

SPECIALE  
UITGAVE

MOTOPLUS  
POWERED BY MOTORRAD

# MOTOPLUS

POW... MOTORRAD

WWW...

NL



SUZUKI  
GSR750  
HONDA  
HORNET 600  
YAMAHA  
FZ8  
KAWASAKI  
Z750R



GROTE VERGELIJKINGSTEST

# MIDDENKLASSERS NAKED BIKES

DOEN DE ANABOLE NIEUWKOMERS  
ALLES BETER?







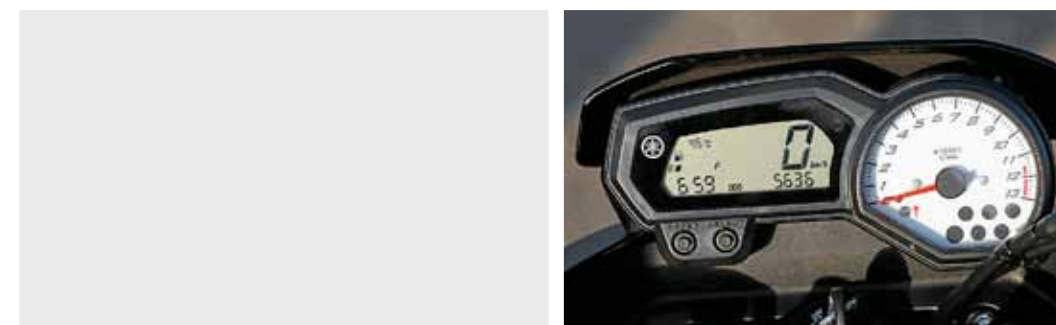
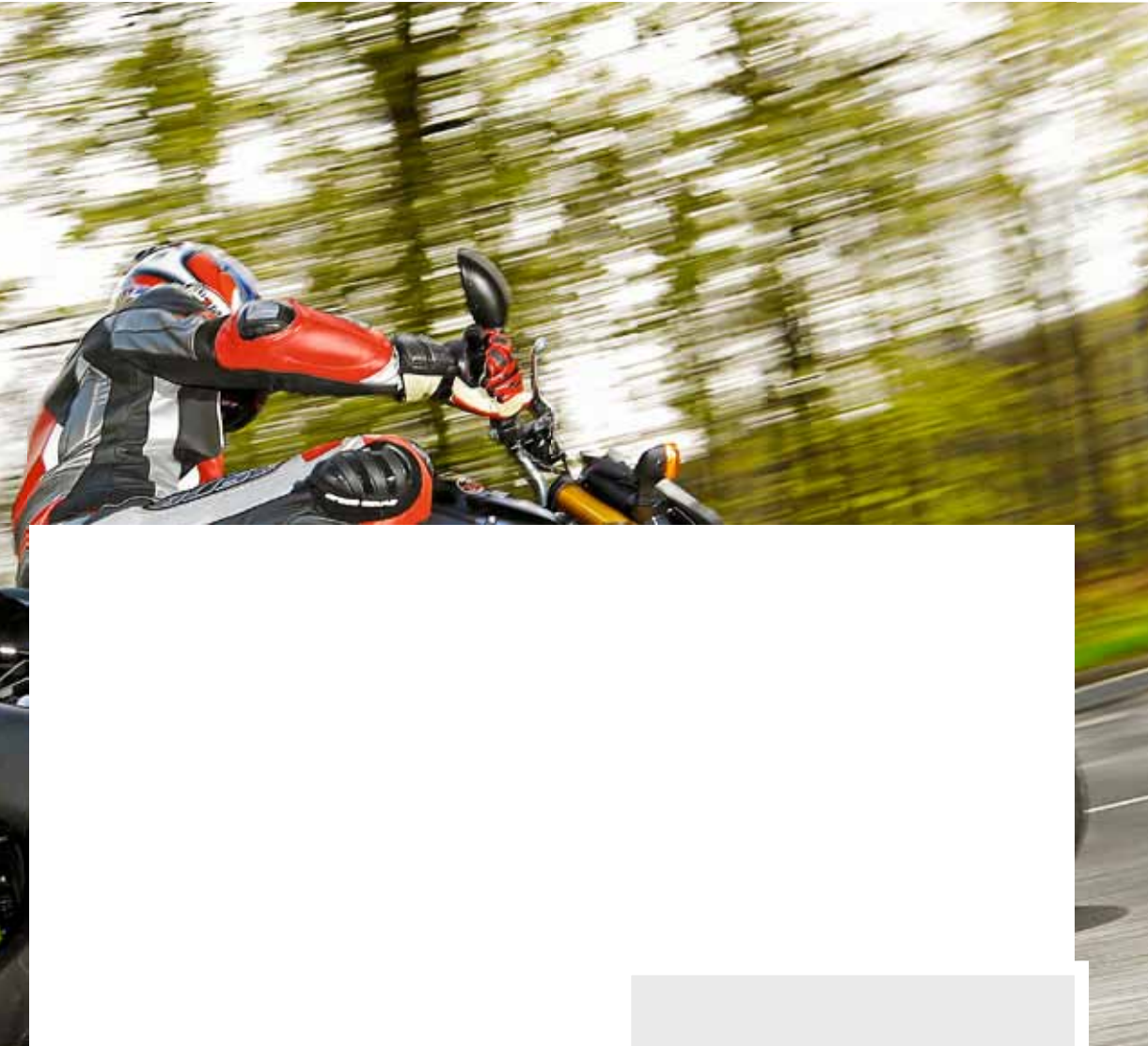






## YAMAHA FZ8

Het asfalt aaien. Wie met de Yamaha op hobbelige wegen met goede grip rijdt, zal sneller vonken trekken dan hem lief is.



Aan het ingewikkelde hevelsysteem kan het slechte schakelen van de FZ8 niet liggen. De compacte en informatieve cockpit ziet er sportief getint uit. Een machtige, gebogen radiator zorgt voor een goede warmtehuishouding in het Yamaha-blok.

dat biedt perspectieven als het aankomt op vermogen en koppel in het middengebied. Startgedrag en draai-eigenschappen van het blok zijn van hetzelfde niveau als bij de Suzuki en dat zijn ook hier de pluspunten. Maar bij het wegrijden blijkt de FZ8 wel om gevoelige handen te vragen als het gaat om de bediening van de koppeling en het gashendel. De koppeling mist een duidelijk aangrijp-

punt en is daardoor niet optimaal doseerbaar. Het blok zelf lijkt net boven het stationair toerental in een klein koppeldipje te vallen. Wie snel en gedachteloos de koppeling bedient, wurgt de FZ8 maar al te makkelijk af. Dat is verder niet zo tragisch, het komt alleen een beetje knullig over. Hinderlijker is de tweede dip in de koppelkromme, die zit tussen de 4.500 en 5.500 toeren. Die



## TECHNISCHE GEGEVENS

Honda Hornet 600

Kawasaki Z150R

Suzuki GSR750

Yamaha FZ8

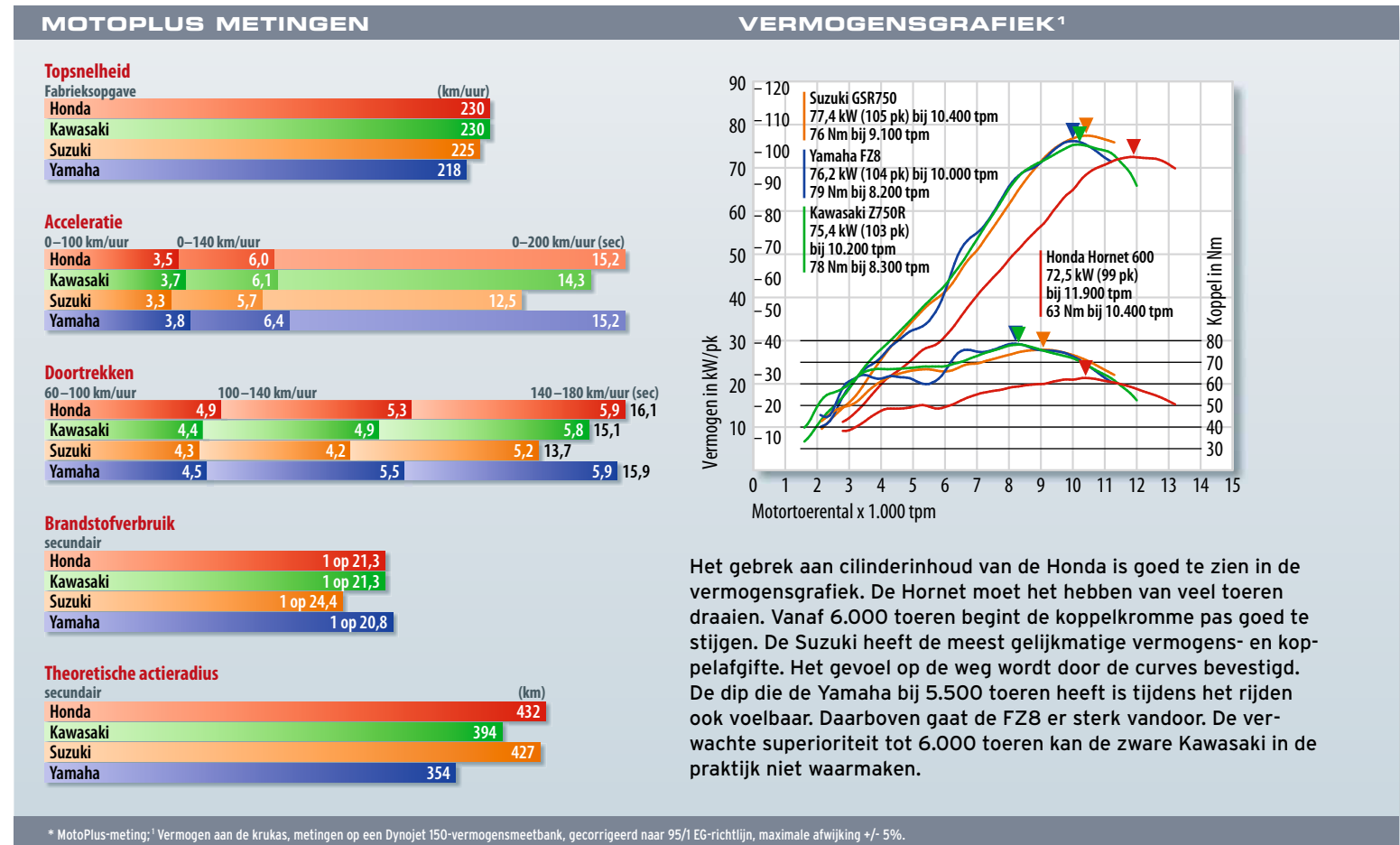
	Honda Hornet 600	Kawasaki Z150R	Suzuki GSR750	Yamaha FZ8
<b>Bouwwijze</b>	viencilinder viertakt lijnmotor	viencilinder viertakt lijnmotor	viencilinder viertakt lijnmotor	viencilinder viertakt lijnmotor
<b>Injectie</b>	Ø 36 mm	Ø 32 mm	Ø 32 mm	Ø 35 mm
<b>Koppeling</b>	natte meerplaat	natte meerplaat	natte meerplaat	natte meerplaat
<b>Boring x slag</b>	67,0 x 42,5 mm	68,4 x 50,9 mm	72,0 x 46,0 mm	68,0 x 53,6 mm
<b>Cilinderinhoud</b>	599 cc	748 cc	749 cc	779 cc
<b>Compressie</b>	12,0 : 1	11,3 : 1	12,3 : 1	12,0 : 1
<b>Max. vermogen</b>	75,0 kW (102 pk) bij 12.000 tpm	77,7 kW (106 pk) bij 10.500 tpm	78,0 kW (106 pk) bij 10.000 tpm	78,1 kW (106 pk) bij 10.000 tpm
<b>Max. koppel</b>	64 Nm bij 10.500 tpm	78 Nm bij 8.300 tpm	80 Nm bij 9.000 tpm	82 Nm bij 8.000 tpm
<b>Frame</b>	aluminium ruggengraat-frame	stalen brugframe	stalen brugframe	aluminium brugframe
<b>Voorvork</b>	upside-down voorvork Ø 41 mm	upside-down voorvork Ø 41 mm	upside-down voorvork Ø 41 mm	upside-down voorvork Ø 43 mm
<b>Remmen v/a</b>	Ø 296 mm / Ø 240 mm	Ø 300 mm / Ø 250 mm	Ø 310 mm / Ø 240 mm	Ø 310 mm / Ø 267 mm
<b>Hulpsystemen</b>	ABS	ABS		ABS
<b>Wielen</b>	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17
<b>Bandenmaten</b>	120/70ZR17; 180/55ZR17	120/70ZR17; 180/55ZR17	120/70ZR17; 180/55ZR17	120/70ZR17; 180/55ZR17
<b>Banden in test</b>	Bridgestone BT012 'J'	Dunlop D210, voor 'G'	Bridgestone BT016 'EE'	Bridgestone BT021 'BB'
<b>Wielbasis</b>	1.435 mm	1.440 mm	1.450 mm	1.460 mm
<b>Balhoofdhoeek</b>	65,0°	65,5°	64,8°	65,0°
<b>Naloop</b>	99 mm	103 mm	102 mm	109 mm
<b>Veerweg v/a</b>	120/128 mm	120/134 mm	120/135 mm	130/130 mm
<b>Zithoogte*</b>	810 mm	810 mm	820 mm	810 mm
<b>Rijklaar gewicht volgetankt*</b>	207 kg	228 kg	211 kg	216 kg
<b>Max. belading</b>	188 kg	179 kg	189 kg	194 kg
<b>Tankinhoud</b>	19 liter	18,5 liter	17,5 liter	17 liter
<b>Service-intervallen</b>	12.000 km	6.000 km	6.000 km	10.000 km
<b>Prijs</b>	NL € 9.499,- / B € 8.590,-	NL € 9.998,- / B € 9.299,-	NL € 8.999,- / B € 8.370,-	NL € 9.999,- / B € 9.590,-
<b>Info</b>	www.honda.nl	www.kawasaki.nl	www.suzuki.nl	www.yamaha-motor.nl

\* MotoPlus-meting

verpest tussensprints vanaf pakweg 100 km/uur. Boven de 5.500 omwentelingen gaat de Yamaha er aansluitend weer als een kogel vandoor en schiet hij in één klap door naar de 10.000 toeren, het toerental waar het maximum vermogen voorhanden is. Nu kun je die dipjes natuurlijk te slim af zijn door gewoon terug te schakelen, maar daar schakelt de bak net niet lekker genoeg voor. Stroef en

onwillig. Zonder gepast geweld kun je bijna niet terugschakelen. Opschakelen gaat aanzienlijk beter. Zet dit de Yamaha op een schier onoverbrugbare achterstand? Niet zo snel, want zo nukig als de FZ8 schakelt, zo zachtmoedig en meegaand is de '800' als het om de afstelling van het rijwielgedeelte gaat. De voorvork heeft met 38 millimeter een paar stevige >

# VERGELIJKINGSTEST MIDDENKLASSE NAKED BIKES



\* MotoPlus-meting; <sup>1</sup> Vermogen aan de krukas, metingen op een Dynojet 150-vermogensmeetbank, gecorrigeerd naar 95/1 EG-richtlijn, maximale afwijking +/- 5%.

poten, maar heeft geen stelmogelijkheden en is vrij zacht geveerd. De vork duikt bij hard remmen diep in en is duidelijk niet stug genoeg voor sportief gebruik. De achterkant doet het wat dat betreft niet veel beter. Maar als je niet al te grote sportieve ambities hebt, klopt dit compromis veel beter. Zeker omdat je in het goed gevulde zadel heel comfortabel zit en het stuur ergonomisch goed gevormd is. Hinderlijk is wel dat de knieën door de brede tank uit elkaar worden gedrukt. Een passagier zit op de FZ8 even comfortabel als op de Suzuki, maar aan de duoplek op de Honda kan geen van de andere machines tippen. De prijs voor de mooiste vonkenregens is trouwens ook voor de Yamaha. Geen van de andere motoren toucheert zo snel het asfalt met de voetsteunen als de Yamaha. Is de FZ8 dan toch eerder een machine voor gemoedelijk toerwerk of stoïcijnse snelwegwerk? Ook niet helemaal, want zelfs bij een erg rustige rijstijl verbruikt de FZ8 met 1 op 20 aanzienlijk meer dan bijvoorbeeld de zuinige Suzuki, die makkelijk 1 op 25 haalt. Even flink doorhalen op de snelweg doet de balkjes van de brandstofindicatie gevoelsmatig in een oogwenk verdwijnen. En door de tankinhoud van 17 liter, de kleinste van de vier, wordt de actieradius toch al beperkt. Daar kan ook de keurige afwerking niets aan veranderen. Onder de streep blijft de FZ8 de Kawasaki nog voor, maar de Suzuki en de Honda zijn duidelijk beter. De naakte waarheid kan soms hard zijn. <



- 1 SUZUKI GSR750**  
Een nipte overwinning, maar wel een terechte. Een prima verschijning met een heerlijk blok, een wendbaar rijwielgedeelte en veel gebruiksgemak. Met ABS was het verschil met de rest nog groter geweest.
- 2 HONDA HORNET 600**  
De lichte, wendbare en doorontwikkelde Honda komt net tekort op de Suzuki, maar kent eigenlijk geen echt zwakke punten.
- 3 YAMAHA FZ8**  
De beste remmen en een goede ergonomie. Jammer dat het rijwielgedeelte te zacht is afgesteld en de versnellingsbak niet super schakelt. Dat kost de Yamaha kostbare punten.
- 4 KAWASAKI Z750R**  
Een krachtpatser met een lekker sterk blok, maar helaas laat het stuurgedrag te wensen over. Het gebrekkige zitcomfort en de matige verlichting moeten eenvoudig te verhelpen zijn.

MOTOPLUS BEOORDELING	Maximaal puntenaantal	MOTORMERKEN				TOTAAL	OPMERKINGEN
		Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha		
<b>AANDRIJVING</b>							
Doortrekken	40	23	26	28	24	Een goed begin voor de krachtige en uitgebalanceerde Suzuki-viercilinder. De Japanner overtuigt met een harmonische krachtsontplooiing over het gehele toerenbereik, goede draai-eigenschappen en het laagste verbruik van de vier machines. Mede door de goed doseerbare koppeling en de precies schakelende bak laat de 750 uitstekende acceleratietijden klokken. Op de vierpitter van de Honda Hornet valt evenmin wat aan te merken, maar hij heeft wel te lijden onder zijn kleinere cilinderinhoud. Het blok van de Kawasaki gaat energiek aan de slag, maar zou mooier mogen aanspreken en beter schakelen. Dat laatste geldt eigenlijk nog meer voor de Yamaha, waarvan de vermogensontplooiing ook niet al te harmonieus is.	
Acceleratie	40	26	26	30	24		
Topsnelheid	30	19	19	18	16		
Motorkarakteristiek	30	18	18	19	17		
Aanspreken	20	14	12	14	14		
Lastwissel	20	13	13	13	14		
Draai-eigenschappen	20	14	14	15	15		
Koppeling	10	8	7	8	7		
Schakelen	20	14	12	14	11		
Versnellingsbak-spatieëring	10	8	7	8	7		
Starten	10	7	8	8	8		
<b>TOTAAL</b>	<b>250</b>	<b>164</b>	<b>162</b>	<b>175</b>	<b>157</b>	<b>WINNAAR AANDRIJVING: SUZUKI</b>	
<b>RIJWIELGEDEELTE</b>							
Handelbaarheid	40	29	24	30	28	De uitgebalanceerde Honda laat zich hier niet de kaas van het brood eten, ook al komt de Suzuki nog heel dichtbij. De Honda is enorm handelbaar, superstabiel in het bochtenwerk, stuurt uiterst precies, geeft veel feedback en heeft goed afstelbare veerelementen. De verrassend handelbare Suzuki kan overal goed in het spoor blijven, maar is iets nerveuzer in bochten en op topsnelheid. De verhoudingsgewijs minder handelbare Kawasaki heeft te lijden onder het niet al te harmonieuze bochtengedrag en de matige feedback van het voorwiel. De vering van de Yamaha is te zacht en bovendien houdt de grondspeling niet over.	
Stabiliteit in bochten	40	29	25	28	26		
Stuurgedrag	40	30	24	30	29		
Feedback	10	7	5	6	7		
Mogelijke hellingshoek	20	15	17	17	13		
Rechthoekstabiliteit	20	15	14	14	15		
Veerinstellingen voor	20	13	12	12	13		
Veerinstellingen achter	20	12	11	12	11		
Instelmogelijkheden rijwielgedeelte	10	4	3	2	1		
Veercomfort	10	6	6	5	7		
Rij-eigenschappen duo	20	13	12	13	10		
<b>TOTAAL</b>	<b>250</b>	<b>173</b>	<b>153</b>	<b>169</b>	<b>160</b>	<b>WINNAAR RIJWIELGEDEELTE: HONDA</b>	
<b>PRAKTIJK</b>							
Ergonomie rijder	40	29	26	31	30	De ontspannen en ongecompliceerde Suzuki pakt op dit onderdeel afgetekend de winst. De beste ergonomie, spiegels met goed zicht, een nette uitrusting en een forse actieradius - de doordachte GSR kan de alledaagse praktijk prima aan. De Honda doet het ook goed en biedt zelfs een passagier nog een redelijke plek. Wel is het zicht in de spiegels te mager. Voor kleinere rijders is de lichte Honda waarschijnlijk de beste keuze op dit onderdeel. Ook op de Yamaha hebben rijder en passagier een behoorlijke plek, maar de FZ8 laat punten liggen als het om de actieradius gaat. Slecht zicht in de spiegels, matige lichtopbrengst en met name het harde zadel verpesten op den duur de pret met de Kawasaki.	
Ergonomie passagier	20	13	8	11	11		
Windbescherming	20	1	1	1	1		
Zicht	20	11	11	14	14		
Lichtopbrengst	20	15	13	14	15		
Uitrusting	30	11	11	16	11		
Hanteerbaarheid	30	18	16	18	18		
Opbergmogelijkheden	10	1	2	2	2		
Maximale belading	10	5	4	5	6		
Theoretische actieradius	30	25	25	28	22		
Afwerking	20	13	13	13	14		
<b>TOTAAL</b>	<b>250</b>	<b>142</b>	<b>130</b>	<b>153</b>	<b>144</b>	<b>WINNAAR PRAKTIJK: SUZUKI</b>	
<b>VEILIGHEID</b>							
Remwerking	40	28	27	26	31	Als het om remmen gaat, rijdt de Yamaha zich vol in de schijnwerpers. Ze hebben een voortreffelijke bite, zijn goed doseerbaar en het ABS regelt fijn en soeverein af. De eveneens goed remmende Honda volgt de Yamaha op de voet. De Kawasaki remt ook netjes, maar wil zich onder hellingshoek wel oprichten. Daar heeft de Suzuki geen problemen mee. Wel laat de GSR punten liggen als het om ABS gaat. Dat wordt helaas pas in het najaar leverbaar.	
Remdosering	30	24	22	21	25		
Remmen met duo/fading	20	13	13	13	14		
Oprichten bij remmen	10	6	4	8	7		
ABS werking	20	13	11	0	13		
Stuurslaan	20	13	14	13	14		
Grondspeling	10	7	8	8	7		
<b>TOTAAL</b>	<b>150</b>	<b>104</b>	<b>99</b>	<b>89</b>	<b>111</b>		<b>WINNAAR VEILIGHEID: YAMAHA</b>
<b>KOSTEN</b>							
Garantie	30	15	15	20	15		De ruime service-intervallen maken de Honda tot kosten-koningin. De Suzuki blijft goed in het spoor met een laag verbruik, een gunstige aanschafprijs en - bovenal - drie jaar garantie. Yamaha en Kawasaki volgen trouwens op korte afstand.
Verbruik (secundaire weg)	30	21	21	24	20		
Inspectiekosten	20	19	11	10	15		
Onderhoudskosten	20	10	9	9	9		
<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>63</b>	<b>59</b>	<b>WINNAAR KOSTEN: HONDA</b>	
<b>TOTAALSOM</b>	<b>1000</b>	<b>648</b>	<b>600</b>	<b>649</b>	<b>631</b>	<b>WINNAAR PRIJS-KWALITEITVERHOUDING: SUZUKI</b>	
<b>PLAATS</b>		<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>		
<b>RAPPORTCIJFER PRIJS-KWALITEITVERHOUDING</b>	<b>10,0</b>	<b>9,4</b>	<b>7,8</b>	<b>9,6</b>	<b>9,0</b>	Het verschil tussen de Honda en de Suzuki is gering, maar het is er. De winst als het op punten aankomt en de winst als het om de portemonnee gaat. Een mooie binnenkomer voor de GSR750.	



# En de winnaar is...



**MOTOPLUS**  
POWERED BY MOTORRAD  
**TESTWINNAAR**

**GSR 750**

De nieuwe Suzuki GSR750; een krachtig 106 pk motorblok, een perfecte handling en een oogverblindend design. De ultieme combinatie, zo concludeert ook het toonaangevende MotoPlus magazine, waarin de GSR750 als absolute winnaar uit de naked bike vergelijkingstest komt. Met het beste motorblok, het grootste gebruiksgemak en een onovertroffen prijs/kwaliteit verhouding is deze spraakmakende naked bike alle concurrenten een stap voor.

 <b>SUZUKI</b>	Way of Life!
<a href="http://www.suzuki.nl">www.suzuki.nl</a>	

De stijlvolle GSR750 is nu leverbaar in de kleuren wit, zwart en rood voor de **zeer scherpe introductieprijs van € 8.999,-**