

# DNA MATCH!

Met het betreden van de motorscootermarkt koos Kawasaki voor de gemakkelijke weg. De Kymco Downtown 300 leverde het DNA voor de eerste motorscooter en de J300 werd een feit. Geen slechte keuze want we waren al zeer tevreden over de 300cc Kymco. Tot een direct vergelijk kwam het sinds zijn introductie nooit maar zo aan het einde van het jaar is het dan eindelijk zover!







De Kawasaki heeft veel trekjes van de Kawasaki motoren



Zorgde in 2009 voor de nodige opschudding, het opvallende front van de Kymco



Ijsblauw is de verlichting van het dashboard, waarom geen groene verlichting?

**KYMCOW DOWNTOWN**  
Sinds 2009 mogen we al genieten van de Downtown van Kymco. Het model zorgde in die tijd best voor wat commotie want qua styling kon Kymco zich openen meten met de gevestigde orde. En niet alleen zijn voorkomen werd gewaardeerd, ook zijn prestaties en rijeigenschappen mochten er wezen. Ook zijn prijs mocht er trouwens wezen. Met zijn prijs behoort onder die van de concurrentie en zijn vermogen van bijna 30pk kregen ze bij de gevestigde merken toch wel zwetende handjes.

en hoe lang mensen dit rijden. De woon-werker zal er toch weinig van merken. Die rijdt over het algemeen rustig door de file en als er geen file is dan is de weg druk genoeg zodat de maximale snelheid toch niet te halen is. Eigenlijk het ideale aantal cc's voor een motorscooter. De scooter blijft redelijk compact vanwege zijn afmetingen en gewicht (179kg), hij is rap op de korte trajecten, zuinig (gemiddeld 1 op 28/3,5l op de 100km) en betaalbaar. Nu, vijf jaar verder ziet de Downtown er nog steeds goed uit.



De tellers spiegelen wel behoorlijk maar verder zijn ze goed af te lezen



Waarschuwingsverlichting voor in de file is standaard

## → Sinds 2009 mogen we al genieten van de Downtown

De 298,9cc metende 1-cilinder motor is uiteraard een 4-takt. Vloeistofgekoeld en voorzien van brandstofinjectie. Negenentwintig komma acht trappende paarden die dat samen bij 8.500 toeren bereiken. Iets lager, bij 6.250 toeren komt het maximale koppel van 30,1Nm vrij. Nette cijfers en die geven hem de vrijheid om eigenlijk overal goed te bewegen. Zorgen er in ieder geval voor dat de Kymco een top van 130 plus een beetje eruit haalt. Dat is niet wat de Downtown dan aangeeft op de teller. Die is iets optimistischer. Maar toch, met deze snelheid sla je geen slecht figuur. Sceptici die zeggen dat de snelweg dan onveilig terrein is moeten maar eens kijken hoe vaak

Zijn scherpe lijnen zijn nog steeds van deze tijd en alleen als je de Kawasaki er naast zet zie je misschien dat de Kymco al een paar jaartjes meegaat. De voorzijde van de Kymco is wel het mooiste gedeelte van de scooter. Van achter oogt hij nogal fors door zijn brede heupen maar het geheel is aardig in balans. In tegenstelling tot de J300 van Kawasaki heeft Kymco ervoor gekozen om een wat hogere ruit te monteren. Gelukkig geen waar je je achter kan verschuilen want we willen natuurlijk wel voelen dat we op een motorscooter onderweg zijn. De lichtjes opstaande rand van het scherm zorgt ervoor dat je vrij lang met open vizier (van je helm) kan rijden. Onder het wind-



Zien we niet veel in deze klasse, verstelbare remhendels

### KYMCOW DOWNTOWN 300i

Motor	299 cc, 1 cilinder, 4-takt, injectie
Vermogen	21,9kW (29,8pk) bij 8.500 toeren
Koppel	30,1Nm bij 6.250 toeren
Gewicht	179kg
Tankinhoud	12,5 liter
Remmen voor	schijf 260mm
Remmen achter	schijf 240mm
Banden voor	120/80-14
Banden achter	150/70-13
Afmetingen	2.210 x 815 x 780 (zadelhoogte)
Prijs NL/BE	€4.499,- / n.l. (ABS €4.949,- / €4.399,-)
Importeur NL/BE	KYBE B.V. / Kymco Lux S.A.
Website NL/BE	www.kymco.nl / www.kymcolux.com

### KAWASAKI J300 ABS

Motor	299 cc, 1 cilinder, 4-takt, injectie
Vermogen	20,3kW (28pk) bij 7.750 toeren
Koppel	28,7Nm bij 6.250 toeren
Gewicht	191kg
Tankinhoud	13 liter
Remmen voor	schijf 260mm ABS
Remmen achter	schijf 240mm ABS
Banden voor	120/80-14
Banden achter	150/70-13
Afmetingen	2.235 x 775 x 775 (zadelhoogte)
Prijs NL/BE	€5.490,- / €5.099,- (SE €5.640,- / €5.249,-)
Importeur NL/BE	Kawasaki Motors Europe N.V.
Website NL/BE	www.kawasaki.eu



Ruimte genoeg onder het zadel, links zit het oog voor de automatische verlichting



Met een beetje mazzel passen er twee helmen in



scherm zien we dat het front bij wijze van spreken gedeeld wordt in twee delen en daar zitten aan weerskanten

## → In België heet de Kymco 'Street Dink'

de koplampunits van de Downtown. Voorzien van lensprojectoren en die geven hem een stoere aanblik. Om

de lenzen heen zitten allemaal LED's die als stadslicht fungeren. Achter het windscherm bevindt zich het dashboard van de Kymco. Twee grote klokken met in het midden een digitaal scherm waarop je de temperatuur van de motor, benzinevoorraad, kilometerteller, dagteller en klok af kunt lezen. De drie functieknopjes eronder zijn goed te bedienen met je vingers maar onder het rijden of met handschoenen niet te doen. Aan weerskanten van het stuur vinden we verstelbare remhendels en links van het stuur zit er een

opbergvakje. Ook wel eens last van een uitstekende sleutel die in je knie prikt? Bij de Kymco en uiteraard ook de Kawasaki heb je daar geen last van. Op het horizontale gedeelte van het beenscherp heeft men het afsluitbare contactslot geplaatst. Hiermee open je trouwens ook het buddy en krijg je toegang tot de balzaal van de Downtown. Groot is de ruimte onder de buddy en met een beetje mazzel (hangt van de helm af) passen er twee in. Klappen we de buddy dicht dan valt op dat hij behoorlijk voorgevormd is. De berijder heeft een bijna gefixeerde

zit en dat is voor personen van 1 meter 80/85 goed te doen. Ben je langer dan wil je nog wel eens richting beenscherp gaan met je knieën. De zit is er één van de toerhouding. Iets onderuit gezakt maar niet irritant. De duo heeft het goed voor elkaar op de onze Downtown. Voorzien van een rugsteun maar die zit er standaard niet op. Dan is het goed vasthouden geblazen aan de handgrepen want als deze 300cc jongens gas geven dan schiet je wel van je plek. De achterzijde is zoals al besproken iets aan de brede kant. Niet dat ze bij de achterkant hun



Altijd handig, een klein opbergvak aan de linkerzijde van het beenscherp



Een contactslot met diverse functies en afsluitbaar



Ook deze sigaar ziet er met cover iets aantrekkelijker uit



De forse achterkant van de Downtown met dito achterlicht





Biedt je iets meer bescherming, de ruit van de Kymco

Ook bij de Kymco zit je zowel voor als achter goed

Wave schijf maar geen ABS op ons testexemplaar

inspiratie kwijt waren want over het achterlicht is best wel nagedacht. Het loopt voor een groot deel nog over in de zijkant en dat komt de zichtbaarheid alleen ten goede. Nog steeds een frisse scooter, die Downtown maar laten we eens bij die andere 300cc kijken.

#### KAWASAKI J300

Kawasaki en scooters, een combinatie waar we vaak over gedacht hebben maar die we nog nooit gezien hebben. In onze brommerperiode had je een AR50 maar veel verder is het nooit gekomen. Zo vooruitstrevend als ze op motorfietsgebied waren en zijn, zo stil bleef het op scootergebied. Tot de EICMA van vorig jaar want daar stond opeens de eerste motorscooter van het merk uit Japan. Het was niet helemaal een verrassing want de samen-

werking met Kymco was al eerder gelekt. Ook dat de Downtown zijn DNA deelde met de Kawasaki maar wat ze er verder mee zouden doen bleef een verrassing totdat het doek eraf ging in Milaan. Het resultaat mag er in onze ogen wezen. Kawasaki heeft de J300 een geheel eigen gezicht gegeven. De kreet 'badge tuning' is dan ook een beetje misplaatst in dit geval. Een goede en veilige keus om de hulp van Kymco in te roepen. Zo spaar je ontwikkelingskosten uit en kan je meer tijd en geld steken in misschien een volgend scooterproject want de J300 zal heus niet de laatste scooter zijn met de naam Kawasaki. Na de onthulling in november 2013 was het al rap tijd om de eerste kilometers met de J300 te gaan rijden. In Portugal om precies te zijn (zie Scooterxpress 81 van februari) en dat moest de

uitgesproken plek zijn om, in deze voor ons koude periode, de Kawasaki onder zonnige omstandigheden te testen. Helaas viel die introductie in het water maar de eerste indrukken daar waren positief. Al het positieve van de Kymco Downtown was behouden en wij (de pers) waren het er wel over eens dat Kawasaki net even iets meer werk hadden gemaakt van hun J300. Nu, aan het einde van het jaar staan ze eindelijk naast elkaar en kunnen we echt kijken of dat zo is. Maar voordat we gaan vergelijken lopen we even langs de Kawasaki om de diverse verschillen te bekijken. Als eerste duiken we even de technische specificaties in. Daar zien we kleine verschillen maar die vinden we ook als we de diverse Kymco importeursites bezoeken. Een echte praktijktest met scooters

die even oud zijn en een gelijke kilometerstand hebben kan misschien uitkomst bieden maar de twee weken dat wij de beide scooters over de vloer hadden lieten geen verschillen zien. Hoeft ook niet want waarom iets ingrijpend veranderen als de basis goed is. Ze hebben niet voor niets de Downtown gekozen. Nee, we moeten de verschillen duidelijk zoeken in het uiterlijk en eventuele features die handig zijn en de één wel en de ander niet heeft. De Kawasaki heeft er wel een paar die de Kymco niet heeft. Zo zien we bij de J300 een knopje om de waarschuwing-lampen te activeren op het stuur en heeft de Kawasaki een oog voor ongewild stroomverbruik. Een groot nadeel van motorscooters met aan weerskanten van de buddy een slot is dat meestal die aan de rechterzijde niet altijd op slot gaat. Je moet





Het stuur is netjes afgewerkt met deze cover



Je zit recht in de Kawasaki en het is fijn vertoeven op de J300



Die prikt niet in je knie, hoog geplaatst contactslot



Strak kontje en het achterlicht bestaat uit vele LED lampjes

echt ook aan die kant het zadel goed dichtdrukken anders blijft de verlichting onder het zadel branden. Bij de J300 zit net als bijvoorbeeld de SYM motorscooters een oog dat licht opvangt. Komt er geen licht bij dan zal de verlichting automatisch uitgaan. Kleine dingetjes maar soms wel zo fijn. Verder hebben ze bij Kawasaki wel iets fijnere materialen gebruikt waardoor de J300 iets beter afgewerkt lijkt maar dat kan eigenlijk ook niet anders. Kijk naar de nieuwe motorscooters van Kymco zoals de nieuwe Xciting en de K-XCT en die hebben ook weer een behoorlijke stap gemaakt. Vergeet niet dat de Downtown reeds in 2009 op

de markt kwam. Persoonlijk vind ik de J300 wel het meest geslaagd qua uiterlijk, vooral de achterzijde

## → De eerste motorscooter van Kawasaki

verdient een dikke plus maar ook het front met het korte ruitje ziet er erg sportief uit. Komt in deze kleurstelling niet helemaal uit de verf maar een donker ruitje en wat

sportieve accenten maken zelfs van deze zilveren uitvoering een eyecatcher. Beiden hebben een wat rauw geluid en maken duidelijk dat ze aanwezig zijn. Het is dan ook zeer prettig vertoeven op de beide 300cc scooters. Snel manoeuvreer je door de stad en bij elk verkeerslicht win je het van de rest. Met de spiegels binnen het stuur weet je ze perfect tussen de file te prikken. Dit neemt wel iets zicht weg maar dat is nog steeds prima. Wel moeten ze bij Kawasaki iets aan de handvatten doen. Kymco ook trouwens want beide gebruiken ze dezelfde handvatten. Op zich fijne handvatten maar door gebruik te maken van

lichtgrijs als materiaal worden ze heel erg snel smoezelig. Heb je in het weekend je best gedaan om de scooter weer spik en span te krijgen zitten er een paar vieze handvatten op en niet iedereen wil met remreiniger aan de slag om ze weer netjes te krijgen. Gewoon zwarte de volgende keer graag! Remmen doet in onze test de Kawasaki als de beste want het Kymco testexemplaar is er nog één zonder ABS. Die is uiteraard wel leverbaar en zal niet onderdoen voor die van de J300. Handig zijn de instelbare remgrepen en die zien we op beide merken.



Sportief en kort ruitje op de Kawasaki



Wave schijf en standaard ABS



Hoe maak je een saaie zwarte sigaar aantoonbaar? Nou zo!

### WORDT HET DE K VAN KYMCO OF VAN KAWASAKI?

Twee weken lang waren we onderweg met deze 300cc scooters die in de basis gelijk zijn aan elkaar. Genoeg tijd om de twee direct met elkaar te vergelijken maar dat viel niet mee. Qua rijeigenschappen zijn ze nagenoeg gelijk en misschien komt dat omdat de Downtown wel iets meer kilometers gelopen heeft dan de J300. Wel heb je op de Kawasaki meer rijbeleving maar dat komt

door het lagere ruitje. Zeer persoonlijk natuurlijk en de meeste zullen waarschijnlijk voor een hoog scherm gaan.

euro goedkoper (BE is dat zelfs €700,-) en dat is wel leuk zakgeld natuurlijk. Is natuurlijk wel de vraag wat beide

## → Verlichting onder het zadel gaat automatisch uit

Zouden we voor de prijs kunnen gaan. De Kymco in ABS uitvoering is in Nederland iets meer dan vijfhonderd

modellen gaan doen bij inruil. Misschien lever je dan dat verschil weer in. De tijd zal dat leren.

Kawasaki heeft heel verstandig de prijs aangepast aan de Yamaha XMAX 250 ABS (Beide in NL rond de vijf en een half en in BE rond de vijf duizend euro). Van de Taiwanese weten we dat die altijd goedkoper zijn dan de Japanse fabrikanten. Misschien moeten we de keuze gewoon zoeken in het 'op ieder potje past een deksel' principe. Welke keus het ook wordt, je zal met beide geen kat in de zak kopen. x

### CONCLUSIE

Met de J300 zet Kawasaki de eerste stappen in het motorscootersegment. Een veilige stap want met de Kymco Downtown als basis hebben ze gewoon een sterk ijzer in het 300cc vuur gestoken. Hopelijk smaakt het de Japanners naar meer en hebben ze reeds meer scootermodellen in de planning staan. Geruchten gaan dat ze met een TMAX killer gaan komen maar in hoeverre deze geruchten waar zijn moeten we afwachten. De Downtown maakte in 2009 iedereen even wakker en liet zien dat de Taiwanese fabrikant serieuze motorscooters kan bouwen. Rijeigenschappen die zeer goed te noemen zijn en ook de prestaties liegen er niet om. Een echte winnaar kiezen is lastig. Als we ze nu direct vergelijken dan is de J300 de favoriet maar gezien leeftijd van de Downtown en de ontwikkeling die Kymco alweer doorgemaakt heeft is het verschil met de Kawasaki weer te verwaarlozen. Qua prestaties en het rijden op zich hoef je niet voor de één of de andere te kiezen, het komt dus op de prijs en het uiterlijk aan welke K er op je verzekeringsblad komt te staan.