

V-olwassen

De V-Strom 650 heeft een facelift gekregen, maar vooral onderhuids heeft Suzuki flink wat vernieuwingen doorgevoerd. Zoveel zelfs dat je in principe kunt spreken van een geheel nieuw model. Is hij daarmee volwassen geworden?



Tekst: Tom van Appeldoorn, foto's: Jacco van de Kuilen

Hoe nieuw is nieuw eigenlijk, als je haast het gehele uiterlijk leent van je grote broer. Zet deze V-Strom 650XTA naast de V-Strom 1000XTA en een leek krijgt het erg moeilijk om de twee uit elkaar te houden. Dat ook onderhuids onder meer onderdelen van de SV650 zijn geleend, maakt het echter onmogelijk om te zeggen dat we hier met een geheel nieuw model te maken. Dat doen we dan maar niet, hoewel het nieuwe jasje waarin de V-Strom is gestoken ons daar echt toe verleidt.

BROEDERLIJK

Even op en neer naar Zeeland, op één of andere manier is het altijd net iets verder dan je denkt. Nou ja, in elk geval voor een oosterling als ik die 's ochtends al heel vroeg mag opstappen om een beetje bijtijds aan de kust te geraken. De 650XTA maakt die rit naar de andere zijde van het land in elk geval draaglijk. Comfortabel zadel, trillingvrij blok en een kort ruitje dat de ergste turbulentie rond de helm voorkomt. Ja, kilometers maken lukt wel, maar hoe zit dat met gemoedelijk rondsturen over de Zeeuwse bochtige wegen, verscholen achter de dijken? Nou, eigenlijk redt hij zich op alle vlakken wel. Snelwegen hakt hij in de pan,

maar ook smallere binnenwegen vallen binnen zijn territorium. Dat territorium bakent hij overigens af met zijn diepe grom. Lekker, hoe die V-twin klinkt als je hoger je in toeren komt. Het moedigt sportief rijden aan, wat hij overigens ook best redelijk kan. Zet hem in een paar smalle bochten en je begrijpt wat ik bedoel. Haast vergeet je dat je slechts een 649cc-blok in het frame hebt hangen. De bouwers in Hamamatsu hebben het namelijk, ondanks de Euro 4-norm, voor elkaar weten te krijgen dat het 2017-model iets meer paardenkrachten en koppel heeft dan het vorige model. Niet enorm veel, maar toch mooi meegenomen. Om dat voor elkaar te boksen, werden onder meer de zuigers voorzien van een speciale coating die slijtage tegengaat. Verder is het injectie-systeem nieuw en leende de onlangs geheel vernieuwde SV650 zijn nokkenassen uit. Eigenlijk kun je nog wel even doorgaan, want in totaal werden er alleen al in het motorblok zestig onderdelen vernieuwd. Door de bank genomen lijkt het haast of het hele motorblok is veranderd. Dat blok loopt prima. Vanaf het wegrijden pikt het al lekker op en dat blijft hij door zijn gehele bereik doen. Dik in orde, niets meer aan doen. Die vernieuwingen hebben wat dat betreft dus zeker goed uitgepakt.

Suzuki V-Strom DL650XTA

**EIGENLIJK REDT
HIJ ZICH OP ALLE
VLAKKEN WEL
DE GOUDEN
SPAAKWIELEN
ZIJN DE KERS OP
DE TAART**



De zitting is vrij diep, waardoor kleinere beentjes het gemakkelijker hebben.

Elektronisch gaat de 650 er ook wat op vooruit, zoals met de Low RPM Assist, die ingrijpt als je te rap de koppeling laat gaan bij lage toerentallen. Hij voorkomt onverwacht afslaan en daarmee dus narigheid. We kennen het natuurlijk al van de SV650 en de V-Strom 1000, maar nog is het prettig om te zien dat het ook echt werkt, zeker als je net als ik ineens besluit in de tweede versnelling langzaam een dijk op te rijden 'om even uit te kijken over zee'. Hakkelend daalt de snelheid abrupt en krijgt de V-Strom het moeilijker. Dan gaat hij ineens over naar een vast toerental waarmee hij zichzelf en de klunzige bestuurder naar boven helpt. Had het systeem niet ingegrepen, dan was de hele handel misschien wel neergegaan.

BUITEN DE PADEN

Het laat wel meteen zien hoe divers die kleine allroad eigenlijk is. Een trip van honderden kilometers door de Sahara is waarschijnlijk niet haalbaar, maar even een uitstapje buiten de gebaande paden makend komt hij nog best aardig uit de voeten. Precies



1



2



3



4

1. Op zestig vlakken vernieuwd met daardoor meer pk's en Nm's.
2. Kort maar krachtig, en nog verstelbaar ook.
3. Het dashboard is heel overzichtelijk.
4. Exclusief voor het XT-model.

Suzuki V-Strom DL650XTA

waar je zo'n allroad ook voor wilt gebruiken. Zoals geschreven ziet een onge oefend oog niet veel verschil tussen de 650 en de 1000. Het neusje verschilt nog iets en het zadel van de 1000 is geel, maar voor de rest zijn ze vrijwel identiek. De 650-versie heeft het geluk gehad flink te kunnen afkijken van zijn 1000cc-broer. Niet dat dat erg is. Integendeel zelfs, want die uiterlijke update heeft hem zeker goed gedaan. Zo zijn de karakteristieke dubbele

HET BLOK VAN DE V-STROM LOOPT UITERST STRAK

koplampen nu samengesmolten tot één unit, waarbij dagrijverlichting onder en grootlicht boven is geplaatst. Hierdoor kon de neus smaller worden gemaakt. In de XT-uitvoering die wij mochten testen, maak je helemaal de blits, want alleen in dat speciale XT-jasje staat de V-Strom er in het kanariegeel bij. De ietwat vloekende, gouden spaakwielen zijn hierbij wel echt de kers op de taart. Verder pronkt Suzuki maar wat graag met het nieuwe

HET VERBRUIK

Tripstand	Aantal liters	Verbruik
362 km	15,5 liter	1:23,4
327 km	16,01 liter	1:20,4
285 km	14,00 liter	1:20,4
255 km	12,11 liter	1:21,1
314 km	14,05 liter	1:22,3
Totaal		
1543 km	71,67 liter	1:21,5

TECHNISCHE GEGEVENEN



MOTOR	
type	vloeistofgekoelde 90°-V-twin, DOHC
cilinderinhoud	645 cc
boring x slag	81 x 62,6 mm
kleppen/cilinder	4
compressieverh.	11,2:1
carburatie	elektronische injectie
koppeling	natte multiplaat
transmissie	zesbak
eindoverbrenging	ketting
PRESTATIES	
max. vermogen	71 pk (52,2 kW) @ 8800 tpm
max. koppel	62 Nm @ 6500 tpm
ELEKTRONICA	
motor	lage-toeren-ondersteuning
rijwielgedeelte	ABS
RIJWIELGEDEELTE	
frame	aluminium twinsparframe
voorvering	43mm-telescoopvork
stelmogelijkh.	veervoorspanning
achtervering	monoschokdemper
stelmogelijkh.	veervoorspanning
veerweg v/a	n.o.
rem voor	twee 310mm-schijven met Tokico-tweezuigerklauw
rem achter	enkele 260mm schijf met Nissin-enkelzuigerklauw
banden v/a	Bridgestone Battlax 110/80R19M/C 59V - 50/70R17M/C 69V
MATEN EN GEWICHTEN	
gewicht	216 kg (rijklaar)
tankinhoud	20 liter
prijs	€ 9899
prijs België	€ 8899
internet	www.suzuki.nl

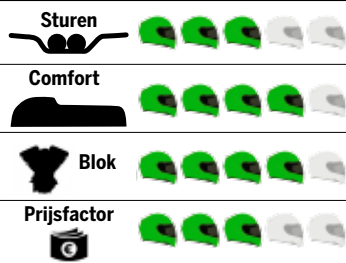
PLUS

Allround goed, blok-update pakt goed uit

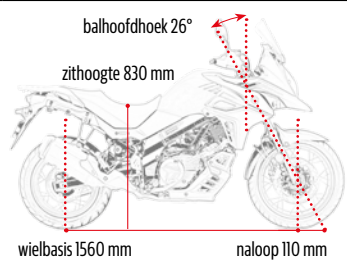
MIN

Karig in accessoires als 'speciale' XT-versie

HET MOTORGEVOEL



AFMETINGEN



Conclusie

De V-Strom 650XTA is er niet eentje die uitblinkt op één enkel vlak. Nee, juist door zijn goede cijfers op vele vlakken is hij sterk. Lange afstanden en smalle stuurwegen slikt hij als zoete koek en dus is de connectie van sportief in het weekend en serieus op de ritten tussen huis en werk al snel gemaakt. Exact de combinatie die veel mensen zoeken in zo'n middelzware allrounder. Overigens oogt hij een stuk beter dan zijn voorgangers. De strakke looks van de V-Strom 1000XTA zijn haast één op één overgezet op deze 650XTA, wat kortweg inhoudt dat hij dezelfde spaakwielen heeft gekregen, naast de handkappen en een beschermkap onder het blok. Die drie zaken zijn dan ook het enige verschil met de standaard 650A. Niet heel veel dus, maar daar betaal je ook niet extreem veel meer voor: slechts € 500. Verwacht je van een speciale uitvoering niet iets meer? Misschien. Een ander setje banden met noppen had goed gepast bij de

avontuurlijke look van de XT, standaard koffers ook. Motorisch valt er niets extra te verwachten, want daar steekt de standaard V-Strom nu gewoon al goed in elkaar. Het blok loopt uiterst strak en dat hij op zestig plaatsen is vernieuwd, lijkt dan ook goed uit te pakken. Had Suzuki misschien dus beter nog een jaartje kunnen wachten om dan de hele V-Strom 650 te kunnen vernieuwen? Nee, want dat is niet nodig. Dat de 650 cosmetisch gelijkgetrokken is aan de 1000 is goed, want zo biedt Suzuki tenminste duidelijk één soort product aan. Dat het blok een flinke update heeft gehad, maakt dat ene product af en behoeft tot zover geen verdere uitbreiding: een volwassen V-Strom.

Tom van Appeldoorn
Testredacteur



kuijdesign, dat is geïnspireerd op zijn DR800, misschien beter bekend als de DR Big. Vooral de snavel heeft daar inderdaad wat van weg. Waar hij anders nog in verschilt met de standaard 650? In niets, behalve dan de prijs. Voor de standaardversie betaal je namelijk € 500 minder. Voor dat geld krijg je dus een beetje lak, speciale wielen, handkappen en een beschermend onderkuijje. Karig? Misschien wel, maar standaard is de V-Strom nu eenmaal al redelijk compleet, met ABS, een twintigliter tank en instelbare traction control. Die wielspinregulator is geheel nieuw op de V-Strom en kent drie standen: hoog, laag en uit. Wat er eventueel nog wel van af had gekund is handvatverwarming en/of cruise-control. Maar hé, het blijft natuurlijk maar een 650 en dat soort luxe is enkel weggelegd voor zijn grotere broer. ☘