

Cijena **63.000 kn**



Praktično rješenje: na desnoj strani ispod sjedala postavljena je jabučica za reguliranje opterećenja opruge jednostrukog stražnjeg amortizera

Suzuki V-Strom 650

Umanjena verzija V-Stroma pogonsku grupu preuzima s cestovnog modela SV 650. Na cesti je vrlo udoban, odličnih je performansi, ne vibrira i pravi ga je užitek voziti. Cijena mu je pristupačna i gotovo da nema neku ozbiljniju manu

Ove sezone Suzuki se iznova oslanja na svoj provjereni recept po kojem nakon dvocilindričnog litarskog ostvarenja s godinom ili dvije zakašnjenja na tržište dolazi i umanjena verzija srednje zapremine. Prvi ovakav projekt uspješno je prezentiran još prije dosta vremena s modelom TL 1000 S i njegovim "mini" izvedenicama SV 650 i SV 650 S. Nakon što se Suzuki pretprošle sezone konačno odvažio i, po svemu sudeći uspješno, bacio rukavicu konkurenciji u klasi maks endura litarske zapremine, bilo je samo pitanje vremena kada će na red doći i realizacija "malog" V-Stroma.

O ovom motociklu se govori već dugo, pogotovo zato jer je u matičnoj kući na raspolaganju dvocilindrični motor izvanrednih kvaliteta kao što je onaj na modelu SV 650. Isto tako, u segmentu cestovnih enduro motocikala srednje zapremine osim Hondinog modela Transalp 650, svojevrsnog "evergreena" u ovoj klasi, gotovo da i nema neke ozbiljnije konkurencije.

Zahvaljujući novom uvozniku Suzukija za Hrvatsku, tvrtki "Sport Mobile", članici "Eurorent grupe", koji su na Zagrebačkom Velesajmu domaćoj javnosti prezentirali proizvodnu paletu ove japanske moto tvrtke, motocikl smo na test dobili odmah po završetku "ZG Auto Showa".

Već na prvi pogled vidljivo je da je V-Strom 650 gotovo u potpunosti kopija snažnijeg V-Stroma 1000, naravno, s potrebnim prilagodbama koje su bile potrebne zbog ugradnje novog agregata. Razlike su uočljive i na nekolicini vanjskih detalja kao što je jednostruka ispušna cijev na stražnjem kraju koja zamjenjuje dvostruku, podesivi vjetrobran, te nedostatak donje oplata i štitnika za



ruke na upravljaču. Sve ostalo, a tu mislimo na crte dizajna, karakter ciklistike, dimenzije guma i ostalo, isto je kao i modelu od jedne litre.

Poput većeg brata i V-Strom 650 djeluje masivno, a ukupni izgled dodatno mu "otežavaju" velika dvostruka svjetla srijeda i vjetrobranska oplata. Izgled ovog motocikla nije svima po volji, no, nama se svidio. Ipak, poznato je da je pitanje dizajna subjektivno mišljenje, tako da zaključak o vizualnom dojmu ostavimo svakom čitatelju zasebno.

No, zanemarimo li pitanje vanjskog izgleda, prvo što treba reći je da se V-Strom odlikuje visokim stupnjem završne obrade i kvalitetno dizajniranom ergonomijom. Ovo se najbolje vidi po besprijekorno izvedenim spojevima gornjeg dijela spremnika goriva i sjedala. Isto vrijedi i za spoj stražnjeg kraja i nosača prtljage od lake slitine koji ujedno služi i kao rukohvat za suvozača. Dobro odmjeren položaj oslonaca za noge i upravljača osiguravaju prirodan i udoban smještaj vozača. Nekim članovima test tima ispočetka se nije svidio oblik upravljača koji pomalo podsjeća na rješenja više svojstvena custom proizvođača, zbog krajeva koji su dosta svinuti prema unatrag, ali nakon nešto duže vožnje svi smo došli do zaključka da je upravo taj parametar zaslužan za minimalno opterećenje ruku.

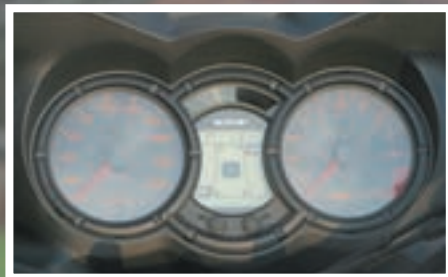
Nadalje, motor manjeg obujma omogućio je spuštanje ravnine sjedenja za 2 cm u odnosu na model od 1000 ccm, a to sve ide u prilog manevarskim sposobnostima motocikla.

Instrument ploča je velikih dimenzija, pregledna i daje mnoštvo podataka, a sastoji se od dva analogna okrugla instrumenta, obrtomjera i brzinomjera, i središnjeg LCD zaslona na kojem se oči-

Hrabro srce



Iako masivne dimenzije na prvi pogled pomalo zastrašuju, V-Strom 650 se u vožnji ponaša vrlo krotko, dovoljno je agilna, a vibracije su svedene na minimum



Upravljačka ploča sastoji se od dva analogna instrumenta, obrtomjera i brzinomjera, a između njih je smješten LCD zaslon na kojem se očitavaju vrijednosti razine goriva u spremniku, temperature rashladne tekućine, sat, te jedan glavni i dva parcijalna brojača prijeđenih kilometara



Srijeda se ugrađuju dvostruki plivajući diskovi promjera 310 mm na koje djeluju dvoklipna kočiona kliješta, a straga disk promjera 260 mm i jednoklipna kliješta

tavaju informacije o količini goriva u spremniku, temperaturi, točnom vremenu, te dnevnom i ukupnom broju prijeđenih kilometara.

Električne komande su potpune, intuitivne i jednostavne za korištenje. Ovdje moramo spomenuti i prisutnost "hazard" prekidača za istodobni rad sva četiri pokazivača pravca. Ne smijemo zaboraviti niti praktično vjetrobransko staklo koje se po visini može podešavati u rasponu od 5 cm. Nezgodno je jedino što pomicanje nije automatizirano, već

ručno, tako da je za pomicanje u neki od tri moguća položaja potrebno prvo otpustiti, pa ponovno pritegnuti vijke kojima je vjetrobransko staklo učvršćeno.

Kao što smo već spomenuli, masivni aluminijski okvir identične je konstrukcije kao i na kapacitetnijoj verziji. Neke manje preinake pretrpjela je stražnja vilica koja je "smršavila" kako bi se bolje prilagodila manjoj težini i snazi pogonskog agregata. Što se ovjesa tiče ni tu nije bilo nekih velikih izmjena. Srijeda se i kod ove verzije ugrađuje klasična vilica s cijevima promjera 43 mm i hodom od 160 mm koja se može podešavati djelovanjem na opterećenje opruge. I stražnji jednostruki amortizer ima mogućnost djelovanja na opterećenje opruge, u koju svrhu je s desne strane postavljena vrlo praktična jabučica. Isto tako, moguće je djelovanje i na hidraulično istezanje, i to pomoću posebnog vijka koji je smješten u osnovi samog amortizera.

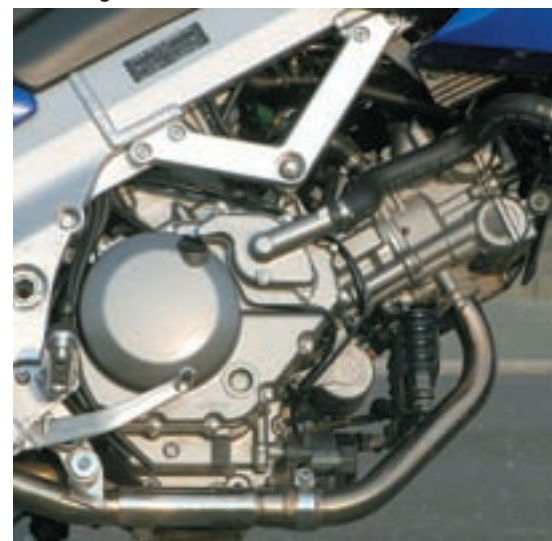
Kočioni sustav povjeren je prednjim plivajućim diskovima promjera 310 mm na koje djeluju čeljusti sa po 2 klipića i stražnjem disku promjera 260 mm na koji djeluje čeljust s jednostrukim klipićem.

Pogonski agregat je poznati dvocilindraš pod 90 stupnjeva koji se ugrađuje, kao što smo već napomenuli, i u cestovne modele SV 650 i SV 650 S. U skladu s novom namjenom ukupna snaga smanjena mu je sa 72 KS pri 9.000 okr./min. na 66 KS pri 8.800 okr./min. uz nešto povoljniju vrijednost okretnog momenta od 6,1 kgm pri 6.400 okr./min. Izmijenjena je i kutija airbox-a, koja je sa 8,5 smanjena na 7,8 litre, a blažeg profila su

i brijegovi osovine u glavi, a sve to kako bi se ostvarilo bolje razvijanje snage pri srednje niskim režimima vrtnje. Dakako, i "mališan" ima svu silu tehničkih rješenja koja smo već više puta opisivali. Napajanje gorivom riješeno je sustavom elektronskog ubrizgavanja s leptirastim tijelima promjera 39 mm koja su opremljena sa dva ventila, SDTV (Suzuki Dual Trottle Valve System).

Jednim ventilom upravlja komanda gasa s upravljača, a drugim 16 bitna elektronska centrala ECM. Kod hladnog starta aktivira se Auto Fast Idle System (AFIS) centrala koja mjeri temperaturu rashladne tekućine i regulira otvorenost sekundarnog ventila. Osim povećanja

Na motociklu se ističu aluminijski okvir i odličan motor izveden iz agregata cestovnog modela SV 650 i SV 650 S



Stražnjim krajem dominira samo jedna ispušna cijev s katalizatorom





okretnog momenta i linearnijeg isporučivanja snage sva ova čuda elektronskih pomagala utječu i na smanjenje emisija štetnih tvari koja i kod V-Stroma 650 zadovoljavaju Euro 2 norme.

U sjedalu V-Stroma 650 vozač je odmah u svom elementu, iako u prvi trenutak proporcije motocikla djeluju pomalo zastrašujuće. Težina od 189 kg nije pretjerana, ali se osjeća prilikom manevriranja na mjestu i to pogotovo kada je pun spremnik goriva zapremine 22 l. No, čim se motocikl nađe u pokretu, odmah do izražaja dolazi sjajna upravljivost kojoj u prilog ide velik zakretni kut upravljača, kao i 17 kg manje u usporedbi s kapacitetnijim modelom, što se u vožnji itekako osjeća.

Motor uvijek spremno odgovara i na najmanji pokret ručice gasa. Najviše nas je impresionirala gotovo nevjerovatna elastičnost i pravilnost razvijanja snage "malog" dvocilindraša od 650 ccm. Isto tako su i vibracije motora svedene na najmanju moguću mjeru, a u vožnji gotovo da se i ne osjećaju. Jedino se iznad 7000 okr./min javljaju sasvim blage vibracije koje su primjetne u području sjedala i upravljača kao i na osloncima za noge suvozača.

Jedinu zamjerku mogli bismo uputiti šest brzinskom mjenjaču koji bi mogao biti mekši i kraćeg hoda, iako je prilikom izmjene stupnjeva iznimno precizan. Vjetrobranska zaštita vrlo dobro obavlja svoju zadaću i strujanje zraka konstantno usmjerava iznad visine kacige vozača. Naravno, ako je vozač višeg stasa, podesit će vjetrobransko staklo prema svojim proporcijama. Ramena su nešto slabije zaštićena, no, vjetrobranska zaštita je unatoč tome u cjelini vrlo dobra.

Manja maksimalna snaga u usporedbi s modelom od 1000 ccm osjeća se, ali s modelom 650 to može biti i svojevrsna prednost jer je u vožnji sve nekako lakše i pitomije, što će najviše cijeniti manjeiskusni vozači ili oni koji će ovaj motocikl često koristiti u gradskim gužvama. No, ovo ne znači da "malom" V-Stromu nedostaje snage. Naprotiv, agregat ima dovoljno snage za svaku namjenu, a i ubrzanja su mu sasvim respektabilna.

Fluidnost u vožnji zasluga je dobrog okretnog momenta i velike elastičnosti

ti motora. Tvornički deklarirana maksimalna brzina od 180 km/h čini nam se sasvim dovoljna za afinitete ovog motocikla.

U cjelini motocikl se odlikuje zavidnom putnom brzinom i visokim stupnjem stabilnosti i udobnosti. S druge strane, visoko postavljen spremnik goriva velike zapremine i nešto duži međuosovinski razmak ponešto ograničavaju agilnost motocikla što se osobito osjeća na kratkim uzastopnim zavojima. U navedenim uvjetima V-

Kao i kod snažnije verzije, prednjim krajem dominiraju uglate linije i velika dvostruka svjetla





Strom 650 pokazuje izvjesnu tromost pri naglim promjenama pravca kretanja i zahtijeva izvjesni napor kako bi se spustio u zavoj. No, ukoliko ga usporedimo s jačom verzijom, promjena smjera se izvodi puno jednostavnije. Nasuprot tome, kad se jednom postavi u zavoj, Suzukijev maks i enduro srednje zapremine vrlo pouzdano i sigurno drži nagib bez ikakvih nesigurnosti ili "lelujanja" svojstvenih motoklima ove klase.

Ovakvo ponašanje zasluga je i ovjesa koji se odlikuje hodom prednjih vilica od svega 160 mm, što je manje nego kod

konkurentnih modela. Iako ovakva postavka ni malo ne utječe na razinu udobnosti, umanjena su spomenuta "lelujanja" u zavojima, kao i osjećaj propadanja prednjeg kraja prilikom agresivnijeg kočenja, što je pojava prisutna kod većine današnjih endura.

Kočnice su dovoljno snažne i modularne, iako po našem mišljenju ne bi škodilo nešto više žestine, pogotovo na prednjem kotaču. S obzirom da smo ljubitelji agresivnijih kočnica, sprijeda bismo umjesto dvoklipnih radije vidjeli četveroklipna kočiona klješta s modela od 1000 ccm.

Na temelju ovog testa teško je uopće govoriti o nekoj ozbiljnijoj maniri modela Suzuki V-Strom 650. Čak je i cijeli test tim Moto Pulsa bio primoran sazvati kolegij ne bi li iz zajedničkih dojmova konstatirali neki nedostatak vrijedan spomena.

No, bez obzira na to, jedno je sigurno: Honda Transalp će u ovom modelu dobiti izrazito žilavog protivnika, i to ne samo zato što je riječ o motociklu sa suvremenijim motorom i okvirom, nego i zato što mu je i cijena od 63.000 kn (Honda Transalp - 65.790 kn) primamljiva. ✓

Boris Metikoš



PREDNOSTI

- položaj vozača
- elastičan motor
- vjetrobranska zaštita

NEDOSTACI

- težina
- tvrd mjenjač
- prostor pod sjedalom

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V-90°, četverotaktni, promjer x hod: 81x62,6 mm, obujam 645 ccm, odnos kompresije 11,5:1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje sa leptirastim tijelima promjera 39 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 6 brzina. **Okvir:** dvostruke aluminijske grede. **Ovjes:** sprijeda klasična vilica s cijevima od 43 mm, hod 150 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 150 mm. **Gume:** prednja 110/80-19 (2,50x19), stražnja 150/70-17 (4,00x17). **Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm sa 2 klipčića, straga disk od 260 mm i 1 klipčić. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.290, širina 840, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.390, težina 189 kg. **Deklarirano:** snaga - 66 ks (49 kW), pri 8.800 okr./min., max. okr. moment - 6,1 kgm (60 Nm) pri 6.400 okr./min. **Sprennik goriva:** 22 l.