

**GDY RÓWNO ROK TEMU NASZA REDAKCJA DOSTAŁA DO TESTÓW V-STROMA W WERSJI TRAVELLER EDITION, PISALIŚMY, ŻE JEST BARDZO PRZYJAZNY W UŻYTKOWANIU, JEDNAK BRAKUJE MU KILKU ISTOTNYCH DROBIAZGÓW. WIDAĆ KONSTRUKTORZY Z HAMAMATSU DOKŁADNIE PRZECZYTALI NASZE UWAGI, BO NOWY V-STROM MA WSZYSTKO, O CO PROSILIŚMY.**

**W** zasadzie, od momentu pojawienia się na rynku (w 2003 r.), DL 650 jest koniem pociągowym sprzedaży Suzuki, a w Polsce bywały lata, kiedy zajmował bezwzględnie pierwsze miejsce w rankingach sprzedaży. Jednak latka lecą, oczekiwania klientów zmieniają się, konkurenci poszli do przodu, a elektronika bardzo potaniała.

## Najwyższy czas

W przyszłym roku obchodząc będziemy równą, 10. rocznicę pojawienia się DL (1000 ccm) w ofercie Suzuki. A dekada w życiu jednego modelu, to szmat czasu. Klienci coraz częściej sygnalizowali, że motocykl, owszem, jest OK, ale należałoby go do-

poszążyć w to i owo. Chcąc pozostać w grze i nadążać za konkurencją, firma musiała szybko uwspółcześnić V-Stroma.

Wychodząc naprzeciw opiniom rynku konstruktorzy Suzuki mocno przepracowali dotychczasowy model, a owoc ich działania, jako jedni z pierwszych na świecie, mieliśmy okazję testować w okolicach chorwackiego Splitu.

Już na pierwszy rzut oka widać, że nowy DL wygląda zupełnie inaczej, niż dotychczasowy. Lecz

sama zmiana plastików, choć prosta w wykonaniu, sukcesu nie gwarantuje. V-Strom wymagał znacznie dalej idących zmian.

## Zmiany, zmiany, zmiany

Wszyscy, którzy chociaż odrobinę interesują się motocyklami, nie będą mieli problemu w odróżnieniu obu wersji. Nowy V-Strom jest mniej kanciasty, ma po bokach (także w przedniej owiewce) dodatkowe wloty powietrza i wizualnie sprawia zdecydowanie smuklejsze wrażenie.

Stało się tak nie tylko za sprawą nowych plastików, ale także dzięki wąskiemu zbiornikowi paliwa i bardziej kompaktowej końcówce układu wydechowego. Charakterystyczne, potężne, ukośne reflektory

zastąpione zostały mniejszymi, jednak – jak twierdzą konstruktorzy – bardziej efektywnymi. Akurat światła były mocną stroną poprzedniego DL 650, jednak nowe mają być jeszcze lepsze. Siedzisko poszło o 20 mm w górę, a kierownica odrobinę bliżej prowadzącego. Gdy dodamy do tego „odchudzony” zbiornik paliwa, pozycja za sterami staje się bardziej komfortowa i nastraja do bardziej dynamicznego niż do tej pory wchodzenia w zakręty.

**OD NARODZIN V-STROMA MINĘŁO NIEMAL 10 LAT. TO DOBRY CZAS NA ZMIANY**



Wreszcie doczekaliśmy się nowego zestawu wskaźników. Na cyfrowym wyświetlaczu 1 odczytamy sporo informacji, włącznie z włączonym biegiem. Wskazania wybiera się przyciskiem 5 Zestaw kontrolki 2 jest czytelny nawet w słoneczne dni. Kontrolka oblodzenia drogi 3 to chyba ekstrawagancja. Obrotomierz 4 jest nadal analogowy





# Spełnione Marzenia

Tekst LECH POTYŃSKI Zdjęcia SUZUKI

CENA:  
**nieustalona**

Importer:

Suzuki Motor Poland sp. z o.o.  
ul. Połczyńska 10  
01-378 Warszawa  
tel.: (0-22) 329-41-00  
[www.suzuki.pl](http://www.suzuki.pl)







Nowa kanapa w V-Stromie prezentuje się bardzo godnie. Jest wygodna zarówno dla kierowcy, jak i pasażera. Wyłożona jest antypoślizgowym materiałem, który daje lepsze poczucie zespolenia z motocyklem. Opcjonalnie można zamówić wersję obniżoną lub podwyższoną



Zniknęły tak charakterystyczne dla DL wielkie, skośne oczy przednich reflektorów. W zamian mamy teraz nieco mniejsze, o łagodniejszym spojrzeniu, dające za to więcej światła. Ciekawe, czy taka forma wzornictwa przypadnie do gustu zagorzałym fanom V-Stroma?



Nowy zbiornik paliwa jest smuklejszy. Mieści o 2 l mniej paliwa niż poprzedni, ale dzięki zmianom w silniku zużycie paliwa jest o 10% mniejsze, więc zasięg motocykla jeszcze wzrósł. Taki zbiornik łatwiej obejmuje się kolanami



## POKONANIE 400 KM W UPALE, PO GÓRSKICH SERPENTYNACH MOGŁO DAĆ W KOŚĆ, ALE NOWY SUZUKI V-STROM ŁAGODZIŁ TRUDY TAKIEGO ZADANIA. TO PRZYJAZNY MOTOCYKL



W jednostce napędowej nie wprowadzono wielu rewolucyjnych zmian, jednak dzięki lekkiej modyfikacji faz rozrządu i przeprojektowaniu map zapłonu udało się uzyskać lekkąwyżkę mocy i momentu obrotowego. Najbardziej odczuwalne jest to w zakresie najwyższych obrotów. Dzięki tym zabiegom maksymalna prędkość motocykla wzrosła do 200 km/h

Tu nasuwa się jedna uwaga, podzielana zresztą przez kilku innych dziennikarzy testujących nowego V-Stroma. Podnóżki kierowcy mogłyby znaleźć się ze 20 mm wyżej, wtedy nie szlifowałyby się nimi po asfalcie w głębokich pochyleniach. Na pochwałę zasługuje całkowicie nowe siedzisko. Jego kształt i twardość dobrano idealnie. Organizatorzy przegonili nas jednego dnia ponad 400 km po wąskich i krętych, górskich drogach, a moja d... nawet przez moment nie odczuwała dyskomfortu.

Co do materiału, użytego na wykończenie siedzenia, panowały skrajne opinie. Był on szorstki

i antypoślizgowy. Mnie to pasowało, jednak kilku gości miało zastrzeżenie, że nie mogą płynnie przesiadać się z boku na bok przy pokonywaniu ciasnych zakrętów. Jedno jest pewne: seryjne siedzisko nie wygląda już bardziej tanio, lecz jak wypasiona, akcesoryjna kanapa. Opcjonalnie można zamówić ją w dwóch wysokościach: wyższej i niższej od seryjnej.

### Na chorwackich winklach

Sama dojazdówka w góry to kilkadziesiąt kilometrów pięknej autostrady. Mimo ograniczeń



## Ważniejsze rozwiązania i elementy wyposażenia



Dla V-Stroma przygotowano dwa zestawy kufrów: turystyczne, plastikowe (top case 42 l + boczne 40 l i 30 l) i aluminiowe, bardziej wyprawowe (top case 38 l + boczne 45 l i 37 l). Do kompletu kufrów jest 1 kluczyk, co upraszcza zadanie.



Niestety, tak samo jak w poprzednim modelu, oba zestawy bardzo mocno poszerzają motocykl



Oslona silnika to rzecz przydatna na kamienistych czy szutrowych drogach



Centralna podstawa to obowiązkowe wyposażenie motocykla turystycznego

**Podgrzewane manetki instaluje się dosyć prosto. Sterowanie temperaturą bez odrywania rąk od kierownicy podczas jazdy, nie stanowi żadnego problemu**



Gmole są delikatne i ażurowe, ale pewnie dobrze spełnią swoje zadanie



Oslona łańcucha przydaje się zarówno w mieście, jak i w dalekich podróżach



Seryjna szyba jest OK, ale wyższa, z deflektorem, przyda się w trasie



Dwie niepozorne śrubki też stanowią ważny element wyposażenia dodatkowego. Dzięki nim można poszerzyć rozstaw lusterek o kilka centymetrów. Lubią to motocykliści o większych gabarytach



Aksesoryjna kanapa: 20 mm wyższa albo niższa od standardowej



Adapter topcase'a dość łatwo montuje się na solidnym bagażniku

prędkości nie sposób było nie zbadać „maks”. Po długim rozpedzie i pewnie lekko z górki udało się dojechać na wyświetlaczu 201 km/h. To całkiem przyzwoity wynik, zwłaszcza że motocykl nie miał żadnych tendencji do myszkowania, a seryjna przednia szyba całkowicie spełniała swoje zadanie. Przy okazji, przednią szybę można ustawiać w trzech położeniach lub zastąpić akcesoryjną, z dodatkowym deflektorem, również z kilkustopniową regulacją. Obok mnie koleś z zaprzyjaźnionego, acz konkurencyjnego pisma, wyduślił z V-Stroma licznikowe 183 km/h, ale jego motocykl miał zestaw kufrów. Przy tej prędkości prowadził się w miarę stabilnie, chociaż wężykowanie pojawiło się już przy 155 km/h, ale nie było zbyt uciążliwe ani niebezpieczne. Widać konstruktorzy popracowali także nad zawieszeniami i geometrią podwozia.


Do jazdy po górskich szlakach należało nieco utwardzić zawie-

szenia. O ile tył tradycyjnie wyposażony jest w poręczny kranik, to przednie zawieszenie (jeśli chodzi o wstępne napięcie sprężyn) wymaga ingerencji klucza i śrubokręta. Po niewielkich regulacjach motocykl fantastycznie wpisywał się w ciasne zakręty, nawet przez chwilę nie próbując wymusić zmiany toru jazdy.

## Kuracja odchudzająca

Motocykl w stosunku do poprzedniej wersji stracił ponad 6 kg i waży teraz w stanie suchym 214 kg. Wpłynęło na to kilka elementów.

Po pierwsze, odchudzony zbiornik paliwa ma teraz o 2 l pojemności mniej. Właściwie to żadna zaleta, ale biorąc pod uwagę zmniejszenie o 10% zużycia paliwa, można było sobie pozwolić na taki zabieg, bo realny zasięg motocykla i tak jeszcze wzrósł! Po przejechaniu bez żadnego oszczędzania 300 km wskaźnik



**DZIĘKI ZWARTYM GABARYTOM  
I MAŁEJ MASIE V-STROM SPRAWDZI  
SIĘ W MIEŚCIE I W TRASIE**

paliwa nie zbliżył się nawet do rezerwy. O parę kilogramów odchudzono także inne elementy. Dotychczasowy agregat ABS ważył 1,5 kg, a teraz o ponad połowę mniej. Resztę przyoszczędzono na silniku i plastikach.

Główne zmiany w silniku to: przekonstruowana, chłodzona cieczą chłodnica oleju, większe i lżejsze zawory i sprężyny zaworowe, zmienione fazy rozrządu, przekonstruowane pierwsze przepustnice i dziesięciootworowe wtryskiwacze paliwa. O przeprogramowanych mapach zapłonu pewnie nawet nie warto wspominać. Dzięki tym zabiegom silnik (bardziej podobny te-

raz do Gladiusa niż poprzedniego V-Stroma) poprawił nieco swoje osiągi. Maksymalnej mocy przyrosło niewiele (ok. 2 KM), ale w zakresie niskich i najwyższych obrotów mamy wyraźny progres. Krzywa momentu obrotowego zmieniła się za to dosyć wyraźnie, chociaż maksimum występuje nadal w okolicach 6400 obr./min. Tych kilka ujętych kilo i zmieniona charakterystyka silnika to niby niewiele, ale teraz V-Strom stał się rzeczywiście motocyklem bardzo zwrotnym i poręcznym.

## **Sam cymes**

Na koniec zostawiłem to, co najważniejsze: zestaw wskaźników. Zmienił się wreszcie i teraz nie odstaje od światowych standardów. Oczywiście, o gustach się nie dyskutuje. Mnie bardziej pasują klasyczne zegary analogo-



DANE  
TECHNICZNE

## SUZUKI DL 650 V-STROM

## SILNIK

Typ: czterosuwowy, chłodzony cieczą  
 Układ: dwucylindrowy, widlasty V 90° (L)  
 Rozrząd: DOHC  
 Pojemność skokowa: 645 ccm  
 Średnica x skok tłoka: 81 x 62,6 mm  
 Stopień sprężania: 11,2:1  
 Moc maksymalna: 68,7 KM  
 przy 8800 obr/min  
 Moment obrotowy: 60 Nm  
 przy 6400 obr/min  
 Zasilanie: wtrysk paliwa  
 Smarowanie: z mokrą miską olejową  
 Rozruch: elektryczny  
 Akumulator: 12 V/10 Ah

## PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło: koła zębate  
 Sprzęgło: wielotarczowe, mokre  
 Skrzynia biegów: sześciostopniowa  
 Przełożenia: 1: 2,461, 2: 1,777, 3: 1,380,  
 4: 1,125, 5: 0,961, 6: 0,851  
 Przełożenie końcowe: 3,133  
 Napęd tylnego koła: łańcuch

## PODWOZIE:

Zawieszenie przednie: widelec teleskopowy,  
 sprężyny spiralne, tłumienie olejowe  
 Zawieszenie tylne: Wahacz wleczony,  
 sprężyna spiralna, tłumienie olejowe,  
 regulacja napięcia wstępnego sprężyny  
 Hamulec przedni: podwójny tarczowy  
 Hamulec tylny: pojedynczy tarczowy  
 Opony przód/tył: 110/80 R19 M/C 59H /  
 150/70 R17 M/C 69H

## WYMIARY I MASY

Długość całkowita: 2298 mm  
 Szerokość całkowita: 835 mm  
 Rozstaw osi: 1560 mm  
 Wysokość siedzenia: 835 mm  
 Masa pojazdu w stanie suchym: 214 kg  
 Zbiornik paliwa: 20 l



Przy odchudzaniu V-Stroma okazało się, że nawet agregat układu ABS może być o ponad połowę lżejszy



Nowa końcówka układu wydechowego nie tylko jest bardziej estetyczna, ale też zdecydowanie kompaktowa. Przez jej zastosowanie motocykl zwęził się w tylnej części o ok 20 mm. Szkoda, że przy okazji nie zwężono także stelaży pod kufry boczne



Wloty powietrza pod zbiornikiem paliwa zdecydowanie poprawiają wygląd motocykla

PO NIEWIELKICH  
 REGULACJACH  
 ZAWIESZEŃ V-STROM  
 FANTASTYCZNIE  
 WPISYWAŁ SIĘ  
 W CIASNE  
 ZAKRĘTY





**NOWY SILNIK JUŻ NA PIERWSZY  
RZUT OKA WYRÓŻNIA SIĘ PAROMA  
SZCZEGÓŁAMI. ZASTOSOWANO NOWE  
DEKLE, A CHŁODNICĘ OLEJU  
ZASTĄPIONO MNIEJSZĄ**

we i wolałbym, żeby prędkościomierz taki właśnie pozostał. Jednak cała reszta wyświetlacza, nie ma co dyskutować, jest taka, jak być powinna.

Mamy wreszcie tak przydatny wyświetlacz załączonego biegu, wskaźnik paliwa, temperatury chłodziwa, chwilowe zużycie paliwa czy dwa przebiegi dziennie. Nad funkcjonalnością tych wska-

zań można by nieco powybryzdzać, bo np. zamiast wskaźnika oblodzenia drogi wolałbym informację o aktualnym zasięgu, a chwilowe zużycie paliwa mogłoby być

wyskalowane w l/100 km, a nie w kilometrach, jakie może pokonać na jednym litrze. To są drobiazgi, które łatwo można zmienić. Wyświetlacz nie tylko pokazuje co trzeba. Steruje się nim także bardzo wygodnie, lewym palcem wskazującym, nie odrywając rąk od kierownicy.

## Cena czyni cuda

Swój dotychczasowy sukces V-Strom zawdzięcza prostocie, niezawodności, funkcjonalności, ale – nie oszukujmy się – także cenie.

W momencie prezentacji nawet importer nie wiedział jeszcze, za ile dokładnie będzie sprzedawał ten motocykl w Polsce. Jednak wytyczne są jasne. Nowy

model ma być tylko minimalnie droższy od dotychczasowego. I zapewne tak będzie, jeżeli Suzuki w dalszym ciągu chce utrzymać wysoką sprzedaż V-Stroma w naszym kra-

ju. Bo niby czemu miałyby nie chcieć?

Na przestrzeni ostatnich lat paleta motocykli z Hamamatsu mocno się zawężyła. Firma skupia się na najlepiej rozpoznawalnych i dobrze wchłanianych przez rynek modelach, a V-Strom z pewnością do takich należy. ■

**WYTYCZNE SĄ  
PRECYZYJNE:  
NOWY V-STROM  
MA BYĆ TYLKO  
MINIMALNIE  
DROŻSZY OD  
POPZEDNIEGO**