



JEDZIE NOWE

Suzuki V-Strom 650 ma nowy silnik, który wcale nie jest nowy, taką samą ramę i kilka nowych drobiazgów.

Czy to wystarczy, aby wrócić do gry?
Odpowiedź jest dość zaskakująca...



TEST

Kevin Ash

redakcja@wiadomoscimotocyklowe.pl

V-Strom 650 nie był hitem sprzedaży. Na początku odstraszały jego wielkie lampy i dziwna stylistyka, ale z czasem się zmieniło. Kiedy w roku 2006 pojawiła się wersja z ABSem, motocykl stał się bestsellerem, choć kiedy kilka miesięcy temu dosiadłem wersji 2011 XP, byłem rozczarowany. Pod względem stylistycznym została z tyłu za głównym rywalem, Kawasaki Versys. Suzuki postanowiło odświeżyć V-Stroma. Choć można kwestionować słowo „nowy”, to jednak tegoroczny model jest strzałem w dziesiątkę.

Zmiany wprowadzone w silniku V-twin wystarczą, aby nazwać go nową jednostką napędową (choć pochodzi z Gladiusa i jest jedynie przystosowana do jazdy turystycznej). Liczne zmiany sprawiły, że spalanie udało się poprawić o dziesięć procent. Jest takie samo, jak w Gladiusie. Unikalny jest za to wlot powietrza, wydech oraz walki rozrządu o profilach zmienionych tak, żeby poprawić moment obrotowy w niskich i średnich obrotach w porównaniu do leższego i bardziej sportowego Gladiusa.

Rama to wciąż aluminiowa, dwuspawowa konstrukcja, choć rywale korzystają ze stalowych. Nieco ją zmodyfikowano, w przeciwieństwie do zawieszania, które jedynie nieco utwardzono. Hamulce także pozostały bez zmian, ale oczywiście zmieniono owiewki.

O gustach się nie dyskutuje, ale mniejsze lampy znacznie poprawiają stylistykę, a linie kojarzące się z Gladiusem nadają jej współczesnego charakteru.

Nowe Suzuki wygląda lepiej w rzeczywistości niż na zdjęciach i jest mniej „napakowane”. Szkoda, że nie jest dostępne niebieskie, albo czerwone malowanie. Wtedy mógłbym nawet powiedzieć, że wygląda dobrze. Najważniejsze, że przynajmniej tym razem wygląd nie będzie nikogo odstraszał.

Wiele wysiłku włożono w detale. Malowane panele po bokach zbiornika są tanie i łatwo wymienić je po dzwonię. Przedłużenie przedniego błotnika chroni zawieszanie przed uderzeniami kamieniami.

Wyświetlacz prezentuje teraz więcej informacji, w tym spalanie i temperaturę otoczenia (włącznie z ostrzeżeniem o przymrozkach). Można regulować jasność, a także obsługiwać wyświetlacz przełącznikiem przy lewej manetce, zamiast sięgania w jego stronę ręką podczas jazdy (za wyjątkiem przycisku reset, który i tak używany jest rzadko i głównie na postojach).

Zamek siedzenia znalazł się z tyłu, więc łatwo się do niego dostać nawet

Nowe Suzuki wygląda lepiej w rzeczywistości niż na zdjęciach »

przy zamontowanych kufrach, zaś zbiornik mieści 20 litrów paliwa. To o litr mniej niż do tej pory, ale pozwoliło na zmniejszenie gabarytów maszyny, a poprawiona praca silnika sprawia, że zasięg i tak wzrósł.

Nadal nie brakuje jednak słabych stron, choć to drobiazgi. Regulacja lampy jest czasochłonna i niestety wymaga wyciągnięcia narzędzi. Mogłoby to zostać rozwiązane dużo prościej. Łatwo reguluje się za to napięcie wstępne tylnej sprężyny. Nie potrzeba do tego narzędzi i wiadomo, w którą

stronę kręcić w zależności od tego, jaki efekt chcemy uzyskać. Niestety brakuje już informacji o obecnym ustawieniu.

W zestawie kluczy pod kanapą brakuje odpowiedniego do zmiany pozycji przedniej szyby, ale to rzecz, którą robi się raz, po zakupie, a następnie o niej zapomina.

Całość sprawia pozytywne wrażenie, choć to nadal taka sama rama z nieco zmienionym, ale nie nowym, silnikiem. Oczekiwań nie miałem wielkich, lecz miło się zaskoczyłem. Wprawdzie nie zauważyłem poprawionej ekonomii dopóki nie zatankowałem, ale płynniejsza praca silnika od razu rzuciła mi się w oczy.

Nie ma dla mnie znaczenia czy Suzuki V-Strom 650 jest szybsze, czy wolniejsze niż Versys, jego główny rywal, bo nie zamierzam się nimi ścierać. Mam jednak wrażenie, że Suzuki reaguje lepiej. Nie mam nic do Versysa, ale V-Strom to dowód na to, że nie potrzeba dużej pojemności, aby motocykl dobrze radził sobie z niskimi prędkościami na wysokich biegach. Szóstka jest dość wysoka, a mimo to możesz jechać na niej wolno po krętych drogach tak długo, jak będziesz chciał.

Silnik ma więcej charakteru, a do tego zmniejszono wibracje, dzięki czemu daje satysfakcję zarówno na krętych drogach, jak i przy równych prędkościach na autostradzie, czy w mieście. Sprzęgło także pochodzi z Gladiusa i pracuje lekko, co ułatwia jazdę w korkach – tutaj pomaga także dobra praca silnika na bardzo niskich obrotach. Otwórz przepustnicę, a motocykl ruszy do przodu z siłą wystarczającą do wyprzedzania nawet, gdy poruszasz się z pasażerem i bagażem.

Jadąc ze stałą prędkością ok. 135 km/h, Suzuki sunie do przodu bez

wysilkowi, bez przeszkód ze strony wiatru dostającego się na kierownicę czy podnóżki. Spalanie także było imponujące, minimalnie przekraczając 5 litrów na sto kilometrów, co oznacza zasięg 390 kilometrów. Wielu producentów wciąż ignoruje znaczenie tego parametru, ale takie spalanie przyciągnie V-Stromowi wielu klientów.

Relacja kierownica-siedzenie-podnóżki pozostała niemalże niezmienną, a pozycja nadal jest wygodna i daje mnóstwo miejsca. Zresztą, to jeden z najwygodniejszych motocykli. Nowa, przednia szyba chroni przez wiatrem i ogranicza turbulencje do zera, choć wysocy kierowcy będą musieli ją nieco podnieść. Dostępną są także niższe i wyższe siedzenia, ale nawet z moim wzrostem – 191 cm, było mi bardzo wygodnie na standardowym. Pasażer także nie może narzekać, a jego obecność niemal nie wpływa na stabilność podczas zmian kierunków i hamowania. W trakcie testu przejechaliśmy 400 kilometrów różnymi drogami, a pod koniec dnia czulem, że mogę to zrobić jeszcze raz. Jako motocykl turystyczny, Suzuki V-Strom 650 2011 jest fantastyczny, a kiedy podkręcisz tempo, robi się jeszcze lepiej. Minimalnie wyższy środek ciężkości i masa obniżona o 6 kilogramów sprawiają, że maszyna jest bardziej zwrotna i sportowa.

Szybka zmiana kierunków potrafiła sprawić problemy starej wersji, ale nowy model prowadzi się dużo lepiej. Stabilność na hamowaniu jest lepsza, także dzięki wykorzystaniu (podobnie jak rzez KTM, Ducati i wielu innych) systemu ABS drugiej generacji firmy Bosch.

Do wyboru mamy dwa zestawy kufirów, ale po ich zamontowaniu, motocykl jest o dziesięć centymetrów szerszy niż Ducati Multistrada. To irytujące, ponieważ całość można było zaprojektować tak, by kufry były znacznie bliżej motocykla. Można

Detale i akcesoria łączą się w ładną całość, która imponuje

je za to łatwo zdemontować. Wystarczy śrubokręt albo moneta. Sęk w tym, że może to zrobić każdy, nie tylko właściciel. Dodatkowymi akcesoriami są: gniazdko 12V, podgrzewane manetki, osłona na dłoń, na silnik, centrala podstawka, alarm, ramię do montażu nawigacji oraz lotka na górę przedniej szyby. Wypróbowałem ją i nie wiem, czy cokolwiek zmienia. Darowałbym ją sobie, chociaż biorąc pod uwagę różnicę we wzmocnieniu i typach kasków oraz to, jak różnie reagują na opływ powietrza, to roz-

wiązanie może się komuś przydać. Jednak mi i mojemu kaskowi Arai nie jest to potrzebne.

Detale i akcesoria łączą się w ładną całość, która imponuje. Może i nie jest to zupełnie nowy motocykl, ale zmiany zostały wprowadzone we właściwych miejscach i wiele z nich przyniosło znaczące efekty. Najważniejsze jest to, że Suzuki V-Strom 650 ABS to wyjątkowa maszyna do pokonywania długich dystansów, dająca dużo frajdy i świetnie radząca sobie w zakrętach, z silnikiem, który jest rewelacyjny w każdych warunkach. Motocykl ma charakter, styl, mnóstwo momentu obrotowego i jest wygodny, a przy tym lekki i całkiem zwrotny. Zniechęcać może nieco jakość wykonania, która jest lepsza w Kawasaki. Versys może lepiej radzić sobie z korozją i może być bardziej niezawodny, ale przecież japońskie motocykle i tak nie mają większych problemów z awaryjnością, więc nie jest to poważny argument.

Stawiam V-Stroma przed Versyssem i wieloma innymi maszynami, szczególnie, jeśli weźmiemy pod uwagę cenę (choć jest taka sama jak Versysa z ABSem). ABS dostajemy w standardzie, a przy wielu innych maszynach musimy za niego dopłacić i to słono.



Specyfikacje techniczne



| SILNIK | |
|-----------------------|--|
| Typ | 645 ccm, 4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC |
| Średn. x skok tłoka | 81,0 mm x 62,6 mm |
| Stopień sprężenia | 11,2:1 |
| Zasilanie paliwem | Wtrysk paliwa |
| Moc maks. | 68,7 KM przy 8800 obr/min |
| Mom. obr. zmierz. | 60 Nm przy 6400 obr/min |
| PODWOZIE | |
| Rama | b.d. |
| Zawieszenie przód | Widelc teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe |
| Zawieszenie tył | Wahacz wleczony, sprężyna spiralna, tłumienie olejowe, regulacja napięcia wstępnego sprężyny |
| Hamulec przód | podwójny tarczowy |
| Hamulec tył | tarczowy |
| WYMIARY | |
| Rozstaw osi | 1560 mm |
| Wys. siedzenia | 835 mm |
| Waga | 214 kg |
| Poj. zbiornika paliwa | 20 l |