



SUZUKI SV650X

Het is wat stil rond Suzuki de laatste tijd. Waar de meeste merken inmiddels vol in de mogelijkheden van de Retrotrend zijn gedoken, blijven De Blauwen achter. Maar gelukkig is daar de SV650, de allemansvriend met die heerlijke V-twin. Met een paar subtiele ingrepen is ie omgetoverd tot een ruiger caféracertje.

Alsof je altijd zo vriendelijke neefje ineens met een paar frisse tattoos en een neusring de verjaardag van oma opluistert. Zo voelt het een beetje als we kennismaken met de Suzuki SV650X. Onmiskenbaar de SV die we alweer enige tijd kennen, maar dankzij een klein bikinikuipje, andere zijpanelen, fraai tweekleurig zadel, tweekleurig lakpatroon, een iets grotere tank (0,7 liter) en natuurlijk de onvermijdelijke clip-ons getransformeerd tot een alleraardigst caféracertje. Voeg daar nog een fraai aftermarket-dempertje en wat stoer lint over de uitlaatbuizen aan toe en daar is ie dan: het alternatieve neefje binnen de Suzuki-familie.

Achter de feiten aan?

Adventure, naked en supersport, dat is waar

het ook heden ten dage nog bij Suzuki om draait. En daarmee loopt het merk in vergelijking tot de concurrentie wellicht een beetje achter de feiten aan. Want het supersportsegment is bepaald geen groeimarkt, de V-Strom loopt in 650- en 1000-variant ook alweer jaren mee en datzelfde geldt voor de nakeds. Hoe goed ook; er dient dus gauw wat gevonden te worden om toch een graantje mee te pikken van het groeiende retrosegment. Gelukkig is daar de SV650, een van de vriendelijkste en tegelijkertijd fijnst sturende lichte naaktfietsen op de markt. En dat alweer een kleine tien jaar lang. Om maar meteen even de olifant in de kamer te benoemen, je zou dus kunnen denken: 'Da's makkelijk, een paar accessoires op een ouwe fiets en klaar'. Dan heb je ontegenzeggelijk een

DIT VINDT PROMOTOR



Blok vloeistofgekoelde V-twin
 Cilinderinhoud 645cc
 Vermogen 76pk @ 8.500 tpm
 Koppel 64Nm @ 8.100 tpm
 Gewicht 198 kilo rijklaar
 Tankinhoud 14,5 liter
 Zadelhoogte 790 mm
 Prijs €8.299,-

BEKIJK DE
PROMOTOR
 VIDEOTEST





Fraai detail:
bloedrood velglijnt.



De veervoorspanning
van de telescoop kun je
aanpassen.



Bekend silhouet,
maar toch anders.

Locatie
Nederland

Omstandigheden
Hollandse lente: van vet
vriezen tot krachtig zonnetje

Temperatuur
-10 tot +18° C

Totaal testkilometers
413 kilometer

Bijzonderheden
Ik heb m'n handvat-
verwarming gemist!

punt, maar nog geen meter gereden. Sterker nog, je hebt er waarschijnlijk ook niet even van een afstandje naar gekeken.

Want simpel opgeleukt of niet; het resultaat ziet er *live* een stuk leuker en stoerder uit dan de plaatjes-van-de-fabriek doen vermoeden: je zou ze bij Suzuki willen aanraden om onze eigen fotoheld Andrew Walkinshaw eens in te schakelen, die brengt de fraaie lijnen van de SV650X een stuk beter voor het voetlicht. En als ik na de eerste kilometers al drie keer een duimpje omhoog heb ontvangen, is dat voor mij de bevestiging dat je met kleine ingrepen dus een verdraaid fraai fietsje kun neerzetten. Maar goed, met een fraai koppie alleen kom je er niet, het draait tenslotte ook om de inhoud, nietwaar?

Prijspakker

En dan overheerst ook hier weer een tweeledig gevoel. Want technisch is er werkelijk niets veranderd. O wacht even, de veervoor-

spanning aan de voorzijde, die kun je naar eigen smaak aanpassen. En verder? Niets. Geen rijmodi, geen tractiecontrole, geen bochten-ABS, geen verwarmde handvatten, niks, noppes, vergeet die spelerij. Nee, als het gaat over de inhoud, komen we al gauw terecht bij de 650cc metende V-twin, een blok dat met name bekend is van de immer populaire V-Strom 650. Maar dat is geen straf. Bepaald niet. Sterker nog, die dual spark V-twin is niet voor niets zo populair. Het is één van de fijnst lopende, meest soepele (en zuinige!) V-twins op deze aardkloot. En zeker in het geval van de SV, opgehangen in een traditioneel maar stevig trellis-frame. Eenvoud is zijn kracht, dankzij deze combinatie is het al jaren een algemeen bekend geheim dat je met de SV menig duurdere exoot het snot voor de ogen rijdt. Dus wat zou je hier méér aan doen dan optisch verfraaien? Temeer omdat we via dit bruggetje overspringen naar wellicht zijn grootste kwaliteit: een enorm aangenaam prijskaartje van €8.299,-. Slechts

600 euro bovenop de 'normale' SV650. En langzaam maar zeker wordt zo'n 'X' een stuk interessanter.

Lichtvoetig

Goed, de weg op. Hoewel we de SV al jaren kennen, weten we ook dat zoiets simpels als een ander stuur enorm van invloed kan zijn op de rijbeleving. En clip-ons zien er over het algemeen erg goed uit, maar als het gaat om stadse fratsen opteren we toch graag voor een heus stuur. Gelukkig zijn de opschroefstuurertjes van de X niet van een polsenbrekende variant. Ze zijn wat hoger dan normaal, waardoor je bij het verkeerslicht niet meteen je nek verrekt als je het groene licht afwacht. Eenmaal op pad stuurt de SV eigenlijk als vanouds, dankzij dat heerlijk smalle frame. Druk je knieën in de tank, knijp dat heerlijke blokje maximaal uit en je verdwijnt in een oogwenk uit menig blikveld. Wat een heerlijk ding is dat toch. Lichtvoetigheid op z'n Japans. Gooien, smijten en daarbij enorm ver-



Ook in de 'X' doet de 650 V-twin het heel best.



Het zijpaneel houdt de elektronica onder de tank goed uit het zicht.



Niet het meest innovatieve dashboard.

gevingsgezind. Niet voor niets krijg ik een berichtje van mijn oude rij-instructeur, waarin hij trots verkondigt dat hij de SV gebruikt als lesfiets. Niet de 'X' uiteraard, maar toch.

Rijden in zijn puurste vorm

Van de vanzelfsprekendheid waarmee de 650 zich op één oor laat leggen, kan menig moderner exemplaar nog flink wat leren. En maak niet de fout om gemak hier te verwaren met saai; het is eerder motorrijden in zijn puurste vorm. Kijken, gas erop, kont naar achter, kin op de tank en gaan. Afgezien van handvatverwarming (de beste uitvinding sinds toilet papier) heeft de SV650X niets meer nodig. En je hoeft ook maar eens in het jaar te tanken als je bijna dertig kilometer uit een liter benzine haalt. De juiste combinatie van relatief simpele ingrediënten, dat is de truc. De veervoorspanning kun je met rust laten, als je tenminste van maatje gemiddeld bent. Dan is het veerwerk prima uitgerust om pokdalig asfalt de baas te zijn, ook op hogere snelheid. Opvallend genoeg is de SV met 198

kilo niet eens een lichtgewicht (de Yamaha MT-07 is 17 kilo lichter), maar dankzij zijn smalle bouw voelt hij toch heel gemakkelijk aan. Voor de remmerij geldt hetzelfde: de dubbele schijven met tweepots Toxicolauwen presteren ruim voldoende om trefzeker te remmen. Niet te hard, niet te zacht, precies goed. Dan door naar de cockpit. Ook het display is niet van de moderne soort, maar alles wat je nodig hebt kun je vinden. Een lint voor de toeren, cijfers voor de snelheid, versnellingsindicator en de gebruikelijke rimram.

Geen fancy kleurtjes, gewoon monochroom grijs en zwart. En simpel maar fijn: de startknop die je niet ingedrukt hoeft te houden. Klik en start. Eenvoud siert de fiets.

Echt retro

Bochtjes aan elkaar rijden, kilometers lang, daar is de 650 een absolute ster in. Voor de woonwerkers onder ons: we sturen je graag door naar de V-Strom. Want boven de 120 km/u waai je wel een beetje uit je laarzen. Hoe leuk dat kuipje ook is, hij heeft nul effect

DIT VINDT JAAP

Een café racer voor weinig, ruig voor een prikkie. De Suzuki SV650X lijkt in eerste instantie niet de meest geloofwaardige kandidaat als je op zoek bent naar dat ultieme retrogevoel. Maar wat zou je moeilijk doen, als de basis één van de fijnst sturende fietsen van het afgelopen decennium is? Ouderwets motorrijden, daar grossiert de SV650X in. Geen poespas. Mikken, gaan en heel veel plezier maken. Simpele ingrediënten die samen komen in een zeer smakelijke hap. Natuurlijk is 'ie verouderd. Maar de rijkwaliteit is fijn als vanouds. En dat is pas echt retro.



PLUS

+ bewezen plezier met een fraai sausje + heel aangename prijs

MIN

- waar blijft de retro Katana?

op de rijwind. Wel even een reminder voor als je onverhoopt tussen de files door laveert: omdat de SV zo smal is, ben je gauw geneigd om de kleinste gaatjes te pakken. Maar de spiegels steken nogal fors uit. Een paar kleinere, aftermarket exemplaren zouden de X niet alleen sieren, maar schelen ook spiegelcontact in krappe situaties. En voor wat be-

treft stadsverkeer: ja, die clip-ons zijn eigenlijk prima, maar beter koop je een standaard SV. Daarop zit je gewoon beter, hoewel we op dat fraaie, vijf millimeter hogere zadel ook qua comfort niets te klagen hebben. Provinciale wegen, lange, glooiende doordraaiers, genieten van het moment dat alles klopt. En vergeet dan trouwens niet om dat Ar-

row-pijpje aan te vinken op de optielijst. Die laat de V-twin zó mooi roffelen, die extra aanschafprijs ben je dan zo vergeten. Kort door de bocht: de SV650X is als een gouwe ouwe, die nog lang naspeelt in je hoofd terwijl je eigenlijk vergeten was dat het ooit een hit was. In zoverre is de SV650X dus een heel geloofwaardige retro.