**Testrit Kawasaki Versys 1000**

IK WAS BIJ HET GROEPJE GELUKKIGEN DAT OP UITNODIGING VAN MOTOREN & TOERISME EEN TESTRIT MOCHT MAKEN OP DE NIEUWE KAWASAKI VERSYS 1000. WAT WAREN DE INDRUKKEN DIE DEZE MOTORFIETS NA AAN DE TAND VOELEN ACHTERLIET?

Bij een eerste kennismaking komt de Kawasaki Versys 1000 door z'n omvang imponerend over. Maar het blijkt eenvoudig op te stappen (ik: 1m73) en je komt nog met voldoende controle aan de grond. Dat geeft vertrouwen omdat je dan weet dat je bij lage snelheden, krappe manoeuvres en stops toch altijd een oplossing hebt: voetje op de grond. Tevens valt alles na opstappen direct goed op zijn plaats: de voeten vinden gemakkelijk de voetsteunen en de pedalen, alsook de jiffy om in te klappen (uitklappen van de jiffy is wat anders, dat is me altijd alleen gelukt door naar beneden te kijken waar ik moest duwen om de jiffy naar beneden te krijgen, de , de armen strekken zich gemakkelijk uit naar de handvatten en de handen vinden gemakkelijk hun plek op het stuur en in de handkappen. De hele knoppenwinkel voor de bediening van de motorfiets en de alomtegenwoordige elektronica zijn gemakkelijk van op de handvatten bereikbaar. De bediening van de elektronica zelf zou ik niet intuitief noemen, maar vermoedelijk kan je dit wel snel onder de knie krijgen. Hier was dit echter niet mijn belangrijkste bezorgdheid: ik was vooral geïnteresseerd hoe die groene mastodont (Kawasaki is groen, al reed ik zelf met een zwarte) zich bij het rijden gedraagd.

**Vertrouwen**

Hier kan ik kort over zijn: hij gedraagt zich zéér goed. Vanaf de eerste meters valt al het imponerende van de omvang en het gewicht van de Versys 1000 weg, je wordt niet gewaar met een grote motorfiets onderweg te zijn. Dat is merkbaar in het sprekende gemak waarmee de motor zich door nauwe bochtjes laat sturen en je vlot op weinig ruimte manoeuvreert, zonder ooit het vertrouwen in het rechtop blijven te verliezen. Het brede stuur met de grote hefboom helpt daarbij natuurlijk. Ook bij hogere snelheden is de motorfiets niet van zijn stuk te brengen: zet deze Kawasaki op een rijlijn en hij blijft er zitten, je gaat niet van links naar rechts zwalpen (wat toch mijn ervaring is bij kleinere/lichtere of sportievere motorfietsen). Dit viel me het meeste op bij een reeks vlotte bochten waar we in groep doorheen reden, maar zeker ook op de autosnelweg, waar de motor geen krimp gaf onder de invloed van rijwind of het zog van de auto's en vrachtwagens. Hier apprecieer je ook goed de 1.043cc viercilinder: zonder verpinken trek je de Versys door naar 120km/u (of een beetje daarboven) en hij blijft op die snelheid zitten zonder dat je daar echt specifiek mee bezig moet zijn. Alsof je zorgenloos urenlang aan dat tempo kan cruisen, zonder speciale inspanning of aandacht. En dan had ik de cruise control nog niet eens ingeschakeld.

Van vertrouwen geven gesproken: de afrit van die autosnelweg nam ik met een hogere snelheid en meer hellingshoek dan waar ik me comfortabel bij voelde. Maar ik zag aan de rijders voor me dat het kon (zeker bij zij die van me weg reden), beschouwde het opgeven van de bocht geen optie en dwong me door te zetten. De Versys heeft me zo een overwinning op mezelf laten behalen, maar ook de hoge stabiliteit en positievastheid van de Versys bleven me lang bij. Ik voelde me onzeker op mijn rijlijn, maar de motor bleef daar zonder aarzelingen op zitten. Ik zeg het nogmaals: deze Versys geeft in alle omstandigheden bakken vertrouwen, heeft limieten die duidelijk verder liggen dan die van deze berijder, en kan een motorrijder zich zo laten verbeteren.

**KQS valt tegen**

Om even bij het motorblok te blijven hangen... Wat een gemak om mee te rijden. Trillingsvrij bedrijf doorheen het toerentalbereik. En je hebt altijd vermogen en koppel genoeg, maar ik was zeer verrast door de wijze waarop de motor zich zelfs liet rijden in hoge versnellingen bij zeer lage snelheden. En dit zonder te bokken of te gaan stotteren als je de koppeling niet gebruikt. Indrukwekkend. Als je wil kan je hier echt schakellui mee rijden, de motorfiets in een versnelling laten staan en rustig cruisen. De aanwezighied van de Kawasaki Quick Shifter (KQS) zou het zelfs gemakkelijk moeten maken om met de Versys 1000 te rijden als je wel moet schakelen, maar deze KQS was voor mij de tegenvaller op de Kawasaki Versys 1000. Opschakelen zonder koppelen ging uiteindelijk vlot genoeg eens ik door had dat het alleen werkte als je gas bleef geven (dus niet alleen de koppeling niet gebruiken links, maar ook rechts opletten het gas niet dicht te draaien uit gewoonte bij het schakelen). Het enige aandachtspunt voor mezelf was de laatste opschakeling als ik mijn kruissnelheid bereikt had. Dan moet je ofwel toch schakelen zonder koppeling net voor het einde van je acceleratie. Of moet je bij constante snelheid er toch maar de koppeling manueel bij nemen. Het terugschakelen is met de KQS de hele dag niet echt goed gegaan. Meestal reageerde de versnellingsbak niet en hij gaf een zeer sponzig gevoel bij het indrukken van het schakelpedaal. Met deze symptomen hadden de mederijders het vermoeden dat de KQS niet ingeschakeld stond, maar dat was wel degelijk het geval. Terugschakelen ben ik dan quasi de gehele rit manueel blijven doen. Voor mijn rijstijl die meestal iets gezapiger is, is de meerwaarde van de KQS beperkt, maar als het er is, vind ik wel dat het moet werken zoals beloofd. Dat was voor mij dus niet het geval. Speelt het misschien een rol dat de motorfietsen nog wel héél nieuw waren (na de rit minder dan 500km in het totaal op de teller) en nog niet echt ingelopen?

**Veel instellingen**

Als je wat speelt met de veerinstellingen vind je gemakkelijk een instelling die de motorfiets afstelt naar je wensen. Voor mij kwam dit neer op het selecteren van de optie "berijder met bagage". Net als onze gids van Motoren & Toerisme tors ik ook al wel wat bagage van mezelf mee en deze instelling transformeerde voor mij de motor van eerder zweverig en danserig (instelling "één berijder") naar solide en stevig op de weg. Het rijden werd daardoor zeer comfortabel en aangenaam, uitgezonderd verkeersdrempels. En ook hier: het geeft net dat extra vertrouwen om een goede rit geweldig te maken. Dus toch maar best de meest geschikte instelling zoeken.

Dat is niet zo duidelijk bij de rijmodi "Sport", "Road" en "Rain". "Rain" heb ik niet geprobeerd, hoewel naar het einde toe de weergoden ons trakteerden op een hoosbui die dat wel mogelijk had gemaakt (maar je kan al rijdend niet veranderen). En tussen "Sport" en "Road" werd ik - voor mij - geen merkbaar verschil gewaar.

**Ergonomie zit goed**

De zitpositie is eenvoudigweg goed. De benen zitten comfortabel, de armen worden niet overdadig belast, de polsen worden ontzien. Het enige wat na een paar uur in het zadel begon op te spelen was het achterwerk, wat me voor een toermotor verrastte. Ik weet niet of iets zachter of iets harder/steviger voor me beter zou zijn. Maar ik heb op nog geen enkele motorfiets gezeten waar ik na een paar uurtjes mijn achterwerk niet moest ontlasten door een pauze, of door rechtsopstaand te rijden. Dat rechtsopstaand rijden kan met deze Versys 1000 trouwens probleemloos. Stuur en voetsteunen staan daar goed voor en je behoudt een goed overzicht op het dashboard. Alleen het zicht naar achteren in de achteruitkijkspiegels ben je kwijt. Door het brede en hoog geplaatste stuur doen die achteruitkijkspiegels verder probleemloos hun ding: een heel goed trillingsvrij beeld van de verkeerssituatie achter je geven.

Tot slot ben ik niet overtuigd van de bagageopties. De standaardkoffers van Kawasaki zien er goed uit en passen mooi bij het design van de Versys 1000. Dat betekent ook dat de bevestigingen voor de zijkoffers in de motorfiets geïntegreerd zijn, waar after-marketonderdelen meestal nog opvallende extra frames vragen. Maar: op mij komt het over als "vorm boven functie". Ik denk niet dat ik mijn typische bagage (fotografie, standaard 15"~16" laptop) er vlot in weg krijg. Ook weet ik niet of een systeemhelm in de zijkoffers past. Dat zou ik aangeven als een aandachtspunt: bekijk je bagagebehoeften goed en zie of de standaard voldoet. Ik heb er zelf spijt van dat ik dit niet verder heb onderzocht toen ik voor, tijdens en na de rit deze mogelijkheid zelf had.

**Verstandige keuze**

Voor mij is de slotsom dat dit een bijzonder rationele motorfiets is, waar je probleemloos kilometers mee kan vreten voor woon-werkverkeer, een uitstap of op weg naar een vakantiebestemming. En je er op die vakantiebestemming ook nog van kan genieten op meer uitdagende ritten (die we ons voorstellen als bochtig en bergachtig). Hij geeft bakken vertrouwen, vermogen en stabiliteit om je veilig rijplezier te verschaffen. Vraag is echter wel een beetje: wat doet deze Versys 1000 op het emotionele vlak? Ik reed eerder dit jaar ook een testrit met de nieuwe Ninja 1000SX. Welke van deze twee 1.000cc machines zou ik verkiezen? Eerlijk is eerlijk: ik ben er nog niet uit. Maar net zo eerlijk: met de Versys 1000 is niets mis en met een keuze hiervoor ga ik zeker ook niet in de fout. Het is een kwestie van wat je in een motorfiets zoekt.

Het was in alle geval spijtig toen de rit afgelopen was, zonder probleem zou ik deze motorfiets nog meer kilometers aan tand hebben willen voelen. Het was een zeer fijne en leerrijke ervaring, die naar meer smaakt. Bedankt aan Motoren & Toerisme om dit mogelijk te maken.

Tom Verbruggen