

Volwassen stadsavonturier



Licht, praktisch, super wendbaar en met veerwegen waarmee je grijzend over verkeersdrempels blaast. De Suzuki V-Strom 250A is een volwassen ogende avonturier, waarmee je vooral in stedelijke gebieden uitstekend uit de voeten kunt.

Met de V-Strom 250A biedt Suzuki sinds kort een lekker laagdrempelig A2-instapmodel in de Adventure-reeks. De motor is met €5.999,- (€5.599,-) behoorlijk scherp geprijsd. Dat is mogelijk, omdat Suzuki voor de V-Strom 250A – ook wel DL250A genoemd, heel slim gebruik maakt van het bestaande, vorig jaar geïntroduceerde GSX-250RA platform. Het frame en onlangs nog herziene motorblok zijn gelijk, de vering is iets aangepast en voor de rest is de aankleding en de uitrusting totaal anders, waardoor een heel praktisch en uitermate volwassen ogend concept is ontstaan, dat Suzuki omschrijft als 'robuust en slim'.

DESIGN

Het uiterlijk van de V-Strom 250A is geïnspireerd op de designs van de grotere V-Stroms. De kwartliter heeft hetzelfde gele kleurenschema en de kenmerkende 'snavel' van de legendarische DR-Big, de oer-enduro. Om het adventure imago hoog te houden heeft de V-Strom 250A ook een kleine, stalen belly-pan, die op een carterbeschermplaat lijkt. Hij is echter open aan de onderkant,



De snavel maakt hem duidelijk herkenbaar als V-Strom

maakt wel gebruik van LED-techniek. Verder heeft Suzuki bij het ontwerp veel rekening gehouden met praktische zaken. Zo is er een 12V accessoirestekker aanwezig en is er een flinke bagagedrager met bevestigingspunten voor een spin of sjaorbanden en met riante handgrepen voor de duopassagier. De drager kan 8,5 kg

MULTIFUNCTIONEEL LCD-DASHBOARD

Wanneer je in het zadel van de V-Strom 250A plaatsneemt wordt je oog meteen gevangen door het prominent, hoog in het blikveld staande dashboard. Deze unit is ook gelijk aan dat van de GSX-250RA. Daar zit het echter ingekapseld in de voorkuip, terwijl hij bij de V-Strom 250A 'naakt' achter het ruitje hangt. Het dashboard heeft een hele range aan LED-waarschuwingslampjes, voor knipperlichten, groot licht, neutraalstand, motorstoring, ABS (alleen voor ABS-model), toerentalindicator, koelwatertemperatuur en oliedruk. Het LCD-scherm heeft een zwarte achtergrond met in wit een horizontale toerenteller en verder een snelheidsmeter, een kilometerteller, een dubbele tripmeter, een versnellingsindicator, een klok, een brandstofmeter, en een indicatie van de resterende actieradius, het gemiddelde brandstofverbruik, het onderhoudsinterval en een aan/uit weergave voor de toerentalindicator.



Compleet digitaal dashboard



De handvatverwarming kwam goed van pas

KNIKKEN

Wat direct opvalt als je wegrijdt is dat de V-Strom 250A gewoon aanvoelt als een 'volwassen' motorfiets en niet – zoals zo vaak bij lichte motorfietsen – als een zenuwachtige, opgevoerde bromfiets. Hij is smal en rank, maar met een rijklaar gewicht van 188kg is hij niet echt superlicht. Toch stuurt hij wel enorm gemakkelijk als je eenmaal op gang bent. Hij draait supergemakkelijk af bij t-splitsingen en volgt ook lekker neutraal de gekozen koers als je met flink tempo over een rotonde blaast, waarbij hij zich in een vloek en een zucht laat omgooien van het ene "oor" op het andere. Dat heeft natuurlijk veel te maken met de kaarsrechte zitpositie en met het buizenstuur, dat vanuit de lage, gesmede kroonplaten ver omhoog loopt en dan ver naar je toe knikt. Daardoor maken je polsen een vrij scherpe hoek om het stuur goed beet te pakken, maar hinderlijk is dat niet. Het lichtvoetige stuurgedrag heeft



natuurlijk ook te maken met de korte wielbasis van 1425mm. Een ietwat gematigde balhoofdhoek van 25,2° zorgt daarbij samen met de naloop van 100mm dat de motor desondanks stabiel aanvoelt en lekker rustig rechtuit loopt, ook als je op de snelweg met het gas tegen de stuit rijdt. Dan loopt de machine net 130 km/uur. Dat is goed vol te houden, want de V-Strom 250A heeft een tamelijk riant windscherm, dat zijn werk goed doet en weinig turbulentie veroorzaakt. Dat is niet voor niets, want Suzuki heeft dit windscherm in de windtunnel ontwikkeld. Met dit koude weer is zo'n windscherm goud waard, net als de handkappen en de handvatverwarming!

GRIP

Wat eveneens uitermate prettig is, is de lage zithoogte van 800mm in combinatie met de smalle bouw van de machine, waardoor je ook goed met de voeten bij de vloer kunt als je wat kleiner bent. Rijdend voelt het of je ietwat gehurkt zit, in de kom van het stevig en wat smal aanvoelende

zadel, met de voeten op de vrij hoog en recht onder je zitvlak op de aan fraaie, aluminium schetsplaten bevestigde voetsteunen. Toch heb je best veel beenruimte, want de uitsparingen in de 17 liter tank zijn ruim. De benen liggen goed aan tegen de machine waardoor je goed contact hebt met de machine en ondanks de wat softe vering toch vrij goed voelt wat er zich onder de IRC RX-01F voor- en RX-01R "Road Winner"

→ Motor voor de geplaveide stadsjungle

achterband gebeurt. En dat is best veel, want zelfs bij 3° Celsius lijkt een nat wegdek deze Road Winners niet van de wijs te brengen. Zelfs niet op een klinkerweg. Opvallend is trouwens dat de V-Strom over dezelfde diagonaalbanden en banden-

maten beschikt als de GSX-250RA, een 100/80-17 voor en een 140/70-17, met een gewoon straatprofiel.

STRAATMOTOR

De bandenkeuze maakt duidelijk dat Suzuki de V-Strom 250A niet echt als een dual-purpose motor ziet, maar als een motor voor de geplaveide stadsjungle. Dat zie je ook aan de veerwegen, die met 150mm voor en 160mm tamelijk ruim zijn voor een asfaltmachine, maar veel te klein om echt ruig terrein op te zoeken. De ruime veerwegen maken echter wel dat de V-Strom heel comfortabel over slechtere klinkerwegen rijdt en ook niet terugdeinst voor verkeersdrempels. Zowel de 37 mm voorvork als de monoschokdemper achter zijn lekker soepel afgeveerd. De monoschokdemper wordt direct, dus zonder linksysteem bediend door de achterbrug, die gewoon uit stalen buis is opgebouwd. De veervoorspanning van de schokdemper is in theorie verstelbaar. De stelring zit echter diep in de ingewanden van de motor-

→ Een lekker laagdrempelig A2-instapmodel in de Adventure-reeks

dus veel protectie tegen rotsblokken zal hij niet bieden. Wat sterk afwijkt van de grote V-Stroms is dat de 250 geen dubbele, maar een enkele halogeen-multireflectorkoplamp heeft. Die heeft een leuk vormgegeven rand, die moet lijken op de aluminium behuizing van een zaklamp. LED-techniek is hier nog niet aanwezig, ook niet in de van heldere glazen voorziene knipperlichten. Het achterlicht

dragen. In het kontje zijn verder geïntegreerde ophangpunten voor de als accessoire leverbare 23-liter koffers. Er is daarnaast ook nog een 20 liter topkoffer verkrijgbaar waarin ondanks de compacte vorm toch net een integraalhelm past. Dan zijn er ook nog handkappen, een middenbok en handvatverwarming leverbaar.



Suzuki monteert een ruim en comfortabel zadel



Om wat mee te nemen is de koffer een must!



Ook op de 250 voor en achter ABS

SUZUKI V-STROM 250

Motor	248cc, tweecilinder SOHC twin 4-takt
Vermogen	18,4 kW (25pk) bij 8.000 tpm
Koppel	23,4 Nm bij 6.500 tpm
Koeling	vloeistof
Gewicht	188 kg
Remmen voor	290mm schijf ABS
Remmen achter	240mm schijf ABS
Banden voor	110/80-17
Banden achter	140/70-17
Kleuren	Zwart/geel, Zwart
Afmetingen	2.150 x 790 x 1.295 mm
Tankinhoud	17,3L
Verbruik	(fabrieksopgave) 1 op 29 (3,4L/100km)
Prijs NL/BE	€5.999,- */ €5.599,-
Importeur NL/BE	Nimag BV, Suzuki2Wheels
Website NL/BE	www.suzuki.nl / www.suzuki2wheels.be

*inclusief alle onvermijdelijke kosten

fiets verscholen, dus in de praktijk kan het niet. De demping is ook niet instelbaar en dat is jammer, want

Test → Suzuki V-Strom 250A

wat mij betreft zouden zowel de voor- als achtervering iets meer uitgaande demping mogen hebben, vooral als je wat harder over hobbels rijdt. Dan wipt de motor soms op. Rijd je normaal, dan heb je er geen last van. Maar ja, goede, instelbare vering is duur en dat zou ten koste gaan van de betaalbaarheid, toch een van de sterke punten van de V-Strom 250A, die verder niet onderbemeten is. Zo heeft hij bijvoorbeeld wel een in vijf standen instelbaar remhendel. De remhendel bedient een enkele voorremschijf, bestaande uit een

→ Gebouwd voor een goede trekkracht

glijdend gemonteerde tweezuigerremtang en een vast gemonteerde 290 mm remschijf. Achter heeft hij een enkelzuigertang en een 240 mm schijf. Beide geen superfelle bijters, dat moet gezegd. Ze grijpen goed aan en zijn goed te doseren, maar je moet flink doorknijpen (of stampen) om hard te remmen en

het ABS-systeem aan het werk te krijgen.

MOTORPRESTATIES

Qua wegligging en comfort is de V-Strom 250A een lekkere machine, waarmee je vooral in het stadsverkeer goed uit de voeten kunt. Heel veel topvermogen heeft de V-Strom met 25pk (18,4kW) niet, maar dat komt omdat de vloeistofgekoelde 180°-twin vooral is gebouwd voor een goede trekkracht bij toerentallen die je in de praktijk werkelijk draait. Ter vergelijking, de Kawasaki Versys 300 levert 40pk (38,6kW), voornamelijk doordat deze meer toeren draait. Hij levert 25,7 Nm bij 10.000 tpm terwijl de 248cc metende V-Strom-kraftbron zijn koppel van 23,4 Nm al bij 6.500 tpm levert. De Kawasaki is dus sportiever, die moet je meer op toeren jagen. De V-Strom is gericht om soepele trekkracht van onderuit. Dat zie je aan de bouw van het blok. Hij heeft een bijna "vierkante" boring/slagverhouding van 53,5 x 55,2 mm en een cilinderkop met twee kleppen per cilinder, die worden bediend via tuimelaars waarvan het uiteinde met gelagerde en daardoor wrijvingsarme rollen over de nokkenas lopen. Het nokprofiel op de nokkenas is gericht op een maximale-



Geen hoop topvermogen, wel veel kracht onderin

acceleratie bij snelheden tussen 20 km/u en 90 km/u. Het onderste deel van de klepstelen, die zich in de inlaatpoorten bevinden, is smaller gemaakt om de luchtstroming naar de cilinders te verbeteren. De verbeterde cilindervulling zorgt voor een hoger thermodynamisch rendement. Dat leidt tot betere prestaties en lagere emissies.



Hij klinkt nog best lekker voor een lichte 250



LED verlichting in het achterlicht

ZUINIG

Dat laagtoerige karakter van de V-Strom 250A komt in de stad goed tot zijn recht. Hij trekt heel vlot op, waarbij je rond de 6.500 tpm een duidelijke boost voelt. Dan ronkt de tweepitter lekker en zonder voelbaar af te bouwen door tot de rode streep bij 10.500 tpm. 250 tpm daarvoor gaat het schakellampje branden, zodat je tijdig door de kort en soepel schakellende zesbak kunt opschakelen. De motor zit op de grote wegen heel vlot op 100 km/uur en loopt zelfs met gemak naar de 120 toe. Daarboven wordt het sprokkelen en weet hij de 130 net aan te tikken. Hij kan dus mee op de snelwegen, maar zijn werkterrein is duidelijk het urbane gebied. Daar is hij snel en wendbaar, geholpen door een licht te bedienen koppeling en een lekker directe gasdosering. Als je het gas open draait reageert de motor meteen, met een klein maar doseerbaar schokje. Die snelle reactie ontstaat onder meer doordat de twin gebruik maakt van bougies met relatief ver uitstekende massa-elektrode. Dit geeft een betere goede toegankelijkheid van de vonk, zodat de verbranding sneller op gang komt. Zo zorgen deze bougies voor een betere gasrespons, vooral bij kleine gasklepopeningen. Ze zorgen tevens voor een lager brandstofverbruik: volgens Suzuki haalt de V-Strom 250/ABS meer dan 500 km op de 17 liter tank. Dat is 1 op 29 (3,4L/100km). Wij moesten na 92 km 5,5 liter tanken. Dat zou 1 op 16,7 (5,9L/100km) zijn, maar het lijkt er meer op dat de tank om te beginnen niet vol is geweest: met de GSX-250R, die de hele test mee reed, haalden we namelijk 1:29,5 (3,4L/100km) ...

STOER

De V-Strom 250 A is een leuke, praktische machine voor stadsverkeer en toertochten op secundaire wegen. Ze onderscheidt zich door een opwindend stuurgemak en een lekker stabiel gevoel. Het is een prima machine voor woon-werkverkeer of voor iemand die voor weinig geld een bijzonder veelzijdige machine wil. x

