijkt verdacht veel op Vincent in zijn blauw-witte outfit. Sterker nog: het is hem, op een grijze Honda Super Blackbird. Een hand opsteken hoeft niet meer, want hij is al weer ver weg! En na een half uur is ie ook nog niet terug. Nu weet ik dat de Achterhoek voor een Randstedeling aangenaam rustig is. Zelfs de snelweg is 'dunverkeerd' en dat is heel verleidelijk op een Blackbird. Ik wens hem veel geluk en wijsheid en een

MAZZELTJE VAN DE WEEK

Als we de driedubbele hamburger in de achtertuin van Francorchamps krijgen voorgeschoteld worden we opgeschrikt door een doffe klap. Meteen weten we wat er aan de hand is: de ZX-12R stond niet in de versnelling toen we 'm op de jiffy hebben gezet. Stom, maar wat erger is: er loopt olie uit het blok. Het magnesiumdeksel van de dynamo is gescheurd tot aan de pasrand op het blok. Repareer dat maar eens! Nu is er in Francorchamps wel een motorzaakje. En de zeer beleefde eigenaar repareert het deksel voor een paar euro's. De scheur wordt keurig gelast (!) en op de pasnaad afgevlakt en gepolijst. Beetje Loctite erop en een literje motorolie in het carter en we kunnen verder met de test.



beheerst rechterhandje, want de politie voert hier regelmatig snelheidscontroles uit. Maar zo langzamerhand krijg ik wel een bruine buik van de koffie en de smakeloze sojakoeken komen me ook al de neus uit. Na nog een half uur wachten komt Vincent pas aanrijden met vlak er achteraan Menno op de Suzuki Hayabusa en fotograaf Chris op een bepakte en bezakte Yamaha FJR 1300.

wat saaie grijze kleur. Er zijn ook fraaie donkerrode en blauwe, waarmee de politie hier onopvallend tracht te surveilleren... Het is de Honda aan te zien dat de jaren gaan tellen. Wat het meest opvalt aan de ZX-12R is de enorme kachelpot van een uitlaatdemper. Dat maakt de fiets een stuk ruiger, zo'n goudkleurige Titanium-demper. Zeker in combinatie met de agressief scherpe stroomlijn en

De mannen hebben zin in koffie en gevulde koeken

OP EEN RIJTJE ► Als je het spul zo op een rijtje ziet staan, zijn de verschillen klein en klaar. De Honda Super Blackbird staat er een beetje onopvallend bij, wat vooral veroorzaakt wordt door de

dan bedoel ik vooral de voorkant met dubbele koplampen en het stadslicht erboven. Ik vind wel dat Kawasaki de knipperlichten in de spiegels of de stroomlijn had kunnen integreren, zoals bij de Honda of de Suzuki. De Suzuki

Hayabusa is een lang en laag ding met een – na al die jaren – eigenzinnige vormgeving. Toen ik de Hayabusa voor het eerst zag, vond ik 'm nogal klodderig. Maar nu de Suzuki tussen de Honda en de Kawasaki staat, heeft ie wel wat. Overigens is de opmerking lang en laag niet meer dan een gevoel, uit de cijfertjes blijkt uit niets dat de Suzuki langer en lager is en doet wat dat betreft niet veel onder voor de Honda. Wat natuurlijk niet verwonderlijk is: beide krachtpaters werden met de inzichten van tien jaar geleden ontwikkeld. De Kawasaki ZX-12R is dan ook veel korter en laat sportievere cijfers zien voor wielbasis en naloop. De Kawasaki is ook wat hoger dan de anderen wat veroorzaakt wordt door de goed gedimensioneerde kuip die mooi rond van vorm is. Veel verder dan deze globale indrukken kom ik niet. Na

een uurtje niets doen, wordt me geen tijd meer gegund: de mannen hebben zin in koffie en gevulde koeken...

ALSOF ZE STILSTAAN ►

Als de wegen breed zijn, het zicht voldoende ver is en het wegdek niet uit al te veel losse betonplaten bestaat ontpopt het drietal zich als echte gangmakers. Snelheid wordt zeer betrekkelijk en je draait je hand er niet meer voor om. Om maar een voorbeeld te geven: de Blackbird rijdt in de vierde versnelling al 240 km/u op de digitale snelheidsmeter, de ZX-12R zelfs 260 km/u op de analoge snelheidsmeter en de Hayabusa overtreft de Honda en de Kawasaki met 265 km/u op de eveneens analoge snelheidsmeter. Nogmaals: in z'n vier! Daar heb je nog twee versnellingen over. Maar dat kunnen de snelheidsmeters niet meer bijslaffen





IN HET KORT ► **Motor**
 Vloeistofgekoelde viercilinder viertakt in lijn, twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder **Boring x slag** 79,0 x 58,0 mm **Cilinderinhoud** 1137 cc **Compressieverhouding** 11,0: 1 **Brandstof- en ontstekings-systeem** elektronische brandstof-injectie, digitale transistor ontsteking **Transmissie** zesversnellingsbak, eindaandrijving voor O-ring ketting **Rijwielgedeelte** Aluminium twinspar frame (open brugframe), Ø 43 mm conventionele telescoopvoorvork zonder instelmogelijkheden, achter een volledig instelbare mono schokdemper met progressief link systeem (Pro-Link) **Veerweg** voor/achter 120/120 mm **Remsysteem** gecombineerd remsysteem (Dual Combined Brake System) met voor twee 310 mm remschijven met 3-zuiger remklauwen, achter een 256mm remschijf met 3-zuiger remklauw **Bandenmaat** voor/achter 120/70 ZR17 / 180/55 ZR17 **Bandenmerk/type** Bridgestone Battlax BT57 **Importeur** Honda Nederland, Ridderkerk, 0180-491777.

HONDA CBR 1100 XX SUPER BLACKBIRD

De Honda CBR 1100 XX Super Blackbird is al vanaf 1997 op de markt. De eerste serie met 40 mm constant vacuüm carburateurs had last van een flinke dip in het middentoeengebied. In 1999 werden de carburateurs vervangen door injectie. Vanaf het begin had de Super Blackbird een gecombineerd remsysteem, het Dual Combined Brake System, dat Honda ondertussen op heel veel modellen toepast. De Super Blackbird is de enige van het trio met standaard een middenbok. Zo op het oog is de Super Blackbird de minst agressieve en minst opvallende verschijning van het drietal. Wel is de snelle GT het meest allround. De Super Blackbird is standaard uitgerust met een HISS-startonderbreker. Deze elektronische beveiliging wordt uitgeschakeld op het moment dat je de sleutel in het contact steekt. In tegenstelling tot de andere twee vind je op de Honda niet twee losse zadeltjes, maar een groot zadel voor berijder en duopassagier. Ook een grote duogreep aan de achterzijde ontbreekt niet. Het blok is als dragend deel in het frame, aluminium open brugframe – ook wel twinspar of duospar genoemd – gehangen. De koppeling- en remhendel zijn traploos instelbaar, de bediening van de koppeling gebeurt hydraulisch. De Pro-Link achtervering is een beetje lastig te bereiken als je de veerverspanning anders wilt instellen. Verder is de uitgaande demping van de Showa-schokdemper nog te regelen. Het dashboard levert net als bij de nieuwe ST1300 enorm veel digitale info. Om daaruit in één oogopslag alle informatie te halen, zijn de cijfers te priegelig en staan ze te dicht op elkaar, waardoor de aandacht voor het verkeer er lang niet altijd is.



► Het gecombineerde remsysteem en geïntegreerde clignoteurs maken de Honda af.



◀ De koplamp is het minst modern van alle drie.

◀◀ Het ruitje van de Honda biedt niet zoveel bescherming.



PLUS & MIN

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| + Allround eigenschappen | - Bescherming kuip |
| + Handelbaarheid | - Afleesbaarheid digitale info |
| + Soepel | - Sobere vormgeving |
| + Remsysteem | |



Ondanks de soms hoge snelheden geven de tassen geen krimp tijdens de trip door de Ardennen en de Eifel.

► Op de Hayabusa moet je echt aan het werk om een mooie bocht te rijden.



Meer dan 280 km/u wordt niet aangegeven, wat wel een heel drastische manier is om de snelheid te remmen. Maar de tijd die je met dergelijke snelheden kunt rondzoeven is betrekkelijk kort. De concentratie van het allmachtige eind vooruit kijken en het inschatten van wat het verkeer voor je doet kun je gewoon niet zolang volhouden. In elk geval ontlokte het Chris op de Yamaha FJR 1300 de uitspraak 'dat ie het gevoel had dat hij stilstond' als wij even een stukje voluit gingen. De ZX-12R blijkt dan steeds de sterkste en loopt als we bij 120 km/u in de hoogste versnelling allemaal tegelijk het gas erop zetten uit op de andere twee. En dan komt ook het voor-

deel van de iets hogere kuipruit van de Kawasaki om de hoek kijken, waarmee je in elkaar gedoken net iets beter uit de rijwind zit. De kuip van de Kawasaki beschermt je dan ook het beste tegen de rijwind, gevolgd door die van de Honda en de Suzuki. En trillen doet natuurlijk elke viercilinder, maar de Suzuki kriebelt toch iets meer in de stuurhelften en de voetsteunen dan de andere twee.

ERVARING VEREIST ► De kilometers schieten in een ras tempo onder onze wielen door en voor we er weet van hebben zijn we een ruime 200 kilometer opgeschoten. De Kawasaki is de eerste die te kennen geeft dat ie

aan brandstof toe is. Met een inhoud van 19 liter en een verbruik van 1: 11,9 neem je niet het risico het tanken een pomp of wat uit te stellen. De Blackbird (24 liter tank) ontloopt de ZX-12R niet eens zo heel veel met een verbruik van 1: 12,1. De Hayabusa (22 liter tank) scoort het best met 1: 12,9. Tijdens rustig toeren daalt het verbruik een flink stuk en kan je ruim boven de 1: 15 à 16 scores. Wij kwamen gemiddeld een stuk hoger uit, omdat we het merendeel van de tocht stevig doorreden. Maar op deze motoren is een tankstop extra helemaal niet zo verkeerd. In ons geval is het een perfect moment om de overgeconcentreerde geest wat te ontlasten door de eerste rijerva-

ringen onderling uit te wisselen. Tot nu toe zijn we het unaniem met elkaar eens dat alledrie de motoren zonder meer stabiel rijden en vertrouwd overkomen. Ook het gevoel dat ze geven als er stevig wordt doorgejakkerd is zonder meer goed te noemen. Maar ondanks het overschot aan pk's en koppel missen we toch de echte schop in de rug, hoewel de Suzuki en de Honda voor ons gevoel zo rond de 5500 tpm iets sterker versnellen. De Kawasaki voert dan nog heel lineair de snelheid op en heeft de echte versnelling pas bij een veel hogere toerental, grofweg zo tussen de 7500 en de 8000 tpm. Alledrie vinden we dat de Suzuki slechter terug valt in zijn toeren als het ga-



IN HET KORT ► **Motor**
 Vloeistofgekoelde viercilinder viertakt in lijn, twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder **Boring x slag** 83,0 x 55,4 mm **Cilinderinhoud** 1199cc **Compressieverhouding** 12,2:1 **Brandstof- en ontstekingsysteem** elektronische brandstof-injectie, digitale transistor ontsteking **Transmissie** zes-versnellingsbak, eindaandrijving voor O-ring ketting **Rijwielgedeelte** Aluminium mono-coque frame, volledig instelbare Ø43 mm upside down telescoop voorvork, achter een volledig instelbare mono schokdemper met progressief linksysteem (Uni-Track) **Veerweg** voor/achter 120/140mm **Remsysteem** voor twee 320 mm remschijven met 6-zuiger remklauwen, achter een 230 mm remschijf met dubbelzuiger remklauw **Bandenmaat** voor/achter 120/70 ZR-17 / 200/50 ZR 17 **Bandenmerk/type** Dunlop Sportmax D208 **Importeur** Kawasaki Motors Nederland, Hoofddorp, 023 - 5670500.

KAWASAKI ZX-12R

De ZX-12R is vanaf 1999 te koop, maar werd in 2001 flink onderhanden genomen. Het meest opvallend is zonder meer de afwijkende frame-constructie. Het is een mono-coque-frame, het frame is dus opgebouwd uit verschillende gelaste plaatdelen. Het luchtfilterhuis is ondergebracht in het frame en het blok heeft een dragende functie. Het voordeel van een mono-coque is dat het een zeer stijf, maar ook licht frame oplevert. De ZX-12R is dan ook de lichtste van het drietal, wat te danken is aan de diverse lichte metalen die zijn gebruikt, zoals magnesium voor kleppendecksel, dynamo en koppellingsdeksel en de fraaie Titanium-uitlaat. De ZX-12R heeft voor en achter alle mogelijke instelmogelijkheden voor de vering en heeft, net als de Hayabusa, een fraaie upside down voorvork. Dan het blok. Om trillingen tegen te gaan zit onderin het blok een balansas. De cilinders hellen 20° naar voren zodat het inlaattraject zo gunstig mogelijk recht gehouden is en het zwaartepunt zo laag mogelijk ligt. De bobines zijn geïntegreerd in de bougie-doppen. De ZX-12R is de enige met een mechanische bediening voor de koppeling en daar ben ik helemaal niet rouwig om. Een hydraulische bediening zal ongetwijfeld onderhoudsvriendelijker zijn, maar een kabelbediende koppeling geeft meer gevoel en daarmee onderstreept Kawasaki nog eens zijn sportieve inborst. De ZX-12R heeft nog steeds een flinke RAM-air inlaat onder de koplamp, maar het is niet meer die grote taartschep van de vorige ZX-12R. De kuip is wat scherper vormgegeven, waardoor de Kawasaki er wat agressiever bij staat. Die uitstraling wordt versterkt door de dubbele koplamp met het driehoekige stadslicht er tussenin.

► Venijnige koplampen bepalen voor een groot deel de uitstraling van de ZX-12R.



► Aan de kleine bagagestroppen kun je eenvoudig een spin vasthaken.



◀ De stoppers voor grijpen direct aan en remmen vreselijk hard.

PLUS & MIN

+ Motorkarakter	- Brandstofverbruik
+ Remcapaciteit	- Reacties tijdens gaswisselingen
+ Uitstraling	
+ Bescherming kuipruit	



◀ Tijdens de acceleratietest vanaf 120 km/u in het hoogste verzet is de ZX-12R het rapst.

▶ Ervaringen opdoen en er met elkaar over praten is heel belangrijk tijdens een test.



wordt afgesloten. Ook gaat de bediening van koppeling en gas van de Suzuki opmerkelijk licht. Het gas zou best wel iets zwaarder mogen gaan. Nu geef je ongemerkt te veel gas, vooral als je van de Honda of de Kawasaki overstapt op de Suzuki. De reden dat de Suzuki zo slecht terugvalt in zijn toeren, blijkt te liggen aan een te strak afgestelde gaskabel. Doordat je totaal geen vrije slag hebt, krijg je bij bijna iedere hobbel te maken met een gasreactie. Toen ik de kabel wat meer vrije slag gaf scheelde dat al veel.

Ook zijn we het er over eens dat deze motoren vragen om ervaren motorrijders die donders goed in de gaten hebben dat automobilisten ze zeer makkelijk over het hoofd kunnen zien. De snelheid waarmee je een afstand overbrugt, kan een automobilist heel makkelijk verkeerd inschatten. Daarom snap ik er ook geen hout van waarom op alledrie de motoren de snelheidsmeter niet pontificaal in het blikveld staat, recht voor je snufferd. Dan hoeft je op hoge snelheid alleen maar heel even je hoofd naar beneden te

knikken om ogenblikkelijk te zien hoe hard je rijdt waarna je je weer kunt concentreren op de weg. Nu is het zo dat de Hayabusa wel het meest symmetrische en overzichtelijk dashboard van alledrie heeft, maar de rand van de kuipruit zit dusdanig in de weg dat je je hoofd moet buigen om onder de rand door de snelheid af te lezen. De Kawasaki heeft de teller links in het dashboard zitten en de Honda weer rechts. Niet echt handig. In het donker viel ons overigens wel op dat de controlelampjes van de Suzuki hinderlijk

fel oplichten, je krijgt de neiging er meteen een matte folie over te plakken.

Voor we weer op pad gaan, controleer ik nog snel even de sporttassen die we op de motoren hebben meegenomen. Die hebben het flink voor hun kiezen gehad bij zulke hoge snelheden. Vooral als je weet dat de fabrikanten van harde koffersystemen een topsnelheid van 130 km/u adviseren... Dus laat je het wel uit je hoofd je nieuwe speedbike uit te rusten met een koffersysteem. Staat ook niet mooi. Ondanks d

DE BAGAGE

Tijdens de drielandentrip hadden we niet zo bijzonder veel bagage bij ons. Daarom hebben we voor het gemak alle drie de motoren verrijkt met een set sportbags. Het voordeel van dergelijke tassen is dat je niet een permanente constructie op je motor hoeft te schroeven, iets wat hoe dan ook lastig is op deze motoren. Sportbags hang je op je motor als je ze nodig hebt en je vervoert er niet al te zware spulletjes in. In combinatie met een tanktas ben je toch op een vrij eenvoudige en snelle wijze verlost van het bagageprobleem. Over onze ervaringen en opmerkingen over deze sportbags kun je lezen in een uitgebreid verslag verderop in dit nummer van promotor (blz 84).

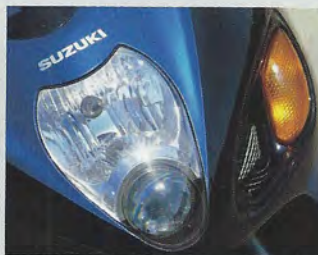




IN HET KORT ▶ **Motor**
 Vloeistofgekoelde viercilinder viertakt in lijn, twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder **Boring x slag** 81,0 x 63,0mm **Cilinderinhoud** 1298cc **Compressieverhouding** 11,0:1 **Brandstof- en ontstekingssysteem** elektronische brandstofinjectie, digitale transistor ontsteking **Transmissie** zesversnellingsbak, eindaandrijving O-ring ketting **Rijwielgedeelte** aluminium twin spar frame, volledig instelbare Ø43 mm upside down telescoop voorvork en achter een volledig instelbare en centraal monoschokdemper met progressief linksysteem (Full-Floater) **Veerweg** voor/achter 120/140 mm **Remsysteem** voor twee 320 mm remschijven met 6-zuiger remklauwen, achter een 240 mm remschijf met dubbelzuiger remklauw **Bandenmaat** voor/achter 120/70 ZR17 / 190/50-ZR17 **Bandenmerk/type** Bridgestone Battlax BT56J **Importeur** Nimag, Heine Noord, 0186-607911.

SUZUKI GSX 1300R HAYABUSA

In het jaar 1998 kwam, zag en overwon de Hayabusa. De Suzuki werd eigenlijk ook maar met een doel voor ogen op de wereld gezet: hij moest de snelste en sterkste productiemotor ter wereld worden. En daarin is de Hayabusa aardig geslaagd. Lange tijd heb ik me afgevraagd of ik 'm wel mooi vond. Maar vergeleken met de Honda en de Kawasaki heb ik er minder moeite mee. De stroomlijn is opvallend anders en vooral druppelvormig en loopt tot aan het achterwiel onder de motor door. Wil je een middenbok monteren dan vervalt dat laatste stukje kuip en lever je iets topsnelheid in! De Hayabusa is geen voortborduursel op een al bestaand model en zeker ook geen opgewaardeerde GSX 1100F, de eerste motor met een elektrisch omhoogschuivend ruitje in de stroomlijn. Net als de Honda heeft de Suzuki een aluminium open brugframe, brandstofinjectie, dubbele bovenliggende nokkenassen en een enkele balansas onderin het blok, die de trillingen niet helmaal elimineert. De Suzuki heeft net als de Kawasaki zeszuiger remklauwen van Tokico aan de voorzijde en een dubbelzuiger remklauw achter. Ook de upside down-voorvork en de Full-floater achtervering heeft alle mogelijke instellingen. De bediening van de koppeling gaat hydraulisch en van de koppeling- en remhendel kun je de slag instellen. Het dashboard is grotendeels analogo: tenminste wat de toerenteller en de snelheidsmeter, de brandstofmeter – links in het dashboard - en de temperatuurmeter – rechts in het dashboard - betreft. Het klokje en de trip- en odometer zijn wel digitaal. De Hayabusa oogt als een solofiets, maar als je het cover op de duoplek verwijdert, kun je daar een paar goede duogrepen plaatsen.



◀ Alleen al aan de koplamp zal je de Hayabusa meteen herkennen.



▶ Het dashboard van de Suzuki is nog volledig analogo.

▶ De voorrem grijpt iets minder bijterig aan als die van de Kawasaki.



PLUS & MIN

+ Eigenzinnige vormgeving	- Trillingen
+ Comfort zadel	- Gevoel in gashendel
+ Remcapaciteit	

hoge snelheden die we hebben gereden zitten alle tassen nog keurig op hun plaats.

FIJNE REMMEN ► Hard rijden op de snelweg is eigenlijk maar eventjes echt leuk. Ik durf ook te stellen dat niets zo snel went als snelheid en dan wordt hard rijden dus ook weer eentog. Bovendien willen we Chris

Op snelle toerwegen kunnen alle drie de motoren elkaar behoorlijk goed volgen. Toch laten we de Suzuki en de Kawasaki meer hun gang gaan, want op de een of andere manier sturen en rijden die net wat makkelijker. Waarschijnlijk geeft de zithouding hier de doorslag. Bovendien zijn de Hayabusa en de ZX-12R net wat bulliger, die kun je op veel lagere

waarmee je op een bocht afkomt, zijn ongekend. Gelukkig kun je te allen tijde vertrouwen op de remmen. Ze zijn fantastisch te doseren, al grijpen ze wel erg direct aan. Nu lijkt het net of we alleen maar gescheurd hebben, maar dat is niet zo. Het zijn kortstondige momenten waarin je voluit gaat, het materiaal maximaal belast, om het daarna weer rustig

Kawasaki. Op de Suzuki moet je werken om een bocht mooi te nemen. Ook de remmen zijn niet iets minder bijterig en net iets minder gevoelig te doseren. De DCBS-remmen van de Honda zijn boven elke twijfel verheven. Het is wel even wennen maar je kunt er genadeloos hard en zwaar gecontroleerd mee remmen. De voorvork duikt door het systeem niet tot nauwelijks in tijdens het remmen. Vandaar ook dat Honda de voorvork vrij 'eenvoudig' heeft gehouden, zonder instelmogelijkheden maar wel met een goed cartridge dempingssysteem in de vorkpoten.

Het zal je intussen duidelijk zijn dat de verschillen marginaal zijn en de prestaties fantastisch. Maar als we dat nu eens helemaal vergeleken en met niet meer dan een kwartslag aangedraaide gashendel gaan toeren. Geen punt. Alle drie de motoren geven geen krimp. Zet ze in de 4e of de 5e versnelling en vanaf bijna stationair

Alledrie de motoren kun je door het surplus aan vermogen en koppel zeer lui berijden

niet nog meer frustreren door hem steeds ver achter ons te laten. Hoog tijd dus om de andere kwaliteiten van deze krachtpaters te bekijken. Hoe is het gesteld met het comfort, de rij- en toereigenschappen? Om dat te beoordelen, sturen we de Kawasaki, Suzuki en Honda in een lijntje door de Eifel en de Ardennen.

toerentallen rijden, terwijl je de Blackbird meer op toeren moet houden. De Suzuki en vooral de Kawasaki gaan er ook ongemerkt hard vandoor. Met name de Kawasaki heb ik een paar keer tot het voor mij maximaal mogelijke moeten afremmen om daarna nog een goede bochtenlijn te kunnen rijden. De snelheden

aan te doen. De ZX-12R leent zich uitstekend voor dit soort werk. Door zijn sportievere framematen is ie net wat speelser dan de Hayabusa en de Blackbird. Niet dat de Hayabusa onderdoet voor de ZX-12R. In tegendeel, maar in het korte werk - vanwege de stuurdemper - moet de Suzuki toch iets toegeven op de



Hotel Stern in Monschau valt de eer te beurt van Promotorhotel.

Het testen van motoren betekent ook vroeg uit bed en er laat weer in.



nair toerental sleuren ze je elke berg op, elke bocht door of voorbij elk vervoermiddel.

Wat de gasreacties betreft is de Kawasaki het meest gevoelig op gaswisselingen, gevolgd door de Suzuki, maar dat ligt grotendeels aan de te lichte bediening van het gashendel. De Honda heeft de brandstofinjectie het beste voor elkaar, hij pakt goed op en is ook van onderuit niet zo direct wat vooral bij rustig toeren wel zo prettig is. De Suzuki heeft daarentegen wel het meest comfortabele zadel, maar de voetsteunen staan door de lage bouw vrij hoog waardoor je op de Hayabusa de minste beenruimte hebt. Op de Honda en de Kawasaki heb je meer beenruimte, maar die verschillen weer in zithouding. Op de Honda zit je minder sportief dan op de Kawasaki. En dat geldt ook voor de duopassagier, die zit op de Honda het beste, op de Suzuki wat minder en op de Kawasaki het minst prettig.

CONCLUSIE ► Het is natuurlijk een open deur om te zeggen dat dit soort motoren niet voor de eerste de beste motorrijder is weggelegd. Het rijden met dergelijke motoren vraagt om een meer dan gemiddelde ervaring, inzicht en een portie gezond verstand. Je kunt er vreselijk hard mee rijden, maar ze zijn ook fijne motoren voor lange reizen. Door het surplus aan vermogen en koppel kun je ze zeer lui berijden, zonder al te veel te schakelen. De Kawasaki is het meest sportief van dit drietal, is ook het meest krachtig van onderuit en is daarom de andere twee te snel af. De Honda is het meest allround, biedt het meeste comfort voor zowel de berijder als de passagier, maar moet je meer in toeren rijden. De Hayabusa zit er net tussen in. Die maakt het de Blackbird en de ZX-12R knap moeilijk, maar moet in het korte stuurwerk harder aangepakt worden. ■



◀ Op de Duitse autobahn is autorijders alleen een blik gegund op de achterkant van het testtrio.



VINCENT BURGER

Het is een ware openbaring om met zoveel kracht onder je billen onderweg te zijn. Voor mijn gevoel ontstond er al snel een driedeling: de Honda die het meest allround/toegericht is, de Suzuki die alleen maar gericht is op die recordpoging de snelste machine te bouwen – waar ze dan maar kort van hebben kunnen genieten – en de Kawasaki die het antwoord is op de Hayabusa. Die is een stuk korter en hoger en stuurt flitsender en remt feller. Het motorkarakter van de Kawa is echt verslavend.



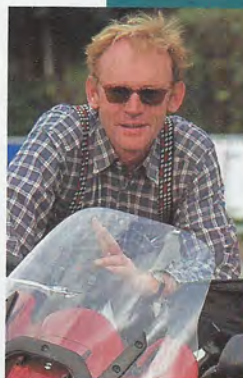
ROEL DONATZ

Voor de lange afstand kies je voor de Honda Blackbird. Die is het meest allround en door zijn fantastische remsysteem ook het meest hufferproof. De Honda heeft als enige een automatische koudstartinrichting. Toch ga ik voor de Kawasaki ZX-12R. Dat is de meest karaktervolle motor in dit rijtje. De Kawasaki geeft ook het duidelijkst aan wanneer je op de grens rijdt. De Suzuki spreekt me minder aan vanwege het model en het motorkarakter. Nadeel van de Kawasaki is wel dat ie het minst zuinig omspringt met benzine.



MENNO VAN STRATEN

Ook bij mij is de Kawasaki favoriet doordat die het meest sportief is en het meeste gevoel geeft aan de berijder. En ik zit er ook het prettigste op. Met remmen duikt de ZX-12R wel het meest in, maar dat vind ik niet zo erg. De Suzuki spreekt me qua model niet zo aan en omdat je 'm zo moet duwen in de bocht. De Honda is perfect afgewerkt maar komt een beetje gedateerd over en wordt dus uiteindelijk derde.



CHRIS OVER DE YAMAHA FJR 1300

Meestal ga ik op mijn eigen BMW R 1150GS mee met zijkooffers en topkoffer bepak en bezakt. Bij elkaar wegen mijn fotospullen bijna 55 kg! Dit keer mocht ik een Yamaha FJR 1300 meenemen. En die is niet verkeerd. Ik kon er mijn spullen goed op kwijt en het is een fijne toerfiets om mee te rijden. De FJR is comfortabel en ook nog sterk zat. Vooral de stureigenschappen heb ik zeer gewaardeerd. Onder alle omstandigheden, slecht of perfect, voert de FJR de commando's uit die je hem oplegt. Maar omdat ie heel voorspelbaar is, vind ik het geen spannende motor. De elektrische ruit heb ik tijdens de rit voornamelijk in zijn laagste stand laten staan. Alles bij elkaar is de FJR 1300 een fijne allround fiets.

GEWICHTIGE ZAKEN

	Drooggewicht
Kawasaki ZX-12R	213
Suzuki GSX 1300R	217
Honda CBR 1100 XX	223

HET VERBRUIK

	1 op:	Tankinhoud	Actieradius
Suzuki GSX 1300R	12,4	22/2	273
Honda CBR 1100 XX	12,1	24/4	290
Kawasaki ZX-12R	11,9	19/5	226

DE PRESTATIES

	Vermogen kW/pk	Koppel (Nm)
Kawasaki ZX-12R	131/178 bij 10.500	134 bij 7500
Suzuki GSX 1300R	129/175 bij 9800	138 bij 7000
Honda CBR 1100 XX	120,5/164 bij 10.000	124 bij 7250

DE ZITHOOGTE

	in mm
Kawasaki ZX-12R	820
Honda CBR 1100 XX	810
Suzuki GSX 1300R	805



DE PRIJZEN

Honda CBR 1100 XX	€ 14240
Suzuki GSX 1300R	€ 15199
Kawasaki ZX-12R	€ 15562

DE AFMETINGEN

	Lengte	Breedte	Hoogte
Honda CBR 1100 XX	2160	720	1170
Kawasaki ZX-12R	2070	840	1165
Suzuki GSX 1300R	2140	740	1165

DE GEOMETRIE

	Balhoofdhoek	Naloop	Wielbasis
Kawasaki ZX-12R	66,5	93	1440
Suzuki GSX 1300R	65,8	97	1485
Honda CBR 1100 XX	65	99	1490

HET SPECIFIEK VERMOGEN

	kW/kg
Kawasaki ZX-12R	0,62
Suzuki GSX 1300R	0,59
Honda CBR 1100 XX	0,54

