

WEERZIEN

Testwinnaar van toen Suzuki SV650S

Ad van de Wiel Henny B. Stern

REUZENDODER

Dat de Suzuki SV650S in 2003 de maat nam van grote broer SV1000S is geen verrassing. De kleine versloeg de grote altijd, of het nu de SV650N, SV650S of V-Strom betrof. De machine presteerde voor zijn geringe cilinderinhoud en lage prijs exceptioneel goed. Anno 2017 nog altijd.



We testen sinds 1973 motoren. In deze rubriek hebben we oog voor de beste motoren van weleer, die nu vaak voor een prikkie in de showroom staan. We nemen motoren die ooit een vergelijkings-test wonnen onder de loep; wat kosten ze nu en hoe rijden ze naar huidige maatstaven?

De conclusie uit de - ondertussen alweer veertien jaar oude - vergelijkingstest tussen de 650cc-en 1000cc-V-twin staat vandaag de dag nog altijd als een huis. Sterker nog: in het huidige drukke verkeersbeeld heeft de conclusie zelfs aan kracht gewonnen. 'Met de SV650S kun je ook als gevorderde rijder prima vermaken. Ik zou zelfs zeggen: meer heb je niet nodig, zeker in Nederland niet', schrijft Peter Aansorgh in 2003. Sindsdien werden onze wegen drukker, verkeersdrempels hip en bekeuringen onzinnig duur. Alle redenen om blij te zijn met een bescheiden, maar o zo enthousiaste motorfiets.

SPORTIEVER DAN GEDACHT

Dat er in het huidige verkeersbeeld vraag naar speelse motoren is, bewijst een onvoorziene en sublieme actie van Boshuizen Motor Service. Tussen de telefonische afspraak voor de testrit en de dag zelf werd de SV die we oorspronkelijk op het oog hadden verkocht. Omdat afspraak voor Koen Boshuizen afspraak is, kocht hij een dag voor

de testrit een andere SV650S. 'Daar kom ik altijd wel van af, en zeker zo'n mooi exemplaar als dit.' Daarmee slaat hij de spijker op de kop. De dertien jaar oude Suzuki heeft slechts 11.500 kilometer gelopen en ziet er werkelijk fantastisch uit. Ongelooflijk dat dit een gebruikte motorfiets is; nieuwe motoren staan minder glimmend in de showroom. Gevoelsmatig krijgt de Suzuki voor het eerst met regen te maken als ik hem naar buiten duw voor een testrit. Een druk op de knop schakelt de optionele startonderbreker uit en een andere druk op de knop brengt leven in de brouwerij. De standaarduitlaat produceert een bescheiden deuntje. Een vervangingsdemper doet wonderen en de kleine tweecilinder kan donkerbruin klinken als een dikke V-twin. Veel origineler dan dit krijg je het niet. Naast het alarm heeft de motor een huggen, een voorspatbordverlenger en sierstukken op de radiator. Voor de rest is alles standaard; zelfs de lelijke en massieve nummerplaat-houder zit nog op zijn plek. In vergelijking met zijn ronde voorganger zit de vierkante SV650S een stukje sportiever. De zithoogte neemt toe, de voetsteunen



VOORGANGER
SV650S 1999-2002

Bij een goochelaar weet je zeker dat hij een konijn uit de hoge hoed tovert, maar de SV650 kwam als een complete verrassing. Een V-twin was het exclusieve domein van Europese motorfabrikanten, maar de SV bracht daarin verandering. Iedereen liep weg met de betaalbare en sympathieke motorfiets.



OPVOLGER
Gladius 2009-2016

Misschien nog wel een grotere verrassing dan de eerste SV650, maar niet in positieve zin. Vanbinnen en qua karakter gelijk aan de SV, maar vanbuiten heel anders. Helaas. We pruijmden de ronde vormen en pastelkleurtjes niet en van een geweldige budgetbike werd de Suzuki een 'wijnvrommer'.



Toch wel een nadeel; ABS ontbreekt. 'Gelukkig' is de rempartij verre van giftig.



Na de ronde eerste generatie volgde deze spitse versie.



Standaard is niet altijd beter, getuige de lelijke massieve nummerplaatouder en de grote uitlaatdemper.



Het hart van goud van de SV. Betovert na al die jaren nog altijd met toerenhonger en behapbare, maar geweldige prestaties.



DE GROOTSTE CHARME SCHUILT IN DE BRILJANT SOEPELE EN SPEELSE V-TWIN



HOEVEEL MAG HIJ KOSTEN?

Het is geen verrassing dat het nog altijd barst van de gebruikte SV'tjes. Er zijn er zoveel nieuw van verkocht dat het aanbod wel groot moet zijn. Voor bedragen rond de € 1500 heb je al een mooi model van de eerste - ronde - generatie. De tweede generatie begint bij € 3000 en eindigt ruwweg bij € 4500. Een SV levert dus nog altijd veel waar voor zijn geld. BMS vraagt € 3450 voor deze motorfiets. Je vindt ze voor minder, maar dit is wel een extreem mooi exemplaar. Beschadigingen zijn hem bijna volledig vreemd en de motor is zo goed als origineel. Bovendien monteert BMS een nieuwe voorband, omdat deze band zijn beste tijd wel heeft gehad. Eigenlijk koop je voor een klein bedrag een zo goed als nieuwe, superleuke en uiterst liefdevol behandelde motorfiets.

VERKOPENDE PARTIJ



Na zich twee keer achter de oren te hebben gekrabbd en na het inwinnen van het nodige zakelijk advies begon een piepjonge Koen Boshuizen zes jaar geleden zijn eigen motorzaak. Met succes, want sinds het begin is BMS (Boshuizen Motor Service) in Raalte voor de derde keer uit zijn jasje gegroeid. Begrijpelijk, er zijn van die zaken waar je je direct thuis voelt en BMS is daarvan het schoolvoorbeeld. Boshuizen - nog altijd slechts 29 jaar oud - specialiseert zich in onderhoud en verkoop van gebruikte motoren, maar hij is nooit te beroerd om een nieuwe motor en/of kleding te regelen. In alles straalt BMS liefde voor motortechniek uit. Elk boutje krijgt een lijkje vet en reken maar niet dat je aan een proefrit begint zonder dat Koen of John de bandenspanning heeft gecontroleerd. Nuttige gegevens: BMS, Tjalkstraat 11E, 8102 HG Raalte, 0572-37 16 62, www.boshuizenmotorservice.nl.

staan hoger en de clip-ons juist redelijk laag. Het levert een sportievere zithouding op dan gedacht, maar oncomfortabel is het niet. Anders kun je altijd nog kiezen voor de naakte N of in het uiterste geval de V-Strom. De grootste charme schuilt hem namelijk in de briljant soepele en speelse V-twin. En die zit in alle drie de modellen.

NIETS VERANDEREN

In het één-op-ééngevecht tegen de SV1000S deed het blok van de 650 het verdraaid goed. Met 72 pk doet hij dik onder voor de 120 pk van de 1000, maar door een uitgekiende gearing en een gewichtsvoordeel van achttien kilo gaat hij tot 100 km/u gelijk op. Ook nu nog kom je niets te kort als het blokje van 2000 omwentelingen per minuut in één streep naar rood bij 11.500 toeren

trekt. Meer hoeft het echt niet te zijn. De mazzelaars die de 1000 en de 650 in 2003 tegen elkaar zetten, deden dat op het circuit van Assen. Daar kan ik alleen maar van dromen op de kletsnatte wegen rondom Raalte. Op deze dag valt er evenveel regen als normaal in twee weken. Toch drukken doorweekte kleding en beslagen vizieren de pret amper. Zelfs een verstokt regenhater voelt zich bij een wolkbreuk nog thuis op deze motorfiets. Het blok heeft meer dan voldoende koppel om de SV650S zonder bokken uit langzame bochten te trekken. Het gas is prima te doseren en deze motor bewijst eens te meer dat zaken als een Rain-modus hip, maar geregeld overbodig zijn. De SV1000S scoorde in de test pluspunten met zijn vering. De voorvork en de achter-

demper hadden meer reserve en stel-mogelijkheden dan het kleine broertje. Dat mag ook wel; met € 10.449 is hij flink duurder dan de € 7999 kostende 650. Zoals altijd bespaart een motorfabrikant bij budgetmodellen al snel op vering en bij de SV650S is dat niet anders. Toch is het voor de openbare weg helemaal niet verkeerd. In de apocalyptische omstandigheden van vandaag niet, maar ook niet als het asfalt er droog bij ligt. 'Ik zou er niets aan veranderen', schrijft MOTO73 in 2003 zelfs.

VERWEND VOLK

Wat had ik hem graag in het droge gereden. In elke SV schuilt een stuurmonstertje en de stuurpotentie van deze zwarte schoonheid schemert tussen alle regendruppels door. Het sturen gaat licht, trefzeker en op deze

snelheden strak. Als het gas echt open gaat, wordt de zaak wiebeliger door de soepel gedempte voorvork en achterdemper. Op het glanzende asfalt prijs ik me gelukkig dat de rempartij van de gematigde soort is. Stoppen vraagt om knippen, maar het remmen haalt nog wel een voldoende. Als een 'verwende' motorhandelaar en een al net zo'n verwende redacteur van een motorblad na afloop van een testrit in koor de schoonheid van een SV bezingen, bewijst dat onomstotelijk dat er nog helemaal niets verloren is gegaan van de charme van een SV. Met glanzende ogen vertelt Boshuizen hoe hij met de kleine Suzuki het liefst dwars op een bocht afkomt en lekker op het gas er weer uit gaat. Onze gezamenlijke conclusie? In Nederland heb je echt niet meer nodig. Waar lazen we dat eerder? ←