

Verfrissende injectie

Tekst René van Tienhoven foto's Allart Blaauboer





■ Toen Suzuki in 1999 de SV650 op de markt bracht verblufte hij vriend en vijand met zijn voortreffelijke rij-eigenschappen en soepele krachtige motor. Mede door de scherpe prijs was de machine dan ook direct een bestseller, totdat de concurrentie van de slag was bijgekomen. Yamaha gooide de Fazer 600 in de strijd en drong de SV wat naar de achtergrond. Maar Suzuki heeft niet stil gezeten en brengt nu een verfrissend vernieuwde SV650 uit met injectie en totaal nieuw frame. Is hij net zo goed als zijn voorganger?

► Een motorfiets als de SV650 nog beter maken dan hij al was, is een riskante aangelegenheid. Een winnend team moet je nu eenmaal niet veranderen, maar in de wereld van de techniek gaat die stelling toch niet helemaal op. Zeker bij een sportief model heb je binnen de kortste keren een technische achterstand en ook op het gebied van milieu eisen moet je zorgen dat je aan de steeds weer aangescherpte regels blijft voldoen. En dan is er natuurlijk nog een hele belangrijke factor waar je als fabrikant rekening mee moet houden als je vooraan in de race wilt blijven meelopen: de styling. Voor je het weet ziet je motorfiets er gedateerd of veel te lief uit, zeker nu de agressieve 'new edge' trend steeds meer begint door te dringen. En zo blijven ontwikkelingsingenieurs en vormgevers dus bezig en kunnen ze na de introductie van een nieuw model gelijk weer aan de slag met z'n opvolger.

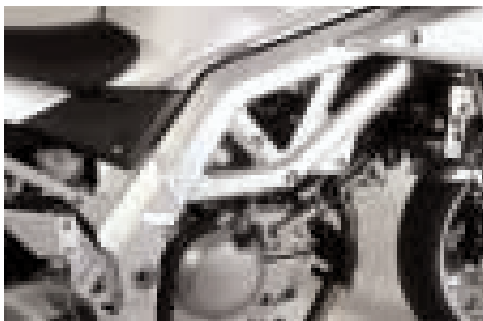
AANGESCHERT ►

De Suzuki technici hebben de oprisbeurt van de SV650 in elk geval grondig aangepakt. Het eerste wat opvalt is, dat hij als twee druppels water lijkt op de onlangs geïntroduceerde SV1000S, maar Suzuki haast zich te vertellen dat dit beslist niet het geval is. Alle componenten zijn apart ontworpen en er is dus alleen een familie verwantschap zichtbaar. Net als bij de oude SV650 zijn er weer twee uitvoeringen leverbaar, een sportieve versie met tulpvork en een kale versie. Laatstgenoemde heeft een iets andere frame-geometrie, een kortere eindoverbrenging en is voorzien van een hoger stuur in combinatie met lagere meer naar voren geplaatste voetsteunen. Onderwerp van deze test is de spor-



■ De informatie op het zeer compacte dashboard is beknopt, maar alles wat een motorrijder in één oogopslag wil zien is aanwezig. Alleen een benzine-meter ontbreekt.

tievere S-versie, die net als zijn broertje een geheel nieuwe styling kreeg. De Suzuki ontwerpers hebben de vormgeving van de SV650S letterlijk aangescherpt en de machine ziet er nu veel spitsler uit



■ De grote lasnaad op het frame verbindt de vacuüm gegoten framebalk met het traditioneel gegoten gietstuk waarin de achtervork is gelagerd. Let op de eigenaardige plaatsing van de oliekoeler, net achter de hete uillaatbocht.

indruk maken door hun priemende blik op de voorligger. De scherpe styling is verder fraai doorgetrokken in het prominent in het blikveld liggende nieuwe frame, dat met zijn harde lijnen goed in het

SUZUKI HEEFT MET HET INJECTIESYSTEEM NOG EEN PAAR ANDERE TRUCJES UITGEHAALD

dan de oude SV met zijn ronde lijnen. De vlakke vormen geven de motor een volwassener uiterlijk en het geheel wordt fraai geaccentueerd door de hoekige contouren van het kontje en de twee verticale strips van het LED achterlicht. Ook de lichtunits zien er een stuk agressiever uit, waarbij vooral de twee permanent brandende "running lights" die de koplampen aan de buitenzijde flankeren

totaalbeeld past. Dit geheel uit aluminium vervaardigde balkenframe vervangt het grotendeels uit buizen opgebouwde chassis van de oude SV. De balken zijn gegoten volgens een nieuw vacuüm procédé en hebben aan de binnenzijde een heel netwerk van verstevigingsvakjes die je pas ziet zitten als je de tank opklapt en er van de binnenkant tegenaan kijkt. Van buiten lijkt het dus wel een

dichte balk, de achterkant is echter net een Limburgse vakwerkboerderij. De balkenenden gaan rechts een coalitie aan met de conventionele balhoofdpartij en links met de traditionele achterban, waarin de swingarm is gelagerd. Volgens de Suzuki formateurs is deze nieuwe frame-samenstelling niet alleen lichter maar ook 5% stijver dan die van het oude regime.

TWEE KLEPPEN ►

Ook het motorblok werd ernstig onder handen genomen en is nu voorzien van brandstofinjectie, een ongeregelde katalysator en separate luchtinjectie in de uillaatpoorten. De SV650 voldoet hiermee met gemak aan de Euro-2 emissie-eisen. Normaliter kosten dergelijke milieu-aanpassingen altijd wat vermogen, maar met 72 pk is de geïnjecteerde SV toch nog één peekaaltje sterker dan zijn met carburateurs uitgeruste voorganger. Suzuki heeft met het brandstofsysteem echter nog een paar andere trucjes uitgehaald. Net als bij de SV1000 zitten er in elke aanzuigbuis twee gaskleppen. De onderste, die het dichtst bij de cilinderkop zit, wordt gecommandeerd door het gashendel. De andere wordt bediend door een klein servomotorje en heeft een corrigerende functie. Hij wordt aangestuurd door een nieuwe 16 bits processor die twee keer zo krachtig is als die van de oude SV. Deze krijgt zijn informatie van een viertal sensoren en is daarmee in staat allerlei onvolkomenheden in de gasstromen glad te strijken. Wanneer bijvoorbeeld het gas in één keer abrupt wordt afgesloten, zorgt de servomotor ervoor dat er toch nog wat gas wordt bijgegeven om een al te abrupte onderbreking van de gasstroom te voorkomen. Het omgekeerde is ook het geval. Draai je het gas plotseling



helemaal open dan corrigeert de tweede klep dit met een vertraagde reactie, zodat de motor zich niet verslikt en het vermogen vloeiender inkomt. Eindsresultaat van dit alles is dat er steeds een veel gelijkmatiger gasstroom door de aanzuigbuizen gaat, waardoor niet alleen het koppel toeneemt maar ook het zo gevreesde rukkerige rijgedrag bij constante lage toerentallen geëlimineerd wordt.

GEEN CHOKE ►

Als je dan toch een gasklep hebt die buiten de invloedssfeer van de berijder om functioneert, dan kan je hiermee natuurlijk ook nog andere leuke grappen uithalen. Suzuki gebruikt hem namelijk ook om bij een koude motor het stationair toerental wat te verhogen. Maar dan moet de handbediende gasklep natuurlijk ook op een kiertje worden gezet en daarom is deze met een stangetje aan de elektrische klep gekoppeld. Daar de processor ook voor de mengselverrijking zorgt verloopt het hele choke proces dus volledig automatisch.

Hoewel aan het basisconcept van het 8-kleps d.o.h.c. blok verder niets werd veranderd zijn er binnenin toch ook nog wat wijzigingen te vinden. De drijfstangen, die naast elkaar op dezelfde kruk-tap zitten, zijn op een andere manier gehard waardoor ze bijna een halve centimeter dunner konden worden uitgevoerd. Dat scheelt mooi 10 gram per stuk en dat is best veel voor een component dat onderhevig is aan hoge toerentallen. Verder werd de timing van de (holle) nokkenassen gewijzigd, kregen luchtfilter en uitlaaldemper een grotere inhoud en werd de koeling verbeterd door de toevoeging van een oliekoeler. Al met al waren deze maatregelen voldoende om het door de katalysator veroorzaakte vermogensverlies ruimschoots te compenseren.



■ Op deze aanzuigbuis van de achterste cilinder is goed te zien dat er twee gaskleppen in zitten.

Aan vering, demping en remmen is bij de nieuwe SV weinig veranderd. Voor treffen we een gewone telescoopvork aan, waarvan alleen de voorspanning traploos verstelbaar is. Aan de achterzijde is het hefboomsysteem van de monoshock zodanig gewijzigd, dat de veerweg van het achterwiel met 30% toenam (was 58 mm, is nu 75 mm). Ook van de achterveer is alleen de voorspanning verstelbaar. Bij de remmen zien we eveneens weinig bijzonderheden. De zwevende dubbele schijven in het voorwiel hebben een diameter van 290 mm en worden afgeremd door tweezuiger remklauwen van het fabriekat Tokico. Het 220 mm schijfje in het



■ De scherpe lijnen van het nieuwe kuipje geven de SV650S een volwassen uiterlijk. De koplampen en de running lights branden permanent.

■ De radiator zit niet in de windschaduw van het voorwiel maar erboven, pal in de rijwind. Daardoor kon hij zo'n 30% kleiner worden gehouden.

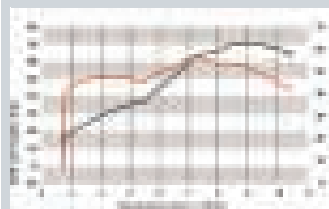
■ De voorvork is een doodgevone telescoop zonder uitgebreide stelmogelijkheden, maar hij geeft goede feedback en is nog comfortabel ook.

■ De Dunlop D220 's sturen heel precies en neutraal, bieden veel reserves en zijn ook goed bij de les als ze nog koud zijn.

TECHNISCHE GEGEVENS

Prijzen en motorspecificaties	
Prijs	€7999,-
Afleveringskosten	€215,-
Motor type	viertakt
Klepbediening	kettingaangedreven dubbele
	bovenliggende nokkenassen
Cilinderopstelling	90 graden V-twin
Koelsysteem	vloeistof
Aantal cilinders	2
Kleppen per cilinder	4
Cilinderinhoud	645 cc
Boring x slag	81,0 x 62,6 mm
Compressie verhouding	11,5 : 1
Balansas	nee
Brandstofsysteem	elektronische injectie
Katalysator	ja, ongeregeld
Opgegeven vermogen aan krukas	72 pk bij 9.000 tpm
Gemeten vermogen aan achterwiel	71 pk bij 8.800 tpm
Opgegeven koppel aan krukas	64 Nm bij 7.200 tpm
Gemeten koppel aan achterwiel	61,9 Nm bij 7.200 tpm
Ontsteking	ECM (engine control module)
Aantal versnellingen	6
Eindaandrijving	ketting
Frame	aluminium balken frame
Blok ophanging	star
Vering voor	telescoop 41 mm
Verstelbaar	voorspanning
Vering achter	hefboom bediende monoshock
Verstelbaar	voorspanning
Veerweg voor /achter	130 / 134 mm
Voorrem	2 zwevende schijven, 290 mm
Remklauwen voor	tweezuiger
Achterrem	schijf 220 mm
Bandenmaat voor	120/60-17
Bandenmaat achter	160/60-17
Bandmerk en type	Dunlop D220
Lengte / breedte / hoogte	2130 / 730 / 1175 mm
Grondspeling	155 mm
Zithoogte	800 mm
Wielbasis	1430 mm
Naloop	100 mm
Balhoofdhoek in graden	65
Tankinhoud / reserve	17 ltr / 4,2 ltr
Gewicht	171 kg
Leverbare kleuren	zilver, blauw, brons
Gemeten acceleratie	
80 - 120 km/u in 4e versnelling	4,1 sec.
80 - 120 km/u in 5e versnelling	5,0 sec.
80 - 120 km/u in 6e versnelling	6,1 sec.
Gemeten benzineverbruik	
rustig rijdend	1 : 17,7
sportief rijdend	1 : 16,8
gemiddeld lasteverbruik	1 : 17,1
Gemiddelde actieradius	280 km
Ook leverbaar in 25 kW uitvoering.	

VERMAGEN / KOPPEL



De metingen op de vermogenstestbank van West Coast Dynojel Testcentre in Alkmaar laten zien dat de absolute waarden van vermogen en koppel niet spectaculair hoog zijn, maar dankzij de goede overbrengingsverhoudingen wel heel goed bruikbaar. Lees voor verder commentaar op de vermogensmeting het kader op pagina 56.

IMPORTEUR

BV NIMAG, Heinenoord, tel. 0186 - 607707, www.suzuki.nl

achterwiel wordt tot stilstand gebracht door een simpele enkelzuiger remklauw, die om gewicht te besparen nu rechtstreeks op de swingarm afsteunt in plaats van met de reactie-arm die we op het oude model aantreffen. Bij de banden heeft Suzuki gekozen voor de Dunlop D220, die zowel vóór als achter een diameter van 17 inch heeft.

Zijn er in het rijwielgedeelte dus weinig nieuwtjes te vinden, bij het dashboard heeft Suzuki zijn best gedaan er wat moois van te maken. Het gehele instrumentarium is nieuw en ondergebracht in een uiterst compacte informatie unit die de laatste stand van de techniek volgt. Geheel bovenaan zit de analoge toerenteller en direct daaronder een grote digitale snelheidsmeter. Nog meer naar onderen treffen we de minder belangrijke functies aan zoals een digitale tripteller, totaalteller, tijd klokje en watertemperatuurmeter. De meer belangrijke lampjes voor richtingaanwijzer, groot licht en neutraalstand zitten links en rechts van de toerenteller. Verder zijn er lampjes aanwezig die waarschuwen dat de brandstof dreigt op te raken, het koelwater te heet wordt of een storing melden in de elektronica. Alle dashboardlampjes zijn net als het achterlicht opgebouwd uit LED's die geen enkel onderhoud behoeven.

Kijken we naar de rest van de motor dan vallen nog een paar zaken op die gewijzigd zijn ten opzichte van de oude SV. Zo is de tankinhoud vergroot naar 17 liter en werd de lichtschakelaar vervangen door een alarmschakelaar. Het licht staat dus nu altijd aan en volgens de nieuwe wetgeving is dat tegenwoordig voor beide koplampen toegestaan. De SV is verder voorzien van diverse bagagehaakjes en een handgreep voor de passagier, maar een middenbok ontbreekt. Van de hendels is alleen het rechter verstelbaar.

GEVOUWEN ►

Het is verwonderlijk hoeveel zitruimte Suzuki op zo'n betrekkelijk kleine motor als de SV650 heeft weten te creëren. Ook voor lange mensen is er meer dan voldoende plek en je moet al reusachtige afmetingen hebben wil je met je zitvlak de duozit



HET BLOK IS ALTIJD PARAAT EN DE 650 TWIN VOELT ENORM STERK AAN BIJ ALLE TOERENTALLEN

raken. De zitpositie is uiteraard sportief en je leunt dus op je polsen en zit met vrij hoog opgetrokken benen. Maar het is niet te extreem en alleen mensen met erg lange benen moeten er op rekenen dat ze hun onderbenen flink moeten opvouwen voordat ze met hun voeten de hoog geplaatste voetsteunen weten te vinden. Op lange ritten kan zoets vervelend worden, maar dat is natuurlijk heel persoonlijk.... En als je hier echt problemen mee hebt

kan je altijd nog voor de kale SV650 kiezen, die zijn voetsteunen lager en meer naar voren heeft staan. Overigens ga je zoals bij zoveel sportief getinte motorfietsen bij het toenemen van de snelheid steeds beter zitten en op de 'S' zorgt de rijwind bij snelheden boven de 100 km/u voor genoeg legendruk om de polsen te ontlasten. Het kuipje biedt bij die snelheid voldoende bescherming en blijft die taak tot aan de topsnelheid (dik 200 km/u) goed volhouden. Het bovenlichaam en de armen zitten voldoende uit de wind, waardoor er door de berijder geen ongewenste bewegingen aan het stuur worden doorgegeven. En daar de buddy van een goede polstering is voorzien kan je het op de SV650 dus lang uithouden. Voor passagiers is de Soes minder geschikt, het hoog geplaatste zijje is alleen voor korte ritten bruikbaar.

ALTIJD PARAAT ►

Starten doet de SV650 perfect. Je hoeft maar naar de startknop te wijzen en de motor loopt warm of koud direct stationair met de ijzeren regelmaat van een marcherend elitekorps. Het inschakelen van de eerste versnelling gaat nagenoeg geruisloos en de machine komt bijzonder gewillig uit de startblokken. Direct is voelbaar dat er veel vermogen bij lage toeren beschikbaar is en als je wilt kun je met de uitstekend doseerbare koppeling zelfs op stationair toerental wegrijden, ook als de motor koud is! Maar het omgekeerde is ook mogelijk. Een stoplichtsprintje doet de SV met het grootste gemak en ook dan grijpt de kabelbediende koppeling fantastisch soepel aan. Eenmaal onderweg heb je nooit het gevoel vermogen tekort te komen. Het blok is altijd paraat en de 650 twin voelt enorm sterk aan bij alle toerentallen. Het vermogen wordt

VERLIES VAN EÉN PK

De fijne motorkarakteristiek van de SV650 wordt bevestigd door de metingen op de vermogenstestbank van West Coast Dynojet Testcentre in Alkmaar. De grafiek laat een brede powerband zien en een vermogen aan het achterwiel van maar liefst 71,0 pk. Dat is maar één pk minder dan Suzuki opgeeft als vermogen aan de krukas, wat zou betekenen dat er in de transmissie vrijwel geen vermogen verloren gaat. Dat kan natuurlijk niet en het is dan ook meer waarschijnlijk dat Suzuki gewoon erg bescheiden is geweest bij de opgave van de krukas pk's. Het blok presteert gewoon veel meer en dat was onder het rijden steeds goed te merken. De SV krachtbron is beresterk, zeker als je je realiseert dat het maar een 650 is, die ook nog eens belemmerd wordt in zijn uitademing door een katalysator. Ter vergelijking: de Suzuki Bandit 600S kwam op dezelfde testbank bij een eerdere test in Promotor op 66,9 achterwiel pk's bij 10.800 tpm en die heeft wel twee cilinders meer en wordt niet gehinderd door uitlaatgas reiniging. Nog een bewijs voor de kracht van deze 650 zijn de acceleratie tijden (voor alle meetresultaten zie de technische specificaties). De SV650 was in de acceleratie van 80 naar 120 km/u nauwelijks trager dan zijn in Promotor nr 3 van dit jaar geteste grote broer, de Suzuki SV1000. Die deed daar 3,6 seconden over en nu bleef de stopwatch stilstaan bij 4,1 seconde, een verschil van tienden!!

Op de vermogensgrafiek is verder duidelijk te zien dat bij zo'n 5.500 tpm vermogen en koppel drastisch beginnen te stijgen, maar ook daaronder is de SV650 al lekker sterk. Zelfs bij afzakken tot ultra lage toerentallen geeft het blok geen krimp, wat bewijst dat Suzuki met het nieuwe systeem van twee gaskleppen per aanzuigbuis de gasstromen heel goed onder controle heeft. En dat dit niet ten koste gaat van een hogere brandstofconsumptie bewijzen de verbruikscijfers. Gemiddeld kwamen we op 1: 17,1, een uitstekende waarde die nauwelijks werd beïnvloed door de rijstijl.

schillerend linear afgegeven zonder enige hik of dip en de motor reageert in alle situaties en bij ieder toerental vol temperament op de kleinste bewegingen van het gashendel. Als extra verrassing doet hij er vanaf 5500 tpm nog eens een flinke schep bovenop en loeit met het grootste gemak trillingsvrij door naar de 9000 tpm. Met de SV is dan ook iedere rijstijl mogelijk. Rustig rijden, bij lage toeren opschakelen en genieten van het landschap gaat net zo probleemloos als een stukje sportief blazen en de motor ver in de versnellingen laten doortrekken. Alleen bij hele snelle lastwissels (gas afsluiten en direct weer openen) is er soms een kleine aarzeling voelbaar, maar verslikken doet de Soes zich nooit en bij een soepele rijstijl is er al helemaal niets aan de hand.

IDEALE VERHOUDINGEN ►

Om deze sublieme en temperamentvolle krachtbron maximaal te kunnen benutten heeft Suzuki er een welhaast ideaal gespalen versnellingsbak aan gekoppeld. De overbrengingsverhoudingen passen uitstekend bij het motorkarakter en zorgen er voor dat je de 72 paardenkrachten altijd en overal voor 100% kunt benutten. Het samenspel van koppeling, versnellingsbak en motor is bij deze Soes van uitzonderlijk grote klasse en geeft je steeds het gevoel dat je de hele aandrijflijn perfect onder controle hebt. De bak schakelt licht, stil en precies, alleen de vrijstand laat zich soms wat moeilijk inschakelen als de motortemperatuur na een langdurig verblijf tussen de files begint op te lopen. Dit verschijnsel verdwijnt echter direct weer als je aan de files ontsnapt bent en de bak is dan weer een plezier om te schakelen. De koppeling laat zich bij dit alles licht bedienen en het gemis van een verstelbaar hendel wordt niet gevoeld.

MESSCHERP ►

Suzuki is er dus in geslaagd het relatief bescheiden vermogen dat je uit een 650 twin kan halen zo optimaal bruikbaar te maken, dat het lijkt of je met een veel krachtiger fiets van doen hebt. Maar dan ben je er natuurlijk nog niet. Die mooie lineaire krachtopbouw moet ook nog op de straat worden gebracht. Hiervoor zijn eigenlijk betrekkelijk simpele componenten gebruikt. Op de SV650 zul je geen upside down vork, verstelbare dempers of andere high-tech spullen aantreffen in het rijwielgedeelte. Maar de standaard verelementen en gewone toersport banden die Suzuki voor de SV heeft uitgekozen zijn van hoge kwaliteit. De Suzuki ingenieurs hebben een goed compromis weten te vinden tussen comfort en sportiviteit, zonder dat er concessies zijn gedaan aan de rij-eigenschappen. Er is voldoende rust in het rijwielgedeelte en de samenwerking tussen vering, demping en banden zorgt in alle situaties voor een goede feedback over wat zich onder je afspeelt. Mede door het lage zwaartepunt en het geringe eigengewicht gaat het insturen van bochten lekker licht en de motor volgt de gekozen lijn heel precies. Je kan met de SV spijkerhard en ontzettend plat de hoek om (grondspling is er genoeg) en zelfs gemene knippen in snelle bochten brengen de motor niet noemenswaardig uit balans. Ook het slalommen in korte opeenvolgende bochten gaat bijna als vanzelf en de machine voelt in alle situaties heel vertrouwenwekkend aan. Uiteraard komt dit ook op het conto van de Dunlop banden die veel reserves bieden en heel precies en neutraal sturen, zelfs als het rubber nog niet is opgewarmd. Al met al draagt de smalle machine zich heel lichtvoetig en handelbaar en laat zich zeer gemakkelijk manoeuvreren zowel in druk verkeer als op het eerste de beste dijkweg-

HET SAMENSPEL VAN MOTOR, VERSNELLINGSBAK EN KOPPELING IS VAN UITZONDERLIJKE KLASSE



■ De 'klein ogende' SV650S biedt verrassend veel zitruimte. Tot zo'n 100 km/u leun je enigszins op je polsen, maar daarboven zorgt de winddruk voor een goed evenwicht. Langbenigen moeten hun stelten flink optrekken, dus eerst even passen en dan kopen.

CONCLUSIE

De SV650S heeft een diepe indruk achtergelaten. De Suzuki technici zijn er in geslaagd bij de overstap van carburateurs naar injectie een heel goed compromis te bereiken tussen souplesse en agressiviteit. Het motorblok heeft een geweldig fijne karakteristiek, is fel en soepel tegelijk, zonder daarbij nerveus over te komen. De uitstekend gespalen versnellingsbak zorgt er daarbij voor dat het vermogen altijd en overal optimaal bruikbaar is, zodat je steeds het gevoel hebt met een veel sterkere machine te rijden. Ook het nieuwe frame en de rest van het rijwielgedeelte zijn dik voor elkaar en passen geweldig goed bij de imponerende eigenschappen van het blok. De motor is stabiel, stuurt als het welbekende scheermes en laat menig veel zwaardere fiets met gemak achter zich. Verder staat de afwerking op hoog peil en ook het uiterlijk is weer helemaal bij de tijd. Met zijn scherpe prijs van 7999 euro biedt Suzuki heel veel rijplezier voor weinig geld en een machine die uitblinkt door de uitstekende balans tussen motorblok, transmissie en rijwielgedeelte.

PLUS & MIN

+ Motorkarakter	- Zijstandaard
+ Transmissie	- Benzinemeter manco
+ Onderstel	
+ Stuureigenschappen	
+ Prijs	

getje. Dankzij het altijd parate vermogen ben je daar heel wat snellere jongens gemakkelijk de baas en vele op papier veel krachtiger motoren zullen er een hele kluit aan hebben je bij te houden. Maar ook op de snelweg staat de SV zijn mannetje en blijft tot op topsnelheid zo stabiel als een TGV.

ZIJSTANDAARD ►

Valt er dan helemaal niets aan de SV650 te bekriften? Nauwelijks. Want ook op de betrekkelijk simpele remmen valt weinig aan te merken. De tweezuiger remklauwen in het voorwiel zijn voor deze lichte fiets ruimschoots voldoende en zorgen voor formidabele vertragswaardes. Het drukpunt is goed voelbaar en de remkracht uitstekend te doseren. Zelfs het enkelzuiger remklauwtje achter verleent goed assistentie en doet onopvallend zijn werk. Maar zodra je stilstaat en de motor op de zijstandaard wilt zetten komt er dan toch een onvolkomenheidje te voorschijn. Het poolje van de zijstandaard zit recht onder de voetsteun en is daardoor onbereikbaar voor de laars. Alleen door de voet op een tegennatuurlijke manier naar buiten te draaien kan je er met je hak nog net bij, maar echt makkelijk gaat dat niet.

Tot slot het nieuwe instrumentarium. Het verhaal wordt misschien eentonig maar ook hier kan alles de toets der kritiek doorstaan. De klokken en lampjes liggen perfect in het blikveld, zijn uitstekend afleesbaar en de geboden informatie is compleet. Alleen de benzinemeter is ten prooi gevallen aan de scherpe prijsstelling en je zult het dus moeten doen met een waarschuwinglampje. Nog een puntje van kritiek betreft de spiegels. Ze bieden weliswaar een goed en rustig beeld, maar wat er recht achter je rijdt zie je alleen als je je arm even naar binnen draait en dat wordt op de lange duur toch wat irritant. Wel handig is de alarmschakelaar die gemakkelijk met de rechterduim is te bedienen, zonder dat je het stuur hoeft los te laten. ■