

Honda
CB750 Hornet

Kawasaki
Z650

Suzuki
GSX-8S

Triumph
Trident 660

Yamaha
MT-07

LENTE- KRIEBELS

Voordat de zomer daadwerkelijk zijn intrede doet, gaan we nog een paar keer op pad in prachtig lenteweer om de nieuwe aanwas te beoordelen. Er zijn voor dit seizoen meerdere middenklasse-nakeds vernieuwd, waarvan Yamaha's bekende MT-07 het grondigst is aangepakt. Een welkome aanleiding om een vermakelijk naakt vijftal bij elkaar te halen en te ondervinden welke qua rijplezier, emotie en praktische kanten het sterkste totaalpakket levert. | Tekst: Ralf Schneider; Foto's: Arturo Rivas, mps-fotostudio |

HONDA CB750 Hornet



Het dashboard en de bediening met de kleine knopjes links op het stuur zijn nu volgens de actuele Honda-standaard. In twee User-modi kun je de gasrespons, tractie- en wheelie-controle plus motorrem persoonlijk instellen. Ook nieuw is de automatische uitschakeling van de richtingaanwijzers. Met 780 millimeter heeft de Hornet 750 de laagste zit van deze vijf motoren – stevige voet aan de grond gegarandeerd, ook voor kleinere rijders.

Sinds zijn debuut in 2023 schudt hij dit segment flink op en zijn er behoorlijk wat van verkocht. Om te zorgen dat dat ook in 2025 zo blijft, heeft Honda hem een aantal modificaties en modernisering meegegeven. Uiterlijk valt vooral het nieuwe neusje met fellere dubbele led-koplamp op, dat de Hornet wat agressiever doet ogen en in de verte doet denken aan een succesvolle Kawasaki 750 van zo'n twintig jaar geleden. De nieuwe vormgeving oogt in elk geval tijdlozer en ingetogener dan die van de Japanse concurrentie. Terwijl Kawasaki bij alle huidige Z-nakeds – ook bij deze Z650 – kiest voor een gespierd, gedrongen 'Sugomi'-design met veel onderbroken lijnen, gaat het er bij de Suzuki en Yamaha met hun buitenaards insectoïde gezichten en gestapelde led-ogen nog futuristischer aan toe. De Triumph daarentegen oogt juist veel klassieker dan de rest. In stadsverkeer blijven

regelmatig nieuwsgierige en bewonderende omstanders kijken naar de tijdloze 'modern classic'-look van deze in 2021 verschenen Britse roadster.

Maar terug naar de Honda. Naast de restyling heeft de Hornet 750 ook een nieuw dashboard gekregen. Met een 5 inch metend TFT-scherm is de machine op de nieuwste standaard van Honda gebracht – inclusief betere afleesbaarheid, nieuwe lay-out en een uitgebreidere smartphone-integratie via de eigen RoadSync-app. Het motorblok en de versnellingsbak blijven echter onaangetast: de 755 cc metende parallel-twin met 270°-krukas (deze Hornet is geen viercilinder-in-lijn zoals de oorspronkelijke Hornets 600 en 900) levert ook met Euro5+-homologatie 92 pk bij 9.500 toeren en 75 Nm bij 7.250 toeren, waarmee de Honda qua topvermogen veruit de sterkste

machine in deze test is. Naast de tot nu toe beschikbare rijmodi 'Standard', 'Sport' en 'Rain' is er nu ook een persoonlijk te configureren 'User'-modus. De gasrespons in 'Standard' beviel ons het beste; qua lastwisselreacties zit de Hornet alles bij elkaar op een goed maar niet optimaal rukvrij niveau. Een quickshifter is optioneel leverbaar, voor een meerprijs van 300 euro. Onze testmotor deed het zonder, wat een nadeel is in de puntentabel maar in de praktijk geen groot gemis is. Het schakelen op de Hornet 750 met zijn ruig pulserende tweecilinder gaat ook zonder quickshifter prettig, met lekker korte schakelwegen, nauwkeurig inklikkende versnellingen en een licht te bedienen koppeling. Een pittig maar niet al te opdringerig uitlaatgeluid, relatief nette motorloop en een voor een parallel-twin in deze klasse opvallend sportief hoogtoerig karakter; dat alles past »

Afzonderlijk bekeken hebben alle vijf de motoren in deze test de ingrediënten om kriebels in je buik en je rechterhand te veroorzaken, om je te verleiden om eropuit te trekken. Middenklasse-nakeds in de prijsklasse tussen 8.000 en 10.000 euro zijn bijzonder aantrekkelijk door hun combinatie van levendige motorblokken, lage gewichten en prima rijwielgedeelten – en frisse looks. Ze zitten precies

in de vermogensklasse die op slingerwegen voor een hoop lol zorgt en in het dagelijks verkeer niet op je zenuwen werkt. Daarbij zie je in deze categorie motoren bij steeds meer modellen voorzieningen die we tot voor kort alleen op veel duurdere motoren zagen, zoals bijvoorbeeld hellingshoekafhankelijk ABS of een persoonlijk te configureren rijmodus. Betekent dit dat je zonder bezwaar de eerste

de beste van dit vijftal, bestaande uit de Honda CB750 Hornet, Kawasaki Z650, Suzuki GSX-8S, Triumph Trident 660 en Yamaha MT-07, bij de dealer kunt gaan halen? Dat nou ook weer niet, ze hebben heel verschillende karakters, zo blijkt wel uit de directe vergelijking – en dus zal de ene beter bij je passen dan de andere. Vooraan in alfabetische volgorde en ook qua specificaties staat de Honda CB750 Hornet.

KAWASAKI Z650



De wulpse roestvaststalen uitlaatbochten, de stalen banaanchtervork, de zeer slank gespaakte gietwielen en het stalen buizenframe in felrode kleur zorgen voor toch wel opvallende looks. In het zijaanzicht zie je eigenlijk al dat de ruimte tussen tank en duozadel de bewegingsvrijheid wat beperkt. Het goed afleesbare TFT-dashboard meet 4,3 inch/11 centimeter en biedt onder andere moderne connectiviteitsfuncties.

perfect bij het nieuwe scherp gelijnde uiterlijk. De Hornet maakt er geen geheim van dat hij spektakel verkiest boven onthaasting. Dat blijkt ook uit het lijstje met modificaties voor dit jaar: de nieuwe afstellingen van de niet-instelbare 41mm-Showa SFF-voorvork en de alleen in veervoorspanning instelbare achterschokdemper moeten zorgen voor betere feedback bij een sportieve rijstijl, en de

voorrem moet nu krachtiger en beter doseerbaar zijn.

Zonder rechtstreekse vergelijking met het vorige model kunnen we alleen een ruwe inschatting maken van de effecten van deze aanpassingen. Vergeleken met de vier andere motoren in deze test veert en remt de Honda in elk geval heel degelijk. De balans tussen

sportiviteit en veercomfort lijkt geslaagd. De wendbaarheid en lichtvoetigheid zijn zoals voorheen opmerkelijk; je gooit de Honda moeiteloos in de bocht, wat bij een hoger tempo al bijna naar nervositeit neigt. Daarbij wordt een rotsvast vertrouwen in de standaard gemonteerde Dunlop Roadsport 2's aan de voorzijde overigens gehinderd door de relatief afstandelijke, lage zitpositie (780 mm). Vooral

de Suzuki – met 30 mm hoger zadel en merkbaar lager stuur – geeft op dezelfde banden duidelijk meer feedback en zelfvertrouwen. Ongeveer hetzelfde zouden we ook kunnen zeggen over de ergonomisch duidelijk verbeterde Yamaha MT-07 (zithoogte 815 mm), die echter wordt beroofd van een optimaal gevoel in de voorkant door zijn relatief zachte upside-down voorvork. Hoe het ook zij: voor zijn prijs van 8.999 euro blijft de Honda een heel aantrekkelijke aanbieding, temeer daar hij ondanks het hoogste topvermogen op onze rustig gereden verbruikstestronde ook nog het laagste verbruik realiseerde, met een fraaie 1 op 27! Spaarzaamheid kan in de motorfietsenbouw een deugd zijn, vooral wanneer het zo consequent wordt doorgevoerd als bij de Kawasaki Z650. Met een prijs van 7.999 euro is het met afstand de goedkoopste motor in deze test. De laatste modelwijziging was in 2023, toen er

een nieuw TFT-dashboard en tractiecontrole op kwam. Om maar met de deur in huis te vallen: wie een wendbare, ongecompliceerde motor zoekt, zal zich op de Z650 meteen thuis voelen – op voorwaarde dat hij of zij niet groot is. Lange rijders stuiten op de compacte Kawasaki sneller op ergonomische beperkingen. De combinatie van het smalle, naar je toe gehoekte stuur, de wat krappe kniehoek en de beperkte afstand tussen tank en duozadel geeft je niet al te veel bewegingsruimte. Vooral op de Suzuki maar ook op de Honda en Yamaha heb je duidelijk meer ruimte. En zelfs de eveneens compacte, sierlijke Triumph biedt normaal gesproken volwassenen meer langeafstandscomfort. Voor kleinere rijders – zeg onder de 1,80 meter – met kortere armen en benen past de Z650 echter heel erg goed. Een collega die vanwege de beperkte uitrusting en compacte afmetingen aanvankelijk sceptisch was, kwam na diverse woon-werk-

ritten in de stedelijke verkeerschaos overigens steeds met een brede grijns op z'n gezicht terug. "Prachtig gewoon hoe gemakkelijk en wendbaar je met de Kawasaki door het verkeer flits! Dit is precies wat je nodig hebt in de stad!" Het zijn precies deze eigenschappen waardoor de goedmoedige Kawasaki met z'n parallel-twin met tegengesteld lopende zuigers zo populair is bij rijtscholen en beginners: hij rijdt gemakkelijk, de bediening is intuïtief en hij geeft nooit stress. En tegelijk is hij op secundaire wegen beslist geen slaapzak op wielen. De oude bekende 649cc parallel-twin met 180°-krukas (de enige motor in deze test die deze klassieke Japanse configuratie nog heeft, de andere drie hebben de krukappen 90 graden verzet voor een 90° V-twin-motorloop) heeft zijn beste toerengebied precies daar waar je in normaal verkeer het meeste zit. Hij maskeert zijn naar huidige maatstaven wat »



SUZUKI GSX-8S



Omdat er geen actuele demo beschikbaar was, moesten we onze duurtestmotor van 2023 inzetten (het 2025-model is technisch identiek, maar heeft een zwart kontje plus achterframe, zwarte wielen en juist een geheel blauwe tank). De voorvork en Nissin-remmen doen het uitstekend. Het opgeruimde dashboard doet het zonder complexe menustructuur. Tip: gun het hakerige contactslot een kleine dosis WD-40 of iets dergelijks.

beperkte 66 gemeten pk's met een korte eind-overbrenging; daardoor heeft hij in de hoge versnellingen toch een goede trekkracht (de zes is als het ware eerder een vijf). Daarbij is de koppeling licht te bedienen en de zesbak schakelt precies en zeker. Bij een hoger tempo trilt het blok wel voelbaar; vooral bij een constante snelheid boven de 130 km/uur. Maar goed, rijd je veel secundair, dan zul je niet vaak en zeker niet langdurig in dat bereik komen. Ook het rijwielgedeelte is meer gemaakt op een rustigere rijstijl. De vering spreekt niet

heel fijngevoelig aan en geeft bij een sportieve rijstijl een minder duidelijke feedback. Als je echt tempo gaat maken, wil de Z650 zich bij remmen in bochten ook wat oprichten en het pakken van de bedoelde lijn lukt niet altijd meteen. Hij heeft wel een behoorlijke grondspeling in bochten. Dit in tegenstelling tot de Yamaha, waarbij de erg lange slijtboutjes onder de voetsteunen vroegtijdig over het asfalt schrapen. De voorrem is goed doseerbaar en remt hard, maar heeft wel een wat grover regelend ABS. Ook de tractiecontrole

werkt wat rukkerig en neemt het vermogen bij ingrijpen net even te lang weg. Dat de Z650 ondanks het ontbreken van ride-by-wire überhaupt is voorzien van tractiecontrole is weliswaar lovenswaardig, maar technisch ligt het niet op hetzelfde niveau als dat van de elektronisch gestuurde concurrentie. Positief: standaard heeft de Z650 instelbare rem- en koppelingshendels. De Z650 is onder de streep een eerlijke, tot de essentie gereduceerde naked bike met beproefde techniek, een verrassend levendig

motorblok en een zeer scherpe prijs. Voor beginners is het daarom waarschijnlijk nog steeds een van de beste opties, ook al zouden ze bij Kawasaki misschien eens kunnen nadenken over een wat krachtigere versie met misschien 700 of 750 cc en een iets uitgebreider pakket aan elektronische hulpjes. Al vraag je je tegelijk af waar dat almaar omhoog opschuiven van het segment dan stopt...

In het geval van de Suzuki GSX-8S moesten we een oplossing bedenken. Wegens het niet beschikbaar zijn van een 2025-demo grepen we naar een vertrouwd werkpaard: onze langeduurtestmachine, bouwjaar 2023, die momenteel bijna op de helft van de beoogde 50.000 kilometer is. Dat hoeft geen nadeel te zijn. Met een voor deze test vers gemonteerde set originele Dunlop Roadsport 2-banden voelt de trouwe GSX nog totaal niet vermoeid aan. Technisch is er ten opzichte van 2023 ook

niks veranderd, alleen de kleurstellingen zijn wat gewijzigd, ook deze blauw-zwarte is nu iets anders. En hoe rijdt hij, de Suzuki? Strak en moeiteloos! Bijna als een motor uit een hogere prijs- en vermogensklasse. De GSX-8S geeft je meteen een gevoel van rotsvaste stabiliteit en controle. De bullige 776cc parallel-twin trekt stevig van onderuit en loopt verbazingwekkend trillingsarm en gelijkmatig. Zijn beste koppel levert hij precies daar waar je het in de praktijk het meest gebruikt: onderin en in het middengebied. Suzuki heeft gekozen voor een relatief lange eindoverbrenging, zodat je op kruissnelheid op de snelweg minder toeren draait. Daarom gaat hij bij de acceleratiemetingen in de zesde versnelling niet helemaal op kop, maar dat is bedrieglijk; wanneer je in de versnellingen twee, drie en vier gas geeft, maakt de concurrentie geen schijn van kans. Daarbij schittert

de zesversnellingsbak met zijn korte schakelwegen en een standaard aanwezige quickshifter, die bij opschakelen uitstekend functioneert en bij terugschakelen met resolute voet ook nog goed werkt. De goed doseerbare koppeling zou misschien nog een tikje lichter te bedienen mogen zijn. Alles bij elkaar heeft de Suzuki de beste krachtbron van dit naakte vijftal. En ook de vering maakt een uitstekende indruk: stevig maar niet zonder comfort, progressief qua karakteristiek en voorzien van nauwkeurige demping. Ook op slecht wegdek blijft de GSX-8S onverstoordbaar op zijn lijn. Vooral het voorwiel geeft veel vertrouwen. De ergonomie klopt als maatwerk: de kniehoek is weliswaar sportief maar niet extreem, de zitpositie geeft veel overzicht en de zithoogte is niet te laag, het stuur heeft precies de juiste breedte en ligt intuïtief in de hand. Langeafstandrijders gaan echter wel het dun- »

X **nexx**



X.WED 3

THE WORLD'S WILDEST ADVENTURE HELMET

No compromises – this was the motto to develop the new NEXX X.WED3 – to achieve a modern design, flawless fit, durability, exceptional functionality and technical innovation. Tested to the extreme having done around 200.000 km and more than 60 adventure riders testing in the most remote locations in the world, from Alaska, Croatia, Baja California, Ha Giang to Merzouga desert in Morocco – all to ensure that every small detail is perfectly designed for any adventure.

X.WED.3 Furka Carbon: € 769,95



JOPA



CRUISE

€ 209,95

PMJ
FATTO IN ITALIA



JOPA

MIDDENKLASSE-NAKEDS **VERGELIJKINGSTEST**

TRIUMPH

Trident 660



gevoerde zadel merken; een hele dag rijden vraagt enig zitvlees. Het geheel wordt afgerond met een modern, praktisch afgestemd elektronicapakket: drie rijmodi, een fijngevoelig regelende tractiecontrole en ABS, plus twee keuzes qua gasrespons. Het beste beviel ons de B-modus. De Suzuki gaat dan wondermooi vloeiend op het gas, en hij voelt alles bij elkaar qua rijden het meest uitgebalanceerd aan. Gewenning is hier amper nodig, en je hoeft ook geen concessies te doen. Hooguit heb je een iets diepere geldbuidel nodig, want de GSX-8S kost net geen 10.000 euro en is daarmee de duurste in deze test. Wat hij extra biedt aan rijkwaliteiten maakt dat echter ruimschoots goed.

Sinds zijn komst in 2021 speelt de Trident 660 in het segment van middenklasse-nakeds een charmante outsider-rol. Hij heeft een eigenzinnige vormgeving, een markante 660cc-driecilinder, een onmiskenbaar Brits karakter en steekt technisch degelijk in elkaar. Voor 2025 heeft deze 'roadster' een aantal zinnvolle updates gekregen. De cilinderinhoud en het vermogen zijn hetzelfde gebleven, maar de uitrusting is behoorlijk opgewaardeerd. Een quickshifter met autoblipper voor terugschakelen is nu standaard aanwezig, net als cruise-control. Plus – als enige in deze test – een IMU-geregeld hellingshoekafhankelijk ABS. Verder is er een Sport-rijmodus bij gekomen en uitgebreidere connectiviteit-functies.

Daarmee is de Triumph niet alleen de meest royaal uitgeruste machine in deze test, hij laat een deel van de concurrentie er zelfs wat verouderd uitzien. Overigens is het niet allemaal goud wat er blinkt. Op onze testmotor viel de quickshifter op door een hoge bedieningskracht en matig gevoel. Nog stroperiger en zwaarder gaat het als je de koppeling erbij gebruikt. Eerder geteste Trident 660's schakelden duidelijk beter. Verder wordt de normaal gesproken vloeiende en heerlijk rukvrije gasrespons van de 660cc-driecilinder in de nieuwe Sportmodus voelbaar scherper – wat ergens ook de bedoeling is natuurlijk. De karakteristieke driepitter is het onmiskenbare middelpunt van de »

VERGELIJKINGSTEST **MOTOPLUS 31**

Urk heeft er een interessante attractie bij...



Motorcentrum URK.

Urk is een prachtige bestemming voor een boeiende motorrit. Het voormalige eiland heeft een pittoresk centrum, een levendige haven, gastvrije terrassen en uitstekende catering. Als extra attractie is daar nu een allround motorzaak bijgekomen. Een nieuw adres waar motorliefhebbers terecht kunnen voor nieuwe en gebruikte motoren, onderdelen, accessoires, kleding en uiteraard onderhoud en reparatie van alle merken motoren.

Uitnodiging

Hierbij nodigen we alle motorenthousiasten uit om te ontdekken wat Motorcentrum Urk in de toekomst voor u kan betekenen.

Met vriendelijke groet

Pieter en Dirkje Bos



MOTORCENTRUM
URK

■ Het Scheer 11
■ 8321 MS Urk
■ T. 06 27 03 15 54

■ M. 06 27 03 15 54
■ info@motorcentrumurk.nl
■ www.motorcentrumurk.nl

MIDDENKLASSE-NAKEDS VERGELIJKINGSTEST



Het knopje bovenop de linker armatuur activeert de standaard aanwezige cruise-control. Andere in deze test unieke kenmerken: een cilinder extra en een IMU-geregeld hellingshoekafhankelijk ABS. Ook nieuw is de derde rijmodus 'Sport', als aanvulling op 'Rain' en 'Road'. De klassieke ronde vormgeving zet zich voort bij het dashboard. Het roestvast-stalen uitlaatsysteem is niet stil, maar blijft met een statische waarde van 94 dB geschikt voor rijden in Tirol.

Trident. Met zijn zijdezachte motorloop en zeer gecultiveerde karakter doet hij veel goed. Zijn maximale koppel levert hij logischerwijs wat later dan de op de Kawasaki na ook dikkere tweecilinder-concurrentie, maar zijn kracht ligt in de berekenbare gelijkmatigheid en zijn gewillige toeren draaien. Ook ergonomisch en qua rij karakter is de Trident te plaatsen in de categorie sportieve maar niet extreme 'roadsters'. Hij rijdt goedmoedig en stabiel, met een geruststellend stuurgedrag in plaats van een messcherpe bochtengretigheid.

Voor 2025 werd de voorkant aangepakt: de 41mm upside-down vork kreeg een Big Piston-cartridge, die het aanspreken en veercomfort moet verbeteren. Achter blijft het bij de bekende monoschokdemper met progressief hevelsysteem, die echter ietwat nukkig aanspreekt, relatief weinig feedback geeft en bij een felle rijstijl de beperkende factor vormt. Het loont beslist de (kleine) moeite om

te experimenteren met iets meer veer-voorspanning, zodat de achterkant iets omhoog komt en het aanspreken zelfs ietsje zachter wordt. In standaardsetting verliest de Trident bij hoog tempo wat precisie, hij stuurt bij aanremmen niet helemaal neutraal en heeft onder hellingshoek tijdens remmen een voelbare oprichtneiging. Vermoedelijk door de niet zo uitgebalanceerde achtervering/damping heeft de Trident achter niet dezelfde grip als bijvoorbeeld de Hornet, ondanks de normaal gesproken goed grip gevende Michelin Road 5's. Een niet eens zo overdreven gasgeven in bochten veroorzaakte tijdens de test meerdere keren plotselinge en onverwachte glijders van de achterband, die door de tractiecontrole in Sportmodus niet meteen werden opgevangen. Je zou haast gaan denken dat Triumph expres een voelbaar verschil wil creëren met de duurdere, grotere en sportievere Street Triple 765, of is het gewoon een kwestie van nou eenmaal goedkopere componenten?

Ergonomisch volgt de Trident ook een heel eigen spoor. Het zadel is aangenaam zacht gevoerd, de taille is slank, de zitpositie rechtop en compact – maar duidelijk ruimer dan op de Z650. Mooi. Een opvallend iets tijdens de test was het startgedrag: soms had de triple meerdere startpogingen nodig, kwam dan maar aarzeland op stationair toerental of weigerde zelfs kortstondig helemaal te starten. Een kleinigheid die verder geen afbreuk deed aan het rijden, maar iets waarmee je toch even langs de dealer zou gaan. Alles bij elkaar is de Trident 660 de juiste motor voor degenen die houden van een vloeiend lopend blok en ontspannen sturen: stijlbewuste genietters, woonwerkdrijvers of veeleisende beginners.

Feitelijk is hij de aanleiding voor deze test: de vernieuwde MT-07, die voor dit jaar de meest ingrijpende opwaardering kreeg sinds zijn komst in 2014. Nu voor het eerst met ride-by-wire, verschillende rijmodi en optioneel »



YAMAHA

MT-07

zelfs een automatische versnellingsbak. De vaste waarde in deze klasse blijft daarmee trouw aan zijn basisconcept, maar maakt technisch een stap omhoog. Onze testmotor was bewust de basisversie – zonder quickshifter en zonder Y-AMT. De vraag was daarom: is ook de puristische uitvoering goed genoeg om in dit sterke gezelschap te kunnen schitteren? Qua uiterlijk heeft hij een duidelijke verjongingskuur ondergaan en hij oogt geraffineerder. Het nieuwe neusje oogt cleaner, het kontje strakker en de gemodificeerde tank met sleuven voor een vollere ‘airbox-akoestiek’ draagt verder bij aan het dynamisch-futuristische

uiterlijk. Ook het nieuwe TFT-dashboard weet te overtuigen, met een heldere weergave en duidelijke menustructuur. De gemodificeerde knoppenwinkel aan het stuur vergemakkelijkt de bediening – althans zodra je gewend bent aan het eigenaardige knopje voor de richting-aanwijzers.

Veel belangrijker is de veranderde zitpositie en ook geometrie, met onder andere een kortere wielbasis. Dit voel je in de eerste bocht al in positieve zin. De Yamaha behoort tot de meest wendbare motoren in deze test; hij stuurt al bijna net zo snel in als de Honda

en hij speelt zijn sterke kanten volledig uit in bochtencombinaties. In bochten vraagt hij echter wel wat tegendruk in het stuur om zich niet op te richten; hij is niet volledig neutraal, zoals de Suzuki dat wel is. Toch is hij altijd goed beheersbaar en reageert hij direct, en met de verbeterde upside-down voorvork geeft hij nu een redelijke mate van feedback. Net als de Ténéré 700 heeft de parallel-twin met zijn 270°-krukas nu ride-by-wire. Qua vermogen blijft alles bij het oude, en dat is ook prima zo. Met zijn krachtige, lineaire motor-karakteristiek zit hij tussen de Honda en de Suzuki in. Onderin mist hij in de rechtstreekse »

TECHNISCHE GEGEVENS

		Honda CB750 Hornet	Kawasaki Z650	Suzuki GSX-650	Triumph Tribute 660	Yamaha MT-07
MOTOR						
Bouwwijze		parallel-twin met 270°-krukas	parallel-twin met 180°-krukas	parallel-twin met 270°-krukas	driecilinder-lijnmotor	parallel-twin met 270°-krukas
Cilinderinhoud		755 cc	649 cc	776 cc	660 cc	689 cc
Boring x slag		87,0 x 63,5 mm	83,0 x 60,0 mm	84,0 x 70,0 mm	74,0 x 51,1 mm	80,0 x 68,6 mm
Compressieverhouding		11,0 : 1	10,8 : 1	12,8 : 1	12,0 : 1	11,5 : 1
Injectie		2x Ø 46 mm	2x Ø 36 mm	2x Ø 42 mm	1x Ø 38 mm	2x Ø 38 mm
Koppeling		natte multiplaat met remkoppelbegrenzer	natte multiplaat met remkoppelbegrenzer	natte multiplaat met remkoppelbegrenzer	natte multiplaat met remkoppelbegrenzer	natte multiplaat met remkoppelbegrenzer
Max. vermogen		67,5 kW (92 pk) bij 9.500 tpm	50,2 kW (68 pk) bij 8.000 tpm	61,0 kW (83 pk) bij 8.500 tpm	60,0 kW (81 pk) bij 10.250 tpm	54,0 kW (73 pk) bij 8.750 tpm
Max. koppel		75 Nm bij 7.250 tpm	64 Nm bij 6.700 tpm	78 Nm bij 6.800 tpm	64 Nm bij 6.250 tpm	68 Nm bij 6.500 tpm
RIJWIELGEDEELTE						
Frame		stalen brugframe	stalen vakwerkframe, meedragend motorblok	stalen brugframe	stalen buizenframe	stalen brugframe
Voorvork		upside-down telescoop, Ø 41 mm	telescoop, Ø 41 mm	upside-down telescoop, Ø 41 mm	upside-down telescoop, Ø 41 mm	upside-down telescoop, Ø 41 mm
Remmen v/a		Ø 296/240 mm	Ø 300/220 mm	Ø 310/240 mm	Ø 310/255 mm	Ø 298/255 mm
Hulpsystemen		bochten-ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole	bochten-ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole
Wielen		3.50 x 17, 4.50 x 17	3.50 x 17, 4.50 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
Banden		120/70 ZR17, 160/60 ZR17	120/70 ZR17, 160/60 ZR17	120/70 ZR17, 180/55 ZR17	120/70 ZR17, 180/55 ZR17	120/70 ZR17, 180/55 ZR17
Banden in test		Dunlop Roadsport 2	Dunlop Roadsport 2	Dunlop Roadsport 2 'X'	Michelin Road 5 'A'	Dunlop Sportmax Q5A 'L'
MATEN EN GEWICHTEN						
Wielbasis		1.420 mm	1.410 mm	1.465 mm	1.401 mm	1.395 mm
Balhoofdhoek		65,0°	66,0°	65,0°	65,4°	65,8°
Naloop		99 mm	100 mm	104 mm	107 mm	93 mm
Veerweg v/a		130/150 mm	125/130 mm	130/130 mm	120/134 mm	130/130 mm
Zithoogte ¹		780 mm	785 mm	810 mm	810 mm	815 mm
Rijklaar gewicht volgetankt ¹		191 kg	188 kg	202 kg	194 kg	183 kg
Laadvermogen		181 kg	200 kg	198 kg	201 kg	171 kg
Tankinhoud/waarvan reserve		15,2 l	15,0 l	14,0 l	14,0 l	14,0/3,0 l
Onderhoudsinterval		12.000 km	12.000 km	12.000 km	16.000 km	10.000 km
Basisprijs NL		€ 8.999,-	€ 7.999,-	€ 9.999,-	€ 9.595,-	€ 9.299,-
Prijs testmotor		€ 8.999,-	€ 7.999,-	€ 10.268,- ²	€ 9.695,- ³	€ 9.299,-
Basisprijs B		€ 7.999,-	€ 7.299,-	€ 8.999,-	€ 8.795,-	€ 8.599,-

Fabrieksopgaven; ¹ MotoPlus-metingen; ² incl. led-richtingaanwijzers (€ 269); ³ incl. zwart-gele kleurstelling (€ 100)

MOTOPLUS-METINGEN

Topsnelheid*	205 km/uur	191 km/uur	210 km/uur	196 km/uur	194 km/uur
Acceleratie					
0 - 100 km/uur	3,7 sec	3,9 sec	3,8 sec	4,0 sec	4,0 sec
0 - 140 km/uur	6,3 sec	7,3 sec	6,9 sec	7,0 sec	7,0 sec
0 - 200 km/uur	15,9 sec	–	31,6 sec	–	24,7 sec
Rollende acceleratie in zes					
60 - 100 km/uur	4,9 sec	3,9 sec	4,5 sec	4,0 sec	4,6 sec
100 - 140 km/uur	5,2 sec	4,3 sec	4,9 sec	4,7 sec	5,1 sec
140 - 180 km/uur	7,5 sec	7,5 sec	7,9 sec	7,6 sec	9,5 sec
Verbruik					
Secundair testtraject	1 op 27,0	1 op 25,6	1 op 25,6	1 op 23,8	1 op 26,3
Actieradius secundair	410 km	384 km	358 km	333 km	368 km

MotoPlus-metingen; * fabrieksopgave



Op het nieuwe TFT-dashboard heb je keuze uit vier weergave-opties. De achterschokdemper en het hevel-systeem zijn gewijzigd; als enige in deze test heeft deze schokdemper verstelbare uitgaande demping, wat aan de stugge basis-opzet en het beperkte comfort echter weinig verandert. De nieuwe wielen moeten 480 gram besparing opleveren; de nieuwe MT-07 blijkt in totaal een kilo lichter.

vergelijking het bullige turbodiesel-gevoel van de GSX-8S, bovenin mist hij het topvermogen van de Hornet – waarbij we natuurlijk niet moeten vergeten dat de Honda en de Suzuki respectievelijk 66 en 87 cc meer hebben dan de Yamaha. In plaats daarvan levert de Yamaha-twin zijn vermogen nuchter, controleerbaar en gecultiveerd. De afstelling van het elektronische gashendel maakt een geslaagde indruk. Met een altijd fijne gasaanne name worden de commando's van je rechterhand in alle drie de rijmodi netjes en direct in vermogen omgezet. Ook de nieuwe, in twee niveaus »



IXS VENTURE-AIR 1.0

Aanpasbaar, duurzaam avonturenjack met ventilatie van hoog niveauOntworpen om de seizoenen te overbruggen, is het Venture-Air 1.0 jack zo gemaakt dat het net zo effectief is als je paardrijden als het gaat om onontdekte landschappen, het hele jaar door.

Het precieze patroon van onze tweelaagse, zeer duurzame, winddichte en waterafstotende X-Stretch shell biedt optimaal vormvolgend comfort en bescherming, met SuperFabric® verstevigingen op de schouder en elleboog voor extra slijtvastheid.



VENTURE-AIR 1.0 JACK



VENTURE-AIR 1.0 BROEK

distributed by

hostettler *gmbh*

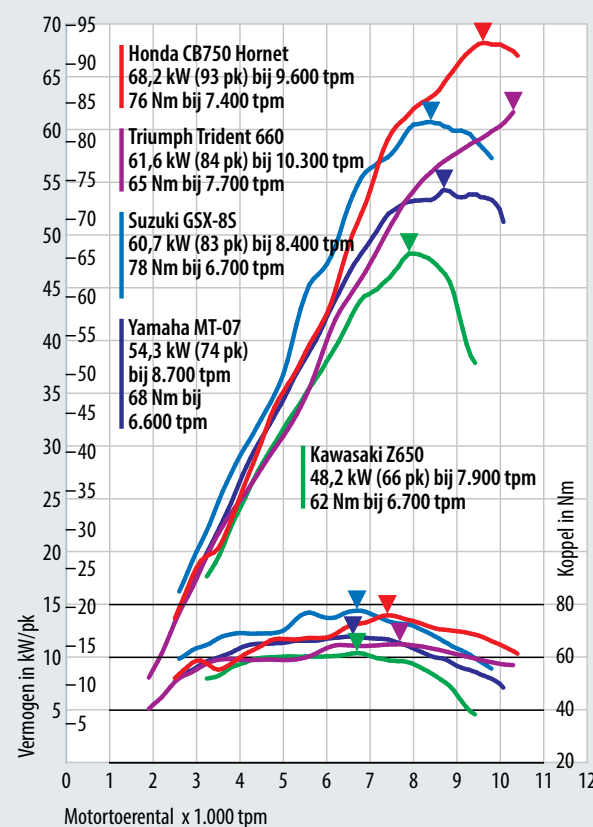


Een fleurig plaatje. Met ruim 20 graden Celsius en dit gezelschap van motoren was het samenstellen van een gewillige testploeg een peulenschil.

VERGELIJKINGSTEST MIDDENKLASSE-NAKEDS

De vormgeving in deze groep wordt gedomineerd door de scherpe, agressieve lijnen van de Japanners. Alleen de Triumph heeft klassieke vloeiende lijnen, inclusief de goede oude ronde koplamp.

VERMOGENSMETING



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

Het felle karakter en vermogen bovenin van de 755cc Honda-twin wordt door geen van de andere vier geëvenaard; boven de 8.000 toeren neemt hij duidelijk afstand van de rest. Afgezien van een klein dipje bij 3.500 toeren gaat hij tot 6.000 toeren gelijk op met de MT-07, daarna loopt de temperamentvolle Honda-twin hard weg. De 21 cc grotere Suzuki-tweecilinder domineert de onderste helft van het toerengebied. Zijn bullige karakter en smeulige motorloop maken de GSX-8S-twin in de binnenwegen-praktijk het krachtigste en meest moeiteloze motorblok. De 689cc Yamaha-twin trekt lineair goed door tot zo'n 7.500 toeren, om vervolgens qua vermogen af te vlakken. Vlak voor de 8.000 toeren wordt hij ingehaald door de 660cc Triumph-driecilinder, die er nog eens 10 pk bovenop gooit, maar helaas op typische Triumph-wijze zijn topvermogen tegen de toerenbegrenzer levert. De 649cc Kawasaki-twin moet vooral qua topvermogen passen, maar tot een kleine 6.000 toeren gaat hij in elk geval gelijk op met de 11 cc grotere Triumph. Op hoge toerentallen valt er bij de 180° parallel-twin weinig te halen. Zijn vermogensnadeel camoufleert hij bij de acceleratiemetingen in zes door een korte gearing.

instelbare tractiecontrole heeft echt meerwaarde, vooral voor minder ervaren rijders. De rijhulpsystemen werken echter met enigszins voelbare ingrepen en niet helemaal zo fijn-gevoelig als bij de Suzuki. De versnellingsbak en koppeling behoren tot de beste in de test. De versnellingen gaan er licht en nauwkeurig in en de koppeling werkt mooi licht, bijna net zo licht als die van de Kawasaki. Als je wilt, kun je er voor 230 euro een quickshifter bij bestellen; op grond van het nu al goede schakelgevoel zal die er waarschijnlijk uitstekend bij passen. Als je voor maximaal gemak gaat, dan kun je voor een meerprijs van 500 euro zelfs de genoemde nieuwe Y-AMT-versie kiezen met automatische versnellingsbak, waarbij het koppelingshendel vervalt en je desgewenst handmatig schakelt met flippers op het stuur – in dit segment de enige motor met die optie.

Ook aan het rijwielgedeelte heeft Yamaha het een en ander gewijzigd. De nieuwe upside-down voorvork moet voor meer feedback en stabiliteit zorgen en de nieuwe aluminium swingarm spaart gewicht, wat zowel voor de vering als het sturen positief is. Ook de nieuw afgestemde achterschokdemper met gewijzigd hevelsysteem en instelbare uitgaande demping is stugger dan voorheen; de totale

afstelling van de vering voelt in deze directe vergelijking echter niet volledig geslaagd aan. Voor comfortabel, achter eerder hard – dat past niet helemaal lekker bij elkaar. Zoals zo vaak is deze 'onbalans' bij een rustige rijstijl nauwelijks problematisch, afgezien van het beperkte comfort achter. Bij een stevig tempo wordt het door onrust in het rijwielgedeelte echter duidelijk voelbaar. De nieuwe sportieve Dunlop Q5A-banden zorgen voor veel grip, ook al plakt de voorband door de zachtere voorvork niet helemaal zo onverstoord aan het asfalt als bij de Suzuki. Alles bij elkaar voelt de Yamaha nu echter volwassener en actiever aan dan voorheen. Daarnaast kan hij in deze vergelijking pronken met een vooruitstrevende, omvangrijke elektronica-uitrusting. Op de fleurige voorjaarsweide zien alle vijf de testmotoren er verleidelijk uit, maar deze rechtstreekse vergelijking openbaart wel duidelijke verschillen. Als je uitsluitend kiest op basis van emotie, geluid, styling of prijs, dan loop je het risico dat je de ideale motor misloopt. Afhankelijk van het type rijder dat je bent, verschuift het advies. Als je graag sportief rijdt en de meeste waarde hecht aan een vette punch van het blok, een nauwkeurig en uitgebalanceerd sturend rijwielgedeelte en goede remmen, dan kun je eigenlijk niet om de Suzuki GSX-8S heen. Hij is de duurste

van de vijf, maar biedt ook het meest complete totaalpakket. Een krachtig motorblok, strak rijwielgedeelte en neutraal sturen: de Suzuki zit qua rijkwaliteiten in een hogere klasse en hij is de meerprijs van respectievelijk 400 euro en 700 euro ten opzichte van de eerstvolgende machines (de Triumph en de Yamaha) dik waard. Sportieve rijders die wat minder willen uitgeven moeten zeker ook eens kijken naar de gemoderniseerde Yamaha MT-07 met zijn flink uitgebreide elektronica – optioneel ook met automatische versnellingsbak, wat uniek is in deze categorie. Qua prestaties komt voor sportievelingen ook de sterkere Honda CB750 Hornet in aanmerking; qua zit is die echter toch meer op een ontspannen rijstijl gemaakt. Comfortgerichte rijders met de focus op dagelijks gebruik zullen afhankelijk van hun persoonlijke eisen qua ergonomie, uitrusting en motor-karakter waarschijnlijk uitkomen bij de Honda, de zeer voordelige Kawasaki Z650 of de zeer vloeiend lopende Triumph Trident 660. Uiteindelijk geldt natuurlijk dat als je zeker wilt weten dat je de voor jou beste keuze maakt, je eigenlijk niet om vergelijkende proefritten heen kunt. Daarna kun je je met een gerust hart in het zonnetje onderuit laten zakken met je laarzen omhoog – ergens op een mooie bergweide onderweg. ■ »



DÉ REFERENTIE IN 180°

BOXXER 2

DUBBEL GECERTIFICEERD JET- EN INTEGRAALHELM E22.06

PREMIUM GLASFIBER HELMSCHAAL

7 JAAR GARANTIE

FOTOCHROMISCH VIZIER E22.06 ALS ACCESSOIRE LEVERBAAR

INTERCOM VOORBEREID

VOLLEDIG UITGERUST GEWICHT VAN 1.600g

video:



Ook leverbaar in **BOXXER 2 CARBON** uitvoering
De meest lichte 180° systeemhelm op de markt

ROOF
FRENCH PROTECTION



- 1

Suzuki GSX-8S

Hij is met afstand de duurste, maar is elke cent waard. De GSX-8S wint de grootste bokaal met de beste motorblok-versnellingsbak-combinatie, het eerste klas rijwielgedeelte en de fijne ergonomie.
- 2

Honda CB750 Hornet

De 2025-Hornet oogt scherper, stuurt zoals gewoonlijk speelt gemakkelijk en heeft een goed uitgebalanceerde vering. Echte tekortkomingen heeft hij niet, maar alleen een lichte facelift is niet genoeg om de sterke Suzuki te kloppen.
- 3

Triumph Trident 660

Met zijn hellingshoekafhankelijke ABS en standaard aanwezige quickshifter is de Trident een technologie-wolf in retro-schaapskleren. De driepitter weet over de hele linie te overtuigen, alleen qua schakelen en de remmen mist hij nog wat fjnslijperij.

- 4

Yamaha MT-07

De nieuwe MT-07 is sportiever en moderner. Vooral qua ergonomie en uitrusting is hij er duidelijk op vooruitgegaan. Voor het podium mist hij een beetje punch en een goed uitgebalanceerde vering.
- 5

Kawasaki Z650

Ondanks de vijfde plaats heeft de Z650 zo zijn charme – met een puristische lichtvoetigheid en zeer aantrekkelijke prijs. Om objectief gezien in dit veld mee te kunnen komen, mist hij zowel qua rijkwaliteiten, ergonomie als elektronica de benodigde middelen.

MOTOPLUS -BEOORDELING

	Maximale score	Honda CB750 Hornet	Kawasaki Z650	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660	Yamaha MT-07	
MOTORBLOK							
Acceleratie in zes	40	21	26	23	25	21	+ De GSX-8S vergaart de meeste punten, dankzij zijn mooi lopende bullige motorblok en nauwkeurig en licht schakelende versnellingsbak. Alleen de Triumph loopt nog vloeiender. De Kawasaki heeft het minste vermogen, maar accelereert dankzij een korte gearing goed in de hoogste versnelling. Bij de sprint vanuit stilstand regeert de hoogvermogenende Honda-twin.
Acceleratie	40	24	18	19	18	18	
Topsnelheid	20	12	10	12	11	10	
Motorkarakteristiek	30	21	20	22	23	22	
Gasrespons/lastwisselreacties	30	21	21	23	24	23	
Motorloop	30	21	19	23	24	22	- Schakelen vraagt bij de stroperige Triumph-versnellingsbak om een resolute voet, vooral zonder quickshifter. De Kawasaki-twin trilt bij hogere toerentallen, terwijl de Honda en Yamaha door hun lange gearing trekkracht in zes missen.
Koppeling	20	15	16	14	15	15	
Schakelen	20	14	13	16	12	14	
Versnellingsbak-spatïering	10	8	8	9	9	8	
Starten	10	9	7	9	7	9	
Totaal	250	166	158	170	168	162	WINNAAR MOTORBLOK: SUZUKI
RIJWIELGEDEELTE							
Wendbaarheid	40	33	31	31	29	32	+ De Honda en Yamaha blinken uit in speelse wendbaarheid; de Suzuki zet daar een ongelooflijke stabiliteit, top-feedback, vaste wegligging en een neutraal stuurgedrag tegenover.
Stabiliteit in bochten	40	27	25	32	29	28	
Stuurgedrag	40	28	27	32	29	29	- Met een zachte voorkant en stugge achterkant voelt de nieuwe MT-07 qua vering onevenwichtiger aan, ondanks instelbare uitgaande demping achter. Extreem lange slijtboutjes beperken ook nog de grondspeling. De Kawasaki-vering spreekt wat minder verfijnd aan en geraakt bij een snelle rijstijl als eerste aan zijn limiet.
Feedback	10	8	7	9	8	8	
Grondspeling in bochten/onder blok	20	16	16	15	16	14	
Rechtuitstabiliteit	20	15	14	15	15	15	
Veringafstelling voor	20	13	11	14	13	12	
Veringafstelling achter	20	12	11	14	11	9	WINNAAR RIJWIELGEDEELTE: SUZUKI
Veercomfort	20	12	12	11	12	10	
Rij-eigenschappen duo	20	14	12	15	13	14	
Totaal	250	178	166	188	175	171	
PRAKTIJK							
Ergonomie rijder	40	29	26	30	29	28	+ Op de Suzuki voel je je qua ergonomie meteen thuis. Op de Honda zit je ook comfortabel, op de wat scherpe kniehoek na. En de CB750 is zuinig: in theorie haal je meer dan 400 kilometer op een tank. De nieuwe MT-07 heeft een ronduit luxueuze uitrusting; de afwerkingskwaliteit ligt bij alle vijf de motoren op een hoog niveau.
Ergonomie passagier	20	9	7	8	8	8	
Windbescherming	20	0	0	0	0	0	
Zicht	10	7	6	7	9	7	
Lichtopbrengst	20	15	14	15	14	14	
Uitrusting	30	12	13	11	14	17	- De nadrukkelijk compacte ergonomie van de Z650 sluit het best aan bij wat kleinere rijders. Op de Trident 660 kun je wegens ontbrekende bagagehaken eigenlijk alleen bagage meenemen in een rugzak. En bij de MT-07 is het laadvermogen van 171 kilo gewoon te krap.
Gebruiksgemak/onderhoud	20	13	10	15	14	15	
Rijklaar gewicht met volle tank	10	7	8	7	7	8	
Instelmogelijkheden vering	10	1	1	1	1	2	
Bagagemogelijkheden	10	2	1	1	0	1	
Laadvermogen	10	4	7	6	7	3	WINNAAR PRAKTIJK: YAMAHA
Actieradius	30	26	24	22	20	23	
Afwerking	20	14	14	15	15	14	
Totaal	250	139	131	138	138	140	
VEILIGHEID							
Remvertraging	40	28	28	30	26	29	+ Fijn gedoseerd remmen gaat het gemakkelijkst op de Hornet 750 en de MT-07. De GSX-8S vertraagt krachtig en stabiel en zijn ABS regelt fingevoelig af. Alleen de Trident 660 heeft hellingshoekafhankelijke hulpsystemen.
Doseerbaarheid remmen	30	25	24	24	23	25	
Remstabiliteit solo/duo	20	14	11	15	13	14	- Bij de Z650 maken de remmen een goede indruk, al regelt het ABS aan de grove kant af. Bij de Triumph stoort het vage drukpunt na een lange loze slag.
Oprichtneiging bij remmen	10	9	8	9	7	8	
ABS-werking	20	14	11	15	12	14	
Stuurslaan	10	8	7	8	8	8	
Elektronische hulpsystemen	20	6	2	10	11	6	
Totaal	150	104	91	111	100	104	WINNAAR VEILIGHEID: SUZUKI
KOSTEN							
Prijs testmotor	30	22	25	19	21	22	+ Honda biedt sinds dit jaar vijf jaar garantie. De aanschafprijs en beurtkosten zijn voordelig, net als bij de Kawasaki, die nog een stuk voordeliger is in aanschaf.
Garantie	10	9	8	8	5	6	
Verbruik (secundaire weg)	30	26	25	25	23	25	- Bij de Yamaha zijn de kosten van een reguliere beurt het hoogst.
Kosten beurt	20	19	19	18	17	13	
Onderhoudskosten	10	6	8	7	7	8	
Totaal	100	82	85	77	73	74	WINNAAR KOSTEN: KAWASAKI
TOTAAL	1000	669	631	684	654	651	WINNAAR PRIJS-KWALITEIT: KAWASAKI
PLAATS		2	5	1	3	4	
Prijs-kwaliteitverhouding*	10	9,8	10	9,8	9,6	9,6	Hij mag dan niet het sterkste motorblok hebben of de allernieuwste elektronica, qua prijs biedt de Kawasaki nog steeds veel motor voor het geld.

* Bij de berekening van het cijfer voor de prijs-kwaliteitverhouding wordt uitgegaan van de basisprijs plus die van de voor het functioneren relevante accessoires

