650 V-STROM *2012 - 2014*

1000 V-STROM *od 2013*

RIDERS ON THE

„SZTORMIAKI" – NIEZBYT PIĘKNE, ŻADNYM SZCZEGÓLNYM PARAMETREM NIERZUCAJĄCE NA KOLANA, UWAŻANE ZA PRAKTYCZNIE NIEZNISZCZALNE I NAJBARDZIEJ UNIWERSALNE W SWOJEJ KLASIE – TO OD DWUNASTU LAT GLOBALNY HIT SPRZEDAŻY SUZUKI. SKĄD TEN SUKCES I CZY NOWE ZNACZY LEPSZE? SPRAWDZAMY TO.

Tekst i zdjęcia: JAROSŁAW SPYCHAŁA

Zegary w wersji poliftingowej DL 650 są bardzo przejrzyste i wyglądają nowocześnie. Biała tarcza dodaje elegancji, a wyświetlacz LCD jest czytelny.

Nowy „tysiąc" zalewa nas ilością informacji dostarczanych przez pokładowy komputer. Dzięki niemu wiesz wszystko.

V-STROMS...

CENA:
32 500 zł
(650, wyprzedaż rocznika 2013)
49 990 zł
(1000 ABS)

Importer:
SUZUKI MOTOR POLAND,
ul. Połczyńska 10
01-378 Warszawa

Onawiązujący do przeboju The Doors (z 1971 r.) tytuł aż się prosi, bo w powszechnym użyciu jest zwyczajnie błędna wymowa nazwy tej rodziny motocykli, jakby pisało się ją z angielska „storm" (burza). Chodzi jednak o coś innego, choć też o zjawisko geofizyczne – o prądy morskie (z niemieckiego, przykład – Golfstrom, czyli Prąd Zatokowy). Nazwa V-Strom symbolizuje potężną, choć nie gwałtowną, ukrytą w głębinach siłę, jak prąd morski, płynącą z silnika o układzie V. Przesada? Coś jednak jest na rzeczy...

Niechcąco wyszedł hit

Kiedy w 2002 roku jako pierwszy do sprzedaży wszedł model DL 1000, a dwa lata później Suzuki wprowadziło na rynek model 650 (bez większych zmian produkowany do 2011 roku, kiedy poddano go

Zegary starego „tysiąca", dla podkreślenia bardziej ekskluzywnego charakteru, miały chromowany rant. Elegancko i przejrzyście.

Klasyczny wygląd zegarów DL 650 jest zawsze aktualny. Niestety, wskaźnik paliwa jest bardzo niedokładny.

Sylwetka nowego V-Stroma 1000 jest pełna dynamiki. Stary model wygląda przy nim ciut ociężale.

W nowym „tysiącu" silnik osłonięto iście pancernymi gmolami. Brawo! Zapotrzebowanie na paliwo zmniejszyło się nieznacznie względem starszego.

Silnik starszej wersji DL 1000 wymagał dodatkowej chłodnicy oleju. W nowym jej nie zobaczymy, ponieważ mamy większą chłodnicę cieczy.

face liftingowi), nikt nie spodziewał się aż takiego sukcesu.

V-Stromy to motocykle uniwersalne, często wkładane na półkę z napisem „enduro", choć niewiele mają z tym wspólnego. Owszem, można nimi pojeździć po szutrowych i leśnych drogach. Lecz czyż nie da się każdym nakedem? Żywiołem V-Stromów są dziurawe i kręte drogi, o czym jednoznacznie informują odlewane, a nie szprychowe obręcze, dziewiętnasto-, a nie 21-calowe przednie koła oraz masa własna powyżej 200 kg. Dlatego moim zdaniem do V-Stroma bardziej pasuje zapomniane już określenie UJM. Jest po prostu uniwersalnym motocyklem typu „gniotsja, nie łamiotsja".

DL 650 (obecna nazwa to V-Strom 650 ABS) jest produkowany już 12 lat. W 2008 roku jego protoplasta, czyli DL 1000, został wycofany z rynku europejskiego. Oficjalną przyczyną były problemy ze spełnieniem przez silnik norm emisji spalin, z czym jakoby nic nie dało się zrobić. Tymczasem w tym roku Suzuki z rozmachem wprowadziło nowego V-Stroma 1000 ABS, którego sercem jest mocno zmodyfikowany, ale jednak ten sam silnik. To ciut przeczy teorii o przyczynach wycofania jego poprzednika.

V-Stromy to przebój rynku. Łącznie sprzedano dotąd 200 tys. sztuk tych motocykli. O dziwo, prawdziwym hitem stała się „sześćsetpięćdziesiątka" (3/4 sprzedaży). Od wejścia na rynek, dominowała w tabeli sprzedaży motocykli tej klasy i to pomimo szerokiej konkurencji, która w klasie od 650 do 800 ccm dysponuje już mocniejszymi i nowszymi konstrukcjami.

Na czym polega fenomen V-Stromów, które nie są ani szybkie, ani supernowoczesne, ani najmocniejsze? I dlaczego to mniejszy „Sztormiak", a nie litrowy, jest przebojem sprzedaży? Bo Suzuki trochę chcąc, a trochę niechcąco trafiło idealnie w oczekiwania potężnej grupy motocyklistów.

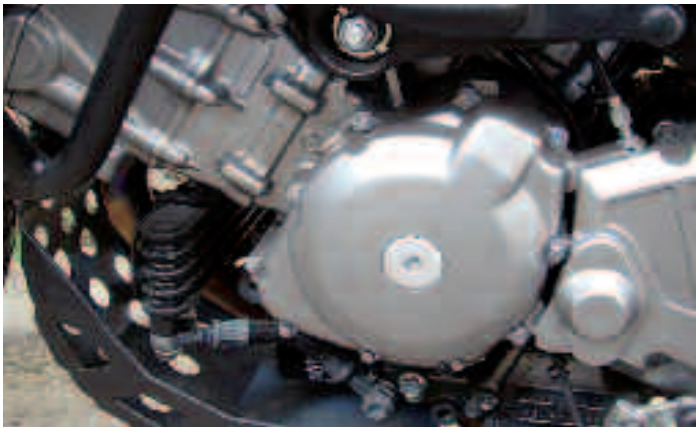
Stromtroopers, czyli eksperci

Sztormiakowcy to zazwyczaj doświadczeni motocykliści, którzy jeż-

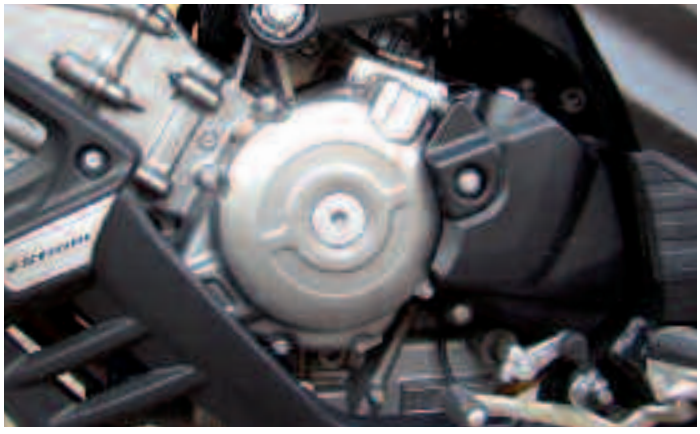
SPRZEDAŻ MODELI RODZINY DL/V-STROM (SZTUK)

Rocznik	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	RAZEM
V-Strom 650		4300	19 500	16 700	18 500	18 200	17 400	11 000	11 000	14 400	9800	140 800
V-Strom 1000	11 800	3800	7000	5600	6000	4500	3200	1100	400	1200	1600	46 200
Razem	11 800	8100	26 500	22 300	24 500	22 700	20 600	12 100	11 400	15 600	11 400	187 000

Sylwetka zmodernizowanej „sześćsetpięćdziesiątki" nie wszystkim przypadła do gustu. Nowe plastiki optycznie zmniejszyły ją, choć wymiary nie zmieniły się.



Genialny w swej trwałości i niezawodności silnik „sześćsetpięćdziesiątki" jest też bardzo oszczędny.



Zmodernizowana jednostka napędowa, choć nominalnie ma 68,7 KM, na hamowni pokazuje pełne 71 KM. I tę różnicę czuć.

dżą na co dzień i w dalekie wyprawy. Motocykl nie jest dla nich weekendową zabawką. Musi radzić sobie z każdą nawierzchnią, być niezawodny, ekonomiczny, mieć duży zasięg, wysoką ładowność i być możliwie prosty w budowie. Doskonale znają swoje maszyny, dlatego warto zerknąć na ogólnoświatowe forum zrzeszające tysiące użytkowników tych motocykli – Stromtroopers.

Roczny przebieg „Sztormiaków" to u nas ok. 10-12 tys. km. Za oceanem tak samo, tylko wartości te podawane są w milach. Użytkownik V-Stroma oczekuje, że motocykl bez problemów przejedzie 100 tys. km bez pakowania w niego walizki pieniędzy. Typowy Sztormiakowiec, zapytany o przyspieszenie jego motocykla do setki czy od 60 do 140 km/h, wzruszy zdziwiony ramionami, bo go to średnio interesuje. Natomiast obudzony w środku nocy wyrecytuje z pamięci wszelkie masy i dopuszczalne obciążenia oraz częstotliwości wymian i regulacji. Z detalami! A większość serwisu zrobi sam. Dlatego porównując „Sztormiakową" rodzinę, uznaliśmy, że najważniejsze są cechy, za które te motocykle cenią ich właściciele: zachowanie na drodze, skuteczność hamulców, ergonomia, elastyczność silnika, osłona przed wiatrem i deszczem, ładowność, trwałość i koszty eksploatacji.

Nie wszystko jasne

Siadając na dowolny model V-Stroma, czujesz, że pozycja kierowcy podporządkowana jest wygodzie w długodystansowej jeździe. O ile w przypadku DL 650 i DL 1000 kierowcy o wzroście poniżej 180 cm będą musieli się lekko pochylić, V-Strom 650 i 1000 mają kierownicę przybliżoną o 3 cm do kierowcy, co daje bardziej wyprostowaną pozycję.

W starszych modelach nogi, gdy postawiło się je na ziemi, często zawadzały o podnóżki. Ta przypadłość została usunięta w nowym modelu 1000, który nawet kierowcom o wzroście 170 cm daje poczucie stabilności po zatrzymaniu dzięki zwężeniu kanapy i wąskiemu zbiornikowi paliwa. Oferuje też zdecydowanie najwygodniejszą kanapę. „Sześćsetpięćdziesiątka" też jest bardziej komfortowa niż starsze wersje.

„Sztormiaki" bardzo często użytkowane są turystycznie w dwie osoby. I tutaj, o dziwo, najwięcej komfortu (kąt ugięcia nóg i wyprofilowanie kanapy) oferuje V-Strom 650 (po liftingu w 2011 r.). Lecz różnice są niewielkie i na każdym „Sztormiaku" kierowca i pasażer zniosą bez problemu wielogodzinną jazdę.

Centra dowodzenia różnią się już wyraźnie. Stara generacja oferuje dwa klasyczne, okrągłe zegary, pośrodku których mamy niewielki wyświetlacz, pokazujący stan paliwa, temperaturę cieczy chłodzącej, godzinę i przebieg z dwoma stanami dziennymi. Mnie taki układ bardziej odpowiada: klasyczne zegary mogę kontrolować kątem oka.

„Sześćsetpięćdziesiątkę" po liftingu wyposażono w ładny ze-

DL 650 (choć to też V-Strom, ale w tekście starsze modele dla odróżnienia nazywamy DL-ami) w lekkim terenie, mimo pokaźnej masy, radzi sobie znakomicie.

staw z wyświetlaczem, który czytelnie podaje wiele dodatkowych informacji. Ich przełączanie jest intuicyjne i nie wymaga odrywania rąk od kierownicy.

Najnowszy V-Strom 1000 oferuje dosłownie zalew danych. Choć spędziłem w jego siodle dwa tygodnie, nie opanowałem intuicyjnego przełączania opcji komputera pokładowego. Obsługa wymaga odrywania wzroku od szosy, cyferki są mało czytelne, a kasownik wskazań jest przy obrotomierzu, zamiast na kierownicy. To po prostu niewygodne.

Regulacja dźwigni hamulca i sprzęgła jest standardem w „sztormiakowej" rodzinie. Sprzęgło najlżej obsługuje się w V-Stromie 1000 i DL 1000. To zrozumiałe, bo zastosowano w nich hydraulikę. V-Stromy oferują też świetną widoczność do tyłu: lusterka są duże, stabilne i czytelne.

Cena za ochronę

Kiedy dosiadłem kolejno wszystkich czterech V-Stromów, przeżyłem małe zaskoczenie: to nie nowsze wersje lepiej chronią przed wiatrem i deszczem...

Osłona przed nieprzyjemną pogodą na motocyklach tej klasy jest sprawą pierwszorzędną. Starsze modele 650 i 1000, po ustawieniu szyby w pośredniej pozycji (w DL-ach mamy trzy stopnie regulacji), jeżeli jest też fabryczny deflektor, wyprowadzają strugę powietrza nad kierowcę. Można spokojnie jechać z otwartym wizjerem kasku nawet przy 120 km/h. Poza tym w starszych wersjach szersze są owiewki i reflektory z przodu, a siłą rzeczy i szyba lepiej chroni ramiona kierowcy. Pasażer też nie może narzekać.

„Plusem ujemnym" za tę ochronę jest wężykowanie starszych wersji przy prędkościach maksymalnych. Tylko który użytkownik DL-a czy

V-Stroma się z takimi porusza? W nowszych uporano się z tym problemem... zwężając szyby i całą linię motocykla. Ceną za to są z kolei turbulencje na wysokości kasku i ramion kierowcy przy prędkościach autostradowych. W konsekwencji opatentowana przez Suzuki, genialna w swej prostocie regulacja szyby, w najnowszym modelu 1000 nie przydaje się. W praktyce szybę ustawia się w położeniu maksymalnie do góry i do przodu. I tyle. Zastosowanie opcjonalnej, turystycznej szyby daje wyraźną poprawę, ale... wraca tendencja do wężykowania motocykla. Nowe V-Stromy są może i smuklejsze, jednak odbyło się to kosztem osłony przed wiatrem, choć nadal jest ona bardzo dobra. W starszej generacji była genialna.

Warto w tym miejscu wspomnieć o designie. Szeroki przód starszej generacji wyglądał potężnie nawet przy czołgowatych „gieesach" BMW. Smuklejsza, nowa generacja, zwłaszcza w przypadku „sześćsetpięćdziesiątki", ma charakter – by użyć modnego zwrotu – metroseksulany. Według mnie nowy „tysiąc" wygląda z całej gamy najlepiej, choć zdjęcia tego nie oddają.

Wytrwała siła

Silniki to jednocześnie najmocniejsza i najsłabsza strona V-Stromowej rodziny. Oba (nie dajmy się czarować, że jest też podział na stare i nowe) wywodzą się sprzed bez mała 20 lat. Do wersji 1000 został zdjęty z półki po niezbyt udanym modelu TL 1000. Oferował 98 KM. Po wielu modyfikacjach ma 1037 cm i 100 KM. „Sześćsetpięćdziesiątka" otrzymała silnik z SV 650. Pierwotnie miał 67 KM, po liftingu osiąga na hamowni 71 KM, tyle, ile SV 650 miał pierwotnie. Na tle rywali silniki są słabe, choć wrażenia poprawia sposób oddawania mocy (korzystny przebieg momentu obrotowego).

Największą zaletą napędu V-Stromów jest ich niezawodność, graniczącą z niezniszczalnością. Modele

Piętą achillesową starszej generacji są słabe hamulce. W korkach początkującym użytkownikom DL-i zdarza się kończyć hamowanie na bagażnikach aut.

650 bez problemu osiągają przebiegi 120-150 tys. km, a 1000 – (bardzo popularne na rynku amerykańskim, gdzie cofanie licznika jest przestępstwem federalnym i kończy się więzieniem) – przekraczają 200 tys. km. I jeżdżą dalej! O trwałości i niezawodności obu konstrukcji świadczy fakt, że w praktyce regulację zaworów robi się po 50 – 60 tys. km, a tarcze sprzęgła czy łańcuszki rozrządu wymienia po 80-90 tys. km. Silniki nie zużywają oleju, a jedyną wadą jest konieczność jego wymiany co 6 tys. km (w nowym, litrowym co 12 tys. km). Pod względem

reklama

GRANDys duo® .com

Voltcom GROUP CRESCENT SUZUKI OFICJALNY PARTNER

AKRAPOVIČ
WYDECHY
PERFEKCYJNE NARZĘDZIE DO ZWYCIĘSTWA

WYDECHY
ZESTAWY KITOWE
AFAM ZESTAWY NAPĘDOWE
CL BRAKES KLOCKI HAMULCOWE
HAYES PERFORMANCE AMORTYZATORY SKRĘTU ZAWIESZENIA
BMC Air Filter FILTRY POWIETRZA
VPSI RACING KOMBINEZONY
daytona OBUWIE
BAZZAZ MODUŁY
ACTIVE ROLGAZY
marchesini KOŁA
BIKES PLAST OWIEWKI SPORTOWE
PP KIEROWNICE KONSOLE
Cockpit it. KOCE GRZEWCZE
brembo SYSTEMY HAMULCOWE

93-320 ŁÓDŹ, UL. SARNACKA 17 TEL: (42) 646 55 55 FAX: (42) 646 45 55 E-MAIL: INFO@GRANDYSDUO.COM.PL
SIEĆ DEALERSKA NA TERENIE CAŁEGO KRAJU

DANE TECHNICZNE

DL 650 (2004 - 2011)

SILNIK

TYP | 4-suwowy, 2-cylindrowy, V90°
ROZRZĄD | DOHC, 4 zawory na cylinder
POJEMNOŚĆ SKOKOWA | 645 ccm
ŚREDNICA X SKOK TŁOKA | 81 x 62,6 mm
STOPIEŃ SPRĘŻANIA | 11,5:1
MOC MAKSYMALNA | 66,7 KM (49 kW) przy 8800 obr/min
MOMENT OBROTOWY | 60 Nm przy 6400 obr/min

UKŁAD ELEKTRYCZNY

ALTERNATOR | 375 W
AKUMULATOR | 12V, 10 Ah

PRZENIESIENIE NAPĘDU

SILNIK-SPRZĘGŁO | koła zębate
SPRZĘGŁO | wielotarczowe mokre
PRZEŁOŻENIA | 1:2,461; 2:1,777; 3:1.380; 4:1,225; 5:0,961; 6:0,851
NAPĘD TYLNEGO KOŁA | łańcuch

PODWOZIE

RAMA | podwójna, grzbietowa, aluminiowa
ZAWIESZENIE PRZEDNIE | widelec teleskopowy z regulacją napięcia wstępnego, Ø 43 mm, skok 15 cm
ZAWIESZENIE TYLNE | amortyzator centralny w pełni regulowany, skok 15 cm
HAMULEC PRZEDNI | podwójny, tarczowy, Ø 310 mm, dwutłoczkowe zaciski
HAMULEC TYLNY | tarczowy, jednotloczkowy, Ø 260 mm
OPONY PRZÓD / TYŁ | 110/80 R 19 M/C (59H) / 150/70 R 17 M/C (69H)

WYMIARY I MASY

DŁUGOŚĆ | 2290 mm
SZEROKOŚĆ | 840 mm
WYSOKOŚĆ | 1390 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZENIA | 820 mm
ROZSTAW OSI | 1555 mm
MINIMALNY PRZEŚWIT | 165 mm
KĄT POCHYLENIA GŁÓWKI RAMY | 64°
MASA POJAZDU GOTOWEGO DO JAZDY Z PEŁNYM BAKIEM | 220 kg
DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA | 420 kg
ZBIORNIK PALIWA | 22 l
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA OLEJU | 2,7 l

DANE EKSPLOATACYJNE

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA | 180 km/h
PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H | 4,5s
ZUŻYCIE PALIWA | 4,3-4,8 l/100 km

DANE TECHNICZNE

V-STROM 650 (2012 - 2014)

SILNIK

TYP | 4-suwowy, 2-cylindrowy, V90°
ROZRZĄD | DOHC, 4 zawory na cylinder
POJEMNOŚĆ SKOKOWA | 645 ccm
ŚREDNICA X SKOK TŁOKA | 81 x 62,6 mm
STOPIEŃ SPRĘŻANIA | 11,2:1
MOC MAKSYMALNA | 68,7 KM (50,53 kW) przy 8800 obr/min
MOMENT OBROTOWY | 62 Nm przy 6600 obr/min

UKŁAD ELEKTRYCZNY

ALTERNATOR | 375 W
AKUMULATOR | 12V, 10 Ah

PRZENIESIENIE NAPĘDU

SILNIK-SPRZĘGŁO | koła zębate
SPRZĘGŁO | wielotarczowe mokre
PRZEŁOŻENIA | 1:2,461; 2:1,777; 3:1.380; 4:1,225; 5:0,961; 6:0,851
NAPĘD TYLNEGO KOŁA | łańcuch

PODWOZIE

RAMA | podwójna, grzbietowa, aluminiowa
ZAWIESZENIE PRZEDNIE | widelec teleskopowy z regulacją napięcia wstępnego, Ø 43 mm, skok 15 cm
ZAWIESZENIE TYLNE | amortyzator centralny w pełni regulowany, skok 15 cm
HAMULEC PRZEDNI | podwójny, tarczowy, Ø 310 mm, dwutłoczkowe zaciski
HAMULEC TYLNY | tarczowy, jednotloczkowy, Ø 260 mm
OPONY PRZÓD / TYŁ | 110/80 R 19 M/C (59H) / 150/70 R 17 M/C (69H)

WYMIARY I MASY

DŁUGOŚĆ | 2290 mm
SZEROKOŚĆ | 835 mm
WYSOKOŚĆ | 1405 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZENIA | 835 mm
ROZSTAW OSI | 1560 mm
MINIMALNY PRZEŚWIT | 175 mm
KĄT POCHYLENIA GŁÓWKI RAMY | 64°
MASA POJAZDU GOTOWEGO DO JAZDY Z PEŁNYM BAKIEM | 214 kg
DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA | 419 kg
ZBIORNIK PALIWA | 20 l
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA OLEJU | 2,75 l

DANE EKSPLOATACYJNE

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA | 190 km/h
PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H | 4,2s
ZUŻYCIE PALIWA | 3,9-4,3 l/100 km

DANE TECHNICZNE

DL 1000 (2002 - 2012)

SILNIK

TYP | 4-suwowy, 2-cylindrowy, V90°
ROZRZĄD | DOHC, 4 zawory na cylinder
POJEMNOŚĆ SKOKOWA | 996 ccm
ŚREDNICA X SKOK TŁOKA | 98 x 66 mm
STOPIEŃ SPRĘŻANIA | 11,3:1
MOC MAKSYMALNA | 97,9 KM (72 kW) przy 7600 obr/min
MOMENT OBROTOWY | 101 Nm przy 6400 obr/min

UKŁAD ELEKTRYCZNY

ALTERNATOR | 400 W
AKUMULATOR | 12V, 12 Ah

PRZENIESIENIE NAPĘDU

SILNIK-SPRZĘGŁO | koła zębate
SPRZĘGŁO | wielotarczowe mokre
PRZEŁOŻENIA | 1: 3,00; 2: 1,933; 3:1,5; 4: 227; 5: 1,086; 6:1,00
NAPĘD TYLNEGO KOŁA | łańcuch

PODWOZIE

RAMA | podwójna, grzbietowa, aluminiowa
ZAWIESZENIE PRZEDNIE | widelec teleskopowy, Ø 43 mm, skok 16 cm
ZAWIESZENIE TYLNE | amortyzator centralny w pełni regulowany, skok 16 cm
HAMULEC PRZEDNI | podwójny, tarczowy, Ø 310 mm, dwutłoczkowe zaciski
HAMULEC TYLNY | tarczowy, jednotloczkowy, Ø 260 mm
OPONY PRZÓD / TYŁ | 110/80 R 19 M/C (59H) / 150/70 R 17 M/C (69H)

WYMIARY I MASY

DŁUGOŚĆ | 2295 mm
SZEROKOŚĆ | 865 mm
WYSOKOŚĆ | 1395 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZENIA | 840 mm
ROZSTAW OSI | 1535 mm
MINIMALNY PRZEŚWIT | 165 mm
KĄT POCHYLENIA GŁÓWKI RAMY | 64°
MASA POJAZDU GOTOWEGO DO JAZDY Z PEŁNYM BAKIEM | 240 kg
DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA | 435 kg
ZBIORNIK PALIWA | 22 l
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA OLEJU | 2,9 l

DANE EKSPLOATACYJNE

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA | 210 km/h
PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H | 3,7s
ZUŻYCIE PALIWA | 6,2-7 l/100 km

DANE TECHNICZNE

V-STROM 1000 (OD 2013)

SILNIK

TYP | 4-suwowy, 2-cylindrowy, V90°
ROZRZĄD | DOHC, 4 zawory na cylinder
POJEMNOŚĆ SKOKOWA | 1037 ccm
ŚREDNICA X SKOK TŁOKA | 100 x 66,0 mm
STOPIEŃ SPRĘŻANIA | 11,3:1
MOC MAKSYMALNA | 100,6 KM (74 kW) przy 8000 obr/min
MOMENT OBROTOWY | 103 Nm przy 4000 obr/min

UKŁAD ELEKTRYCZNY

ALTERNATOR | 490 W
AKUMULATOR | 12V, 12 Ah

PRZENIESIENIE NAPĘDU

SILNIK-SPRZĘGŁO | koła zębate
SPRZĘGŁO | wielotarczowe mokre
PRZEŁOŻENIA | 1:3,00; 2:1.933; 3:1,5; 4:1,227; 5:1,085; 6:0,913
NAPĘD TYLNEGO KOŁA | łańcuch

PODWOZIE

RAMA | podwójna, grzbietowa, aluminiowa
ZAWIESZENIE PRZEDNIE | widelec teleskopowy upside-down, Ø 43 mm, z pełną regulacją, skok 16 cm
ZAWIESZENIE TYLNE | amortyzator centralny w pełni regulowany, skok 16 cm
HAMULEC PRZEDNI | podójny, tarczowy, Ø 310 mm, czterotłoczkowe zaciski
HAMULEC TYLNY | tarczowy, jednotloczkowy, Ø 260 mm
OPONY PRZÓD / TYŁ | 110/80 R 19 M/C (59H) / 150/70 R 17 M/C (69H)

WYMIARY I MASY

DŁUGOŚĆ | 2285 mm
SZEROKOŚĆ | 865 mm
WYSOKOŚĆ | 1410 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZENIA | 830 mm
ROZSTAW OSI | 1555 mm
MINIMALNY PRZEŚWIT | 165 mm
KĄT POCHYLENIA GŁÓWKI RAMY | 64,5°
MASA POJAZDU GOTOWEGO DO JAZDY Z PEŁNYM BAKIEM | 228 kg
DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA | 440 kg
ZBIORNIK PALIWA | 20 l
POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA OLEJU | 3,5 l

DANE EKSPLOATACYJNE

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA | 200 km/h
PRZYSPIESZENIE 0-100 KM/H | 3,5s
ZUŻYCIE PALIWA | 6-6,5 l/100 km

Nowa „sześćsetpięćdziesiątka" jeździ wręcz znakomicie, a zużycie paliwa ma niczym motocykl klasy 125. Coś dla oszczędnych.

niezawodności są po prostu klasą dla siebie. Przez 12 lat produkcji Suzuki ogłosiło tylko dwie akcje serwisowe dotyczące krótkich serii motocykli. Wymieniano włącznik światła stop oraz regulatory napięcia. Czy trzeba lepszej rekomendacji? Moc w tym kontekście wydaje się parametrem przereklamowanym, potrzebnym chyba tylko specom od marketingu.

Ciągle w formie

Nie bez powodu „sześćsetpięćdziesiątka" wielokrotnie dominowała w niemieckich testach prowadzonych w Alpach. Stary „Król Alp" uwielbia zakręty, ale świetnie czuje się też w ruchu miejskim. Sztywna rama (wszak przejęta z modelu 1000) i duży rozstaw osi to ogromne zalety. Tym niemniej ustępuje pola liftingowanej, młodszej wersji, której masa z pełnym zbiornikiem paliwa spadła z 220 kg do 214 kg. Na nowej „sześćsetpięćdziesiątce", po poprawieniu przebiegu momentu obrotowego, mamy wrażenie, że jedziemy motocyklem dużo mocniejszym, niż wynika z danych. Nowszy model jest też o 10 km/h szybszy od starszego, ale na autostradzie oba mogą spokojnie trzymać tempo podróżne w okolicach 160 km/h.

O dziwo, jeżeli porównamy z nimi starego „litra", od którego wszystko się zaczęło, odkryjemy być może prawdziwą przyczynę wycofania mo-

Modyfikacje układu hamulcowego V-Stroma 650 poprawiły siłę hamowania. Ze „stówki" stajemy 2,5 metra bliżej niż wcześniejszą wersją. To dużo.

Od niego wszystko się zaczęło. Do dzisiaj wzbudza respekt wyglądem i osiągami.

Szkoda, że w większym DL-u nie użyto przewodów hamulcowych w oplocie stalowym. Poprawiłyby wydajność układu hamulcowego.

tocykla w 2008 roku z dystrybucji w Europie. Ten mocniejszy o 30 KM, ale ważący z płynami 240 kg model ma bardzo wysoko położony środek ciężkości, który daje o sobie znać już w momencie podnoszenia go z bocznej nóżki. W porównaniu z mniejszą wersją, ciężko się nim manewruje, a i w ciasnych zakrętach mniejszy braciszek jest zwinniejszy, co rekompensuje różnicę mocy. Po wejściu do sprzedaży wersji 650, litrowy model w Europie przestał mieć sens. Inaczej wyglądało to w Stanach, gdzie od silnika o dużej pojemności lepszy jest tylko ten, który ma jej jeszcze więcej.

Nowy V-Strom 1000 ABS z masą całkowitą tylko 228 kg (rekord świata w tej klasie), z widelcem upside-down i sprzęgłem antyhoppingowym jest zwinny niczym kot, szybki jak puma i łatwy w prowadzeniu jak „dwieściepięćdziesiątka". Bije swoje rodzeństwo na głowę, a i „nakoksowanej" konkurencji, która poszła w moc i masę, gra na nosie.

Niestety, nie ma róży bez kolców. Robiąc nowego „tysiąca", Suzuki nie miało nowego silnika. Ten fakt ukryto w sprytny sposób. Oprócz zwiększenia pojemności o prawie 40 ccm i poprawienia przez to wartości momentu obrotowego w średnim zakresie obrotów, dla uzyskania efektu „mocy od dołu na każde zawołanie" skrócono przełożenia o 6%. Niby niewiele, ale prędkość maksymalna spadła z 210 do 200 km/h. Ubocznym skutkiem jest to, że silnik kręci się na każdym biegu przy tej samej prędkości ciut szybciej niż w poprzedniku. Maskowanie tego faktu polega na takim wyskalowaniu obrotomierza, że wartość 4 tys. obr/min jest gdzieś na początku skali. W poprzedniku, kręcącym się wolniej, była to prawie połowa zakresu. Nie zmienia to jednak faktu, że nowy „tysiąc" jeździ znakomicie, nieznacznie ustępując w terenie zwinnością zmodyfikowanej „sześćsetpięćdziesiątce".

Nie wszystko zasługuje na taką ocenę jak silniki. Fanów „deeli" zaboli zapewne to, co teraz napiszę: starsze modele nie mają tylnego hamulca (a jedynie spowalniacz), a przód jest – powiedzmy – taki sobie. Fani tych modeli, by poprawić sytuację, dość powszechnie stosowali przewody hamulcowe z oplotem stalowym i wymieniali płyn hamulcowy na produkt o wyższej temperaturze wrzenia.

Nowa generacja wyzbyła się tej wady. W liftingowanej „sześćsetpięćdziesiątce" zmodyfikowano pompę hamulcową i zastosowano nowy moduł ABS oraz inne przewody hamulcowe, w litrowej wersji – czterotłoczkowe zaciski, doskonały ABS Boscha i nawet kontrolę trakcji. Ten model „heble" ma jak żyletka, a mniejszy tylko trochę mu ustępuje. Najsłabsze są w przyciężkim protoplaście serii.

Jak osiołki

V-Stromy to znakomite motocykle turystyczne. Jak osiołki targają dwie osoby z bagażami. Ładowność to jedna z ich ważniejszych cech.

W miarę rozwoju gamy, utarła się taka zasada: młodszy model to wyższa ładowność (od 195 kg dla starego DL-a 1000 do 212 kg dla V-Stroma 1000). Gniazdo 12V w nowym „tysiącu" to chyba większe udogodnienie niż specjalny (jako opcja), bezstelażowy zestaw kufrów. Choć ładny, zgrany z linią motocykla, jest mało przydatny w dalekiej turystyce z racji niedużej pojemności.

Wspólną cechą rodziny są bardzo przydatne schowki pod kanapą, o naprawdę sporych rozmiarach. Może z wyjątkiem V-Stroma 1000, w którym z racji linii nadwozia ich przestronność spadła o ok. 30 procent. Niezmiennie mocna jest też rama i załadowanie na tył zestawu kufrów z bagażami o masie 50 kg nie stanowi problemu. Nie zmienia też charakterystyki prowadzenia (o ile dobrze ustawimy tylny amortyzator).

Zasięg nie rośnie

Obok ładowności, zasięg dla „sztormiaków" jest kluczowym pojęciem. Nie jest tajemnicą, że DL 1000 lubił sporo palić, średnio 6,2 – 6,5 l/100 km. Pomimo 22-litrowego zbiornika paliwa, wymaga tankowania co

Nowy V-Strom 1000: lekki niczym 650, zwinny niczym pięćsetka. Dla przyciężkiej konkurencji - istny Predator. Wsiadasz i już nie chcesz oddać.

250-300 km. DL 650 z takim samym zbiornikiem i spalaniem średnio 4,3 – 4,8 l/100 km potrafi przejechać niebagatelne 500 km, a traktowany oszczędnie – kolejne 50 km. Po liftingu niestety zbiornik zmniejszył się o 2 litry, ale jednocześnie spalanie spadło i przy 3,9 – 4,5 l/100 km nowy V-strom 650 ABS ma dokładnie ten sam zasięg, co poprzednik.

W redukcji spalania V-Stromowi 1000 nie udało się odnieść podobnych sukcesów. Przy łagodnym traktowaniu pali oczywiście mniej niż poprzednik, ale średni wynik 6 – 6,3 litra to nadal dużo. Owszem, można go zmusić, by ograniczył apetyt do 5,2 l/100 km, ale wtedy nie jedziemy, tylko człapiemy tak, że spokojnie mógłby z nami jechać w duecie motorek klasy 125. Co maksimum 300 km lądujemy na stacji paliw. „Tysiąc" rozczarowuje też prędkością maksymalną (200 km/h), niewiele większą, niż można popędzić „sześćsetpięćdziesiątką".

Czekam na ciąg dalszy

Testy często kończą się oceną, że i ten dobry, i tamten świetny, a zwycięzcę czytelnik ma sobie wybrać sam. Nie tym razem. Ja mam swój typ. Wiadomo, że technologicznie najlepszym motocyklem jest nowy

Znakomity układ hamulcowy wywodzi się z GSX-R. Świetnie dozowalny. Jedna z najsilniejszych stron nowego „tysiąca".

Nowy wizerunek... Suzuki V-Strom 650XT

V-Strom 1000, którego od poprzedników dzieli przepaść, jak Wielki Kanion. Do stwierdzenia tego faktu niepotrzebny byłby żaden test. Popatrzmy jednak na V-Stromy jak ludzie nimi jeżdżący. Jeżeli dla Ciebie nie mają znaczenia koszty zakupu i eksploatacji, albo mają, ale jeździsz weekendowo, pokonując rocznie tylko kilka tysięcy kilometrów, numerem jeden jest V-Strom 1000 ABS. Natomiast jeżeli cena ma znaczenie, a motocykl używany jest codziennie (a przebieg roczny to minimum 10 tys. km), to zwycięża V-Strom 650 ABS. Oferuje gabaryty litrowego motocykla, ma wystarczające osiągi i spory zasięg, jest ekonomiczny i ma sprawdzoną konstrukcję. A za różnicę w cenie – 15 000 zł – macie paliwo na pięć lat jeżdżenia (czyli 50 000 km) i to razem z olejem. Dlatego to mniejszy „Sztormiak" jest hitem sprzedaży, a nie jego większy brat. A jego następca jest tuż-tuż (zobacz ramkę)! ■

Podziękowania dla miłośników DL-i z forum vstromclub.fora.pl (za udostępnienie motocykli) oraz z V-Strom Club Poland (za pomoc).

Gdy przygotowywaliśmy ten test, Suzuki zaprezentowało na Targach Intermot w Kolonii model V-Strom 650XT na rok 2015. Dlatego przedstawiony w nim „nowszy V-Strom 650" nie jest już tym „najnowszym". V-Strom 650XT 2015 bazuje na tych samych podzespołach. Zmiany są zaiste kosmetyczne. Motocykl otrzymał szprychowe obręcze kół i nowe ogumienie, charakterystyczny, „kaczy" dziób, który ma go upodobnić do modelu V-Strom 1000 i immobilizer w kluczyku. Poza tym jest to generalnie ten sam motocykl. Powściągliwość tej modernizacji może wskazywać, że być może w okolicach 2016 roku pojawi się zupełnie nowy „mały" V-Strom. Model 650XT wyposażony został w seryjny zestaw kufrów aluminiowych oraz szybę z deflektorem. Jest oferowany z szerokim pakietem akcesoriów, które mają mu nadać typowo „wyprawowego" charakteru.

V-Stromami jeżdżą twardziele z pasją do podróżowania. Aż trudno ukryć radość z możliwości przetestowania całej, V-Stromowej rodzinki.