

SUZUKI DL 650 V-STROM

■ Van de Japanse motorfabrikanten profileert Suzuki zich de laatste jaren steeds meer als hét merk van de V-twins. En dat zijn niet alleen dikke duizends en customs, want Suzuki brengt als enige Japanner ook een sportieve middelzware tweecilinder op de markt, de SV650. Hoewel dit model wereldwijd al een aantal jaren een onbetwiste bestseller is, houden de andere drie Japanners het in deze klasse nog steeds op viercilinders en vinden dat een kleine twin hoogstens in hun toerfietsen of allroads mag figureren. Maar Suzuki gaat moedig verder op de ingeslagen weg en brengt nu de V-Strom 650 uit, een middengewicht allroad die zowel op de SV650 als de V-Strom 1000 is gebaseerd.

KRACHT STROOM



Tekst René van Tienhoven
Foto's Gerhard Rudolph,
Frank Ratering

► Eigenlijk brengen alleen Cagiva en Ducati ook een sportieve kleine twin op de markt (de Cagiva heeft trouwens een Suzuki blok), maar een allroad variant daarvan hebben ze (nog) niet. Zou trouwens best wel leuk zijn, zo'n Multistrada 620! BMW en Aprilia hebben wel 650cc allroads in hun leveringsprogramma, maar dat zijn éencilinders die met hun vermogens van rond de 50 pk de 67 pk sterke V-Strom 650 geen partij kunnen geven. En zo blijft er maar één echte concurrent over voor de V-Strom 650 en dat is de eveneens met een V-twin uitgeruste Honda Transalp. Die levert een bescheiden vermogen van 53 pk, kost duizend euro meer en heeft iets meer dan de Suzuki een offroad karakter. De marketingmannen van Suzuki hebben dus net als voor de SV650 ook voor de V-Strom 650 een niche in de markt weten te vinden, waar de motor qua prijs en vermogen betrekkelijk alleen staat. Voorlopig althans, want de scherpe introductieprijs van 7.990 euro waarvoor de V-Strom over de toonbank gaat, blijft natuurlijk niet voor eeuwig van kracht.

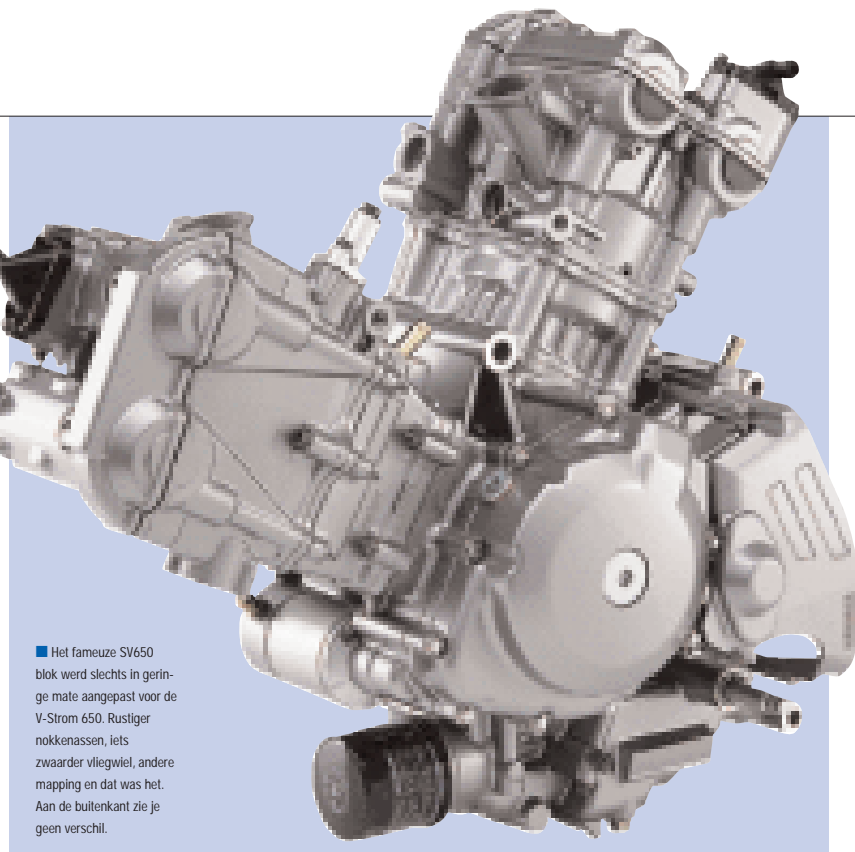
TOER-SPORT ►

Omdat de V-Strom 650 een mix is van een pure wegmotor en een dikke allroad noemt Suzuki hem 'Sport Enduro Tourer', een vlag die de lading misschien beter dekt dan de benaming 'allroad'. Want qua uiterlijk lijkt hij dan misschien wel veel op een avonturenmachine waarmee je zo de binnenlanden van Afrika in kan, zijn specificaties verraden dat we hier toch veel meer met een toerfiets te maken hebben die zelfs hier en daar wat sportieve trekjes heeft. De V-Strom 650 biedt ruim plaats aan twee personen, is voorzien van een forse kuip en wordt standaard geleverd met een robuust bagagerek. Bovendien kunnen er twee zijkoffers en een topkoffer op, zijn er voldoende

bagagehaakjes en heeft de brandstoftank een capaciteit van maar liefst 22 liter. Ook typisch voor een toerfiets is de in hoogte verstelbare ruit en de gemakkelijke draaiknop waarmee de voorspanning van de achtervering kan worden versteld als je met duo en veel bagage onderweg bent. De V-Strom 650 is verder uitgerust met Bridgestone Trail Wing banden die duidelijk gemaakt zijn voor gebruik op verharde wegen en waarmee je hoogstens een uitstapje kunt maken op een niet al te ruw zandpad. De term 'Sport' die Suzuki in zijn persbericht gebruikt, komt echter ook tot zijn recht, want waar de Honda Transalp en de eéncilinders van BMW en Aprilia nog een vijfbak hebben, vinden we in de V-Strom zes overbrengingen. De hoogste daarvan is niet als overdreven bedoeld maar een pure rij-versnelling die gewoon een extra mogelijkheid biedt om het motorvermogen over het gehele snelheidsbereik optimaal te kunnen benutten.

STERKER ►

Dat de V-Strom 650 een zeskak heeft is natuurlijk niet zo vreemd want zijn krachtbron komt zo uit de SV650 en is maar licht aangepast aan zijn nieuwe werkomstandigheden. In de test van de SV650 in Promotor nr 6 van dit jaar zijn we al uitgebreid ingegaan op de techniek van dit opmerkelijke motorblok, dus deze keer beperken we ons tot de meest markante kenmerken en kijken we vooral naar de wijzigingen die zijn aangebracht om hem wat meer toer karakter te geven. We beginnen in de cilinderkoppen waar de nokkenassen een wat rustiger profiel hebben gekregen voor meer vermogen in het middentoerengebied. Suzuki claimt dat de motor hierdoor tussen de 4.000 en 6.500 tpm 5% sterker is geworden, terwijl het topvermogen met 66,6 pk bij 8.800 tpm iets lager uitvalt dan de 72 pk die de SV650 op de been brengt. Maar Suzuki heeft nog een andere beproefde



■ Het fameuze SV650 blok werd slechts in geringe mate aangepast voor de V-Strom 650. Rustiger nokkenassen, iets zwaarder vlieg wiel, andere mapping en dat was het. Aan de buitenkant zie je geen verschil.

truc uitgehaald om wat meer trekkracht te creëren. Als je de krukas van een motor zwaarder maakt blijft hij beter op gang bij lage toeren. Maar dan moet je wel speciaal voor dat doel een nieuwe krukas ontwerpen en dat is natuurlijk een vrij dure oplossing voor zo'n relatief geringe verbetering van de motorloop. De ontwikkelingsingenieurs van Suzuki hebben daar-

om gezocht naar een andere manier om het draaiend gedeelte van de motor wat meer vlieg-wieleffect te geven en deze gevonden in de op de krukas gemonteerde startkoppeling. Die is gewoon wat verzaaid waardoor de krukas meer massa traagheid krijgt en daardoor meer doorzet bij lage toeren. Dat manifesteert zich onder het rijden in een soepeler motorloop bij lage toerentallen en een geringere gevoeligheid voor tegenwind bij hogere snelheden.

BREED ►

Het V-Strom 650 blok is dus duidelijk getuned op een vermogensafgifte over een breed toerenbereik en om dat optimaal te kunnen benutten werd ook de eindoverbrenging wat korter gemaakt, zodat je in alle versnellingen steeds net wat eerder over het vermogen kan beschikken dan bij de SV650. Het zijn allemaal maar marginale verschillen, maar het resultaat is dat in het meest gebruikte middentoerengebied ook het meeste vermogen ter beschikking staat en dat is natuurlijk precies de bedoeling voor dit type motorfiets.

Voor de rest bleef het blok ongewijzigd en dus beschikt de V-Strom 650 over hetzelfde uitstekend functionerende injectie systeem als de SV650 met de inmiddels door steeds meer merken toegepaste dubbele gaskleppen. Wel vrij uniek in dit segment van de markt is de volledig automatisch werkende choke die zelfs geen

DE WEERGODEN WAREN HET ER NOG NIET OVER EENS OF ZE HET ZOUDEN LATEN REGENEN OF SNEEUWEN



chokehevelting meer op het stuur kent om zelf het stationair toerental te kunnen verhogen, want ook dat doet het systeem helemaal zelf. Bij de uitlaatgasreiniging vinden we wel een kleine wijziging die voor een betere naverbranding van de uitlaatgassen moet zorgen. In de uitlaat is een extra sensor geplaatst die de samenstelling van de verbrande gassen meet en vervolgens aan het luchtinjectie systeem doorgeeft hoeveel zuurstof er in de uitlaatpoort

bracht, want je lepelt een 650 blok niet zomaar in het frame van een 1000. De belangrijkste verschillen vinden we dan ook voornamelijk in zaken als aangepaste ophangpunten voor de kleinere motor, een iets kleinere balhoofdhoek, een wat eenvoudiger maar nog steeds op voorspanning instelbare voorvork, een wat simpeler achtere vork en iets kortere veerwegen. Verder is de V-Strom 650 maar met één hoogliggende uitlaatdemper uitgerust (de 1000 heeft er twee)

GEEF GAS EN DE MOTOR TREKT PROBLEEMLOOS OP MET DIE TYPISCHE KRACHPULSEN VAN EEN TWIN

moet worden geïnjecteerd om die zoveel mogelijk te reinigen voordat ze door de katalysator heen geblazen worden.

VERSTANDIG ►

Het rijwielgedeelte van de V-Strom 650 is nagenoeg ongewijzigd overgenomen van de V-Strom 1000 en dat is om meerdere redenen een verstandige zet. Niet alleen bespaar je je de kosten van het ontwikkelen en bouwen van een nieuw frame, veersysteem, kunststof plaatdelen en ga zo maar door, maar tegelijk verzekert je je van dezelfde goede rijeigenschappen als van de V-Strom 1000. Toch moesten er natuurlijk wel wat kleine wijzigingen worden aange-

bracht, want je lepelt een 650 blok niet zomaar in het frame van een 1000. De belangrijkste verschillen vinden we dan ook voornamelijk in zaken als aangepaste ophangpunten voor de kleinere motor, een iets kleinere balhoofdhoek, een wat eenvoudiger maar nog steeds op voorspanning instelbare voorvork, een wat simpeler achtere vork en iets kortere veerwegen. Verder is de V-Strom 650 maar met één hoogliggende uitlaatdemper uitgerust (de 1000 heeft er twee)

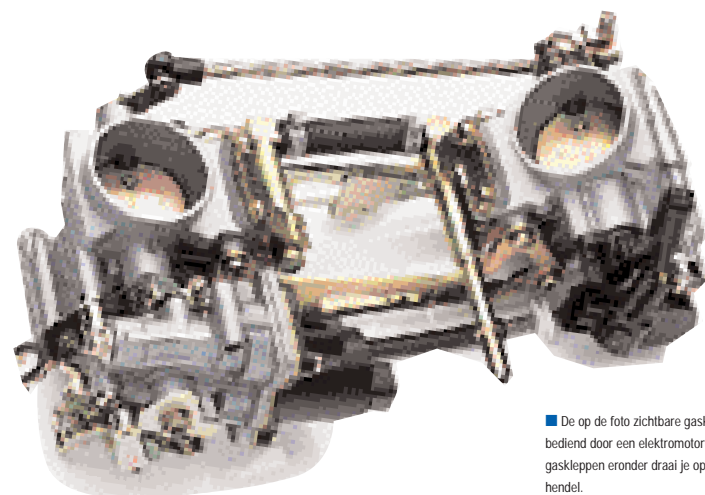
LAGERE BUDDY ►

Kijken we tot slot naar het uiterlijk, dan zien we dat de V-Strom 650 voorzien is van een nieuwe ruit met een lip aan de bovenzijde die de wind naar omhoog moet afbuigen. De ruit kan met

behulp van het boordgereedschap naar keuze 25 of 50mm hoger worden gezet en is vanaf modeljaar 2004 ook op de V-Strom 1000 te vinden. In de koplampartij treffen we net als op de SV650 twee 'position lamps' aan die links en rechts van de koplampen zijn opgesteld en altijd branden. Een heel belangrijke wijziging is de buddyseat, die niet alleen 20mm lager is maar ook smaller aan de voorzijde, zodat personen met korte benen gemakkelijker bij de grond kunnen komen. Onder die buddy zitten twee ruime bergvakken die groot genoeg zijn om zaken als een regenoverall en een schijfremslot in kwijt te kunnen. Het instrumentarium is weer nagenoeg identiek aan dat van de V-Strom 1000 en dat betekent twee hele grote analoge klokken voor snelheid en toerental met daartussen digitale staafjes die motortemperatuur en benzinevoorraad aangeven, een digitaal klokje en twee tripmeters. Op het stuur valt links de alarmschakelaar op en rechts het verstelbare remhendel (het koppelingshendel is niet verstelbaar). Al met al komt de V-Strom 650 op een nette 189 kilo en dat zijn er toch 17 minder dan de V-Strom 1000.

LICHTVOETIG ►

Suzuki had zijn testmotoren neergezet in het zuid-Duitse Murnau, een plaatsje aan de voet van de Alpen waar het in deze tijd van het jaar al behoorlijk kan winteren. Op de ochtend van



■ De op de foto zichtbare gaskleppen worden bediend door een elektromotorje. De onzichtbare gaskleppen eronder draai je open met het gashendel.

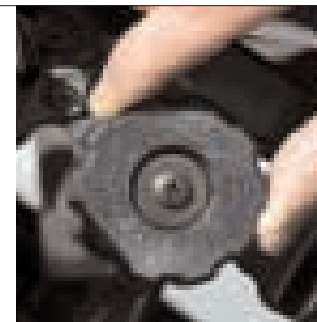
ons vertrek waren de weergoden het er nog niet over eens of ze het zouden laten regenen, sneeuwen of gewoon de zon doen schijnen over het hier en daar al flink witte landschap. Voor de zekerheid dus toch maar het allweather pak aangehouden in plaats van de ledercombi, want dan blijft het gegarandeerd droog. En dat was het ook de eerste dag, al was het asfalt wel verraderlijk koud. De banden van de V-Strom 650 voelden zich duidelijk niet op hun gemak op het steenkoude en hier en daar vochtige wegdek, waarschijnlijk omdat ze gewoon niet voldoende op temperatuur kwamen. In korte opeenvolgende bochtencombinaties was het dus opletten geblazen en de machine niet al te plat leggen, want de grip van de banden bleef gelijke tred houden met de buitentemperatuur. Bovendien stuurt de V-Strom 650 met zijn smalle voorband onwils licht, waardoor je sowieso bij de eerste kennismaking nog niet precies door hebt hoe het met de adhesie van de banden is gesteld. Dat went echter snel en al gauw groeide het vertrouwen in de capaciteiten van de machine. Je kan de motor met een ongevoelig gemak van de ene bocht in de andere smijten zonder dat er ook maar van enige onrust sprake is. Vering en demping voelen heerlijk comfortabel aan, maar houden tegelijk de zaak goed in bedwang en laten je precies

weten hoe het met het bodemcontact gesteld is. Ook in de rechte lijn bleef de machine zeer stabiel en op een stukje natte autobahn wees de snelheidsmeter zomaar 195 km/u aan, ondanks de rechtop zithouding en het dikke winterpak. De kuip geeft tot op topsnelheid zo'n goede bescherming dat je zelfs in de regen met gemak een hoge kruissnelheid kunt aanhouden. Tot 100 km/u kan je zelfs met je vizier half open blijven rijden en experimenten met een hogere stand van de ruit leverden daarbij geen merkbare verandering op. De windbescherming van de V-Strom is dus dik voor elkaar en datzelfde geldt voor de zitpositie. De stand van voetsteunen en stuur is zodanig uitgekend dat je onderbenen licht naar achteren staan en je bovenlijf licht voorover, iets

wat je uren kan volhouden. Alle bedieningsorganen zitten verder op de goede plaats en dankzij het grote stuur heb je de motor uitstekend onder controle. Een minpuntje is de buddyseat die door de verlaging van 20mm een merkbaar gebrek aan polstering heeft. Op lange ritten ga je dat al gauw voelen, temeer omdat hij aan de voorzijde versmald is en daar onvoldoende steun aan het zitvlak geeft. Gelukkig past de bredere en dikkere buddy van de V-Strom 1000 naadloos op de 650, dus dat wordt een kwestie van beslissen wat je het belangrijkste vindt, zithoogte of comfort. Ons advies: koop de buddy van de 1000 voor de lange ritten en houd de standaard buddy aan voor het woon-werk verkeer. Het verwisselen is een kwestie van secondes.

FEEST ►

De krachtbron van de V-Strom 650 heeft ondanks de wat meer op toeren afgestemde tuning nog steeds een sportief karakter. Tammere nokkenassen of niet, hij loopt net als de SV650 met het grootste gemak vrijwel lineair naar zijn toptoeental (10.500 tpm) zonder dat je daarbij zwakke gebieden voelt. Maar ook onderin is er genoeg trekkracht. Je kunt de motor gerust in de zesde versnelling tot 2.500 tpm laten afzakken, weer gasgeven en de machine trekt probleemloos op met die typische krachtpulsen die alleen een tweecilinder kent. In het middentoerengebied is het echter helemaal feest, want dankzij de perfect gekozen overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak en de kortere eindoverbrenging reageert de V-Strom 650 daar bijzonder levendig op de commando's van het gashendel. Het grotere koppel doet zich dan gelden en de V-Strom 650 stormt voorwaarts alsof hij met het blok van de 1000 is uitgerust. Voor het inhalen van andere verkeersdeelnemers hoef je dan ook beslist niet terug te schakelen, maar als je het doet klimt de V-Strom even zo vrolijk en met zo'n gemak in toeren dat het lijkt of je met een viercilinder rijdt. Daarbij is er over het hele toerengebied vrijwel geen trilling voelbaar en omdat



■ Geen haaksleutel meer voor het verstellen van de veervoorspanning maar gewoon een handige draaiknop.



■ Het motorblok van de V-Strom 650 is zo smal als een éencilinder, maar op de foto is nog net het kleppendecksel van de tweede te zien.



■ Voor het verstellen van de ruihoogte moet je 10 inbusbouten vastzetten. Maar dan zit hij wel als een huis.

dankzij de automatische correcties van het dubbele gasklepstelsel het vermogen altijd buitengewoon vloeiend wordt afgegeven, heb je totaal niet het gevoel met een twin te rijden. Complimenten dus voor de technici van Suzuki die er uitstekend in geslaagd zijn alle voordelen van het tweecilinder concept te combineren met de loopeigenschappen van een viercilinder.

SOEPEL ►

De levendigheid van het blok wordt ondersteund door een heerlijk schakelende versnellingsbak en prima te doseren (kabelbediende) koppeling. Elke schakelbeweging verloopt licht en precies en de gehele transmissie voelt lekker soepel aan. Het koppelingshendel is weliswaar niet verstelbaar, maar problematisch is dat niet want de hevel is goed gevormd en de koppeling vereist weinig handkracht. De voorrem verdient echter wel wat extra aandacht, want de remblokjes voelen wat hard aan en als je stevig wilt remmen moet er krachtig worden geknepen.

Een pluim echter voor de achterrem die vooral bij het draaien van korte bochtjes (en dat doe je tijdens de foto-opnames talloze keren) perfect te doseren blijkt en de motor prachtig in balans houdt.

Suzuki heeft de V-Strom 650 gelukkig niet uitgerust met het tegenwoordig zo in zwang zijnde volledig digitale dashboard. Toerental en snelheid worden gewoon op ouderwetse duidelijk afleesbare ronde klokken weergegeven en daartussen bevinden zich eveneens prima zichtbare displays met de stand van brandstofvoorraad en motortemperatuur. Op een reis-endo mag natuurlijk geen klokje ontbreken en hetzelfde geldt voor een dubbele tripmeter. Beiden zijn goed zichtbaar boven en onder de andere digitale informatie geplaatst en geven het totale instrumentarium een rustig en overzichtelijk aanzien dat steeds in één oogopslag kan worden geraadpleegd. Hetzelfde geldt trouwens voor de spiegels die eveneens een rustig en goed beeld geven van het achterlig-

gende verkeer, zonder uitgebreid de bovenarmen van de berijder in beeld te brengen.

CONCLUSIE ►

Suzuki heeft de al veel geprezen motor uit de SV650 met succes omgebouwd tot een op krachtstroom draaiend toerblok dat in de verpakking van de V-Strom 650 uitstekend tot zijn recht komt. De V-Strom 650 levert, zeker als we naar zijn cilinderinhoud kijken, formidabele prestaties en is dankzij zijn relatief lage gewicht uitermate wendbaar en tegelijk stabiel in de rechte lijn. Afwachten blijft het hoe de machine zich gedraagt met twee personen en bagage, maar dat hopen we spoedig in een uitgebreidere test uit te vinden. Vooral nog kunnen we alleen maar concluderen dat je voor 7.990 euro een bijzonder veelzijdige motor koopt die goed is uitgerust voor het grotere toerwerk maar net zo goed het gehele jaar door kan worden ingezet voor woon-werk verkeer of een sportief stukje sturen. ■

■ IN HET KORT ► SUZUKI DL 650 V-STROM

Motor vloeistofgekoelde 90 graden viertakt V-Twin, dohc, 4 kleppen per cilinder **Boring x slag** 81,0 x 62,6 mm **Cilinderinhoud** 645 cc **Compressieverhouding** 11,5 : 1 **Brandstofsysteem** elektronische injectie met ongeregelde katalysator en separate luchtinjectie **Ontsteking** transistor **Transmissie** primair door tandwielen, meenvoudige natte plaat koppeling, zesbak, ketting **Rijwielgedeelte** aluminium brugframe, 43 mm telescoop voorvork, aluminium swingarm, hefboombediende mono-achtervering **Lengte / breedte / hoogte** 2.290 x 840 x 1.390 mm **Wielbasis** 1.540 mm **Balhoofdhoek** 26 graden **Naloop** 110 mm **Zithoogte** 820 mm **Veeweg voor / achter** 150 / 150 mm **Remsysteem voor** dubbele zwevende schijf 310 mm, Tokico tweezuiger remklauw **Achter** enkele schijf 260 mm met enkelzuiger remklauw **Bandenmaat voor** 110/80 19 **Achter** 150/70 17 **Bandenmerk en type** Bridgestone Trailwing 101T en 152F **Tankinhoud** 22 liter **Droog Gewicht** 189 kg **Prestaties** (fabrieksopgave) vermogen 66,6 pk bij 8.800 tpm, koppel 60,0 Nm bij 6.460 tpm **Prijs** 7.990 euro excl. afl. kosten **Kleuren** blauw, zilver, zwart **Importeur** BV Nimag, Heine Noord, 0186-607707, www.suzuki.nl

