



Rekomenduje

JAROSŁAW SPYCHAŁA



Może odkupię...

NAZWANY Z RACJI KOLORU „MECHANICZNĄ POMARAŃCZĄ”, V-STROM TRAFIŁ W MOJE RĘCE W 2009 ROKU.

PRZEJECHAŁEM NIM PRZESZŁO 70 TYSIĘCY KILOMETRÓW. EKSPLOATOWANY BYŁ NA DROGACH EUROPEJSKICH ORAZ AZJATYCKICH BEZDROŻACH. WIELE RAZEM PRZESZLIŚMY.

Motocykl okazał się bezawaryjny i to mimo, że został „przeciorany” (często pod peł-

nym obciążeniem) po bezdrożach Azji Mniejszej, Szkocji, Balkan i Skandynawii. Klocki hamulcowe wytrzymały 30 tys. km, a łańcuch i zębatki – 27-30 tys. km (pierwszy/ drugi komplet).

Motocykl jest optycznie duży, szalenie wygodny, ma bardzo dobre, mocne zawieszenie (choć skoki mogłyby być większe), świetnie się prowadzi i ma dobrą aerodynamikę (uzyski-

waną dzięki ustawianej w trzech położeniach szybie - u mnie z deflektorem), pozwalającą bez walki z wiatrem jechać na autostradzie z prędkością do 160 km/h (tylko samo

Zdjęcia: AUTOR



z pasażerem i bocznymi kuframi). Od 180 km/h ma tendencję do wężycowania, ale maksymalnie wyciągnąłem (z trzema kuframi) 190 km/h. Spalanie - średnio 4,3 l/100 km, maksymalnie (ciągnęłam ogniem autostradę pod górę, w gorącym i suchym powietrzu i z obciążeniem) = 7,2 l/100 km, minimalnie (80 km/h i solo) - 3,18 l/100 km.

Ten model Suzuki jest wręcz stworzony do dalekiej turystyki. To był najlepszy sprzęt turystyczny, na jakim jeździłem. Pomaga w tym potężny schowek pod kanapą i 22-litrowy zbiornik paliwa, na którym udało mi się przejechać pewnego dnia 520 km (w dwie osoby z trzema kuframi) i jeszcze z 1,5 litra paliwa zostało (solo na zbiorniku przejechałem 560 km i też nie był to koniec benzyny).

Wadą V-Stroma jest stosunkowo słaby jak na tak duży i ciężki motocykl układ hamulcowy. Mizerny był zwłaszcza tylny hamulec. Można rzec, że Suzuki go prawie nie ma. Na początku nawet myślałem, że mój egzemplarz ma jakąś wadę, ale nie - taka uroda. Można się przyzwyczaić, lecz hamulce trochę rozczarowują. Choć ABS działa dobrze, brakuje możliwości jego odłączenia, co bardzo by się przydało przy jeździe w leciutkim terenie (bo do innego V-Strom się nie nadaje). Tę wadę można poprawić w prosty sposób. Wystarczy założyć przewody w stalowym oplocie i użyć płynu hamulcowego o standardowej specyfikacji DOT-4, ale wyścigowego - Motul RBF 600 o temperaturze wrzenia powyżej 312 °C. Skuteczność hamowa-

nia wzrasta o jakieś 15%. I nagle tył zaczyna normalnie pracować! V-Stroma „dozbroilem” w kilka dodatków: osłony neoprenowe widelca, układ automatycznego smarowania łańcucha Scottoiler, trzy kufry Kappy ze stelażem (centralny z oparciem i dodatkowym bagażnikiem), osłonę silnika, gmole, centralną podstawkę, zewnętrzne gniazdo prądowe, podgrzewane manetki, handbary, kratownicę reflektorów, poszerzoną podstawkę bocznej nóżki. Podniosłem też kierownicę o 3 cm, co dało bardziej wyprostowaną i wygodną pozycję i przybliżyło kierownicę. Wymieniłem też szybę na wyposażoną w deflektor (ku wygodzie pasażera). Nad zegarami zamontowałem mocowanie nawigacji, termometr z woltomierzem oraz ciut zmodyfikowałem układ wydechowy, aby motocykl z tak pięknym silnikiem nie brzmiał jak pralka w trakcie wirowania. Z lewej strony pod stelażem kufra umieściłem tubę narzędziową, wykorzystując miejsce, w którym większy brat, czyli DL 1000, ma drugi tłumik. No i kanapa - dostała wkład żelowy i od tego momentu można było jechać od świtu do nocy...

Przełożyłem też przednią zębatkę z piętnastki na szesnastkę, czego efektem jest obniżenie spalania o 8% (do poziomu nowej „sześćsetpięćdziesiątki”) oraz prędkości obrotowej silnika o 500 obr./min (ubocznie zwiększyłem tym prostym zabiegiem żywotność silnika). Ubytek mocy odczuwalny był tylko przy jeździe w górach. I nie mam tu na myśli naszych pagórków.

Od strony eksploatacyjnej problemy sprawiło dojście do świec zapłonowych czy filtra powietrza, bo trzeba demontować osłony boczne i zbiornik paliwa, a nawet odsuwać chłodnicę. Z drugiej strony motocykl jest bezawaryjny. Nawet po wyprawie w Azji czy blisko 6 tysiącach kilometrów non-stop w szkockim deszczu V-Stroma starczyło

umyć, wymienić mu olej i... jeździć dalej. Motocykl prowadził się niesłychanie lekko, był zwinny, wybaczał wszelkie błędy, a gdy potrzeba, miał naprawdę solidnego kopa, co zawdzięcza silnikowi w układzie V. Po przejechaniu 40 tys. km wymieniłem tylny amortyzator na amerykański, progresywny (istne cacko) oraz łożyska tylnego wahacza i koła (bardziej profilaktycznie, luzy były minimalne) oraz olej w przednim zawieszeniu. Zrobiłem też synchronizację przepustnic (było warto). Po 60 tys. km sprawdziłem zawory. Luzy okazały się wciąż dokładnie jak fabryka zaleca.

Absolutna bezawaryjność V-Stroma daje pewność dotarcia w dowolne miejsce świata. Choć już nim nie jeżdżę, tęsknię za tym motocyklem. Może kiedyś ten konkretny egzemplarz odkupię od szczęśliwej, obecnej użytkowniczki. O ile da się namówić... ■



OPINIE Z NASZEGO FB

ADAM GOŁĘBIEWSKI >>>

Miałem DL 650 z 2008 r. Moto bezawaryjne, bardzo uniwersalne i wygodne. Był to mój pierwszy motocykl. Zdecydowałem się na niego ze względu na moją posturę (na wszystkich innych wyglądałem jak na psie) i bardzo dobre opinie użytkowników. Teraz latam nowym, dużym V-Stromem. Radochy jest jeszcze więcej, a „fałka” z Akrapem brzmi miodnie!

LI SU >>>

Idelne rozwiązanie na nasze drogi. Wjedzie prawie wszędzie. Minus - trudny dla osób poniżej 175 cm wzrostu, troszkę za słaby; na dalsze podróże z plecaczkiem - o ile łączna waga nie jest za wysoka.

PAWEŁ BARTCZAK >>>

Jeździć, łać wachę i robić przeglądy w terminie, a będzie bezawaryjny. Większość prac serwisowych do zrobienia samodzielnie. Wygodny dla kierownika i plecaka. W trasie w pojedynkę - OK, z plecakiem i kuframi - trochę brakuje, ale daje radę.

JAKUB OCHWAT >>>

Kilka maszyn temu miałem K9. Jeden z lepszych motocykli na początek przygody z jednośladem, ale i nie tylko. Jedynie zauważalne problemy, to mocne nurkowanie przodu podczas hamowania, co było lekko irytujące podczas jazdy z „plecaczkiem”.