

# Viel Motorrad fürs Geld



Fotos: fbn, Buenos Dias

Auf den ersten Blick von der V-Strom 1000 kaum zu unterscheiden: Die DL 650 trägt allerdings nur rechts den Auspuff oben.

**Zwei Jahre nach der V-Strom 1000 bringt Suzuki jetzt eine V-Strom 650. Wie schlägt sich die kleine gegenüber ihrer großen Schwester? Lohnt es sich, angesichts gesparter 2500 Euro auf die Mehrleistung von 30 PS zu verzichten?**

Von Ulf Böhringer

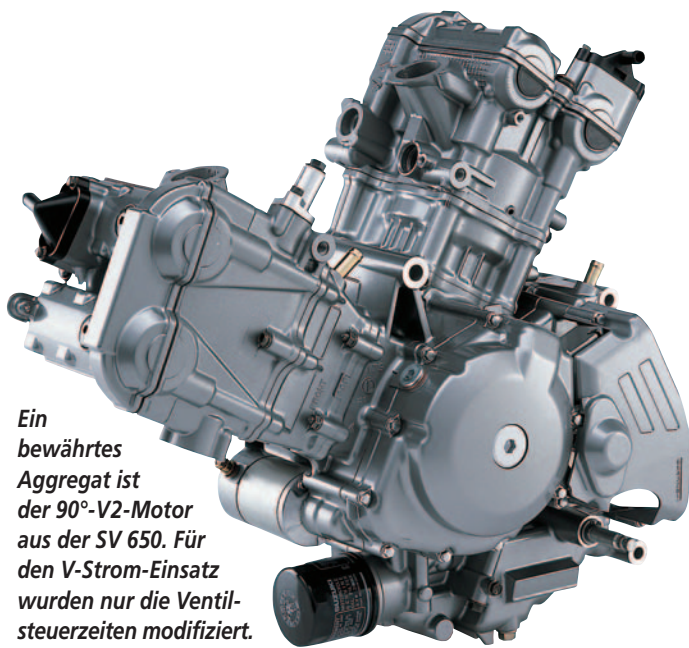


**W**er bislang ein zweizylindriges Tourenmotorrad der Mittelklasse suchte, landete zwangsläufig bei Honda: Die voll asphaltorientierte Fraktion griff zur Deauville, die Kieselstein-Kumpels schnappten sich die Transalp 650. In der kommenden Saison besteht Wahlfreiheit: Suzuki lässt mit der DL 650 V-Strom eine kleinere Schwester der V-Strom 1000 von der Leine. Und die macht ihre Sache so gut, dass selbst Suzuki-Leute (natürlich nur hinter vorgehaltener Hand) zugeben, dass sie sich schöner fährt als die Tausender. Der REISE MOTORRAD-Tester ist – das sei an dieser Stelle bereits zugeben – derselben Meinung.

Als „Sport-Enduro Tourer“

will Suzuki die V-Strom-Modelle verstanden wissen. Doch das grenzt fast schon an Etikettenschwindel. Denn die V-Strom 650 ist, wie schon die V-Strom 1000, keine Enduro. Das verdeutlicht ihre ganze Konzeption. So findet sich beispielsweise ein Motorschutz weder in der Serienausstattung noch im Zubehörprogramm. Auch die straßentypischen Federwege von 150 mm scheinen so unwichtig sein, dass sie Suzuki in den Presseinformationen gleich ganz verschweigt. Selbst in der hausinternen Positionierung der Marketingstrategen von Suzuki ist das neue Bike im Gegensatz zu Mitbewerbern wie BMW F 650 GS und Honda Transalp nicht im gemischten On- und Off Road-, sondern nur im Straßeneinsatzbereich angesiedelt.

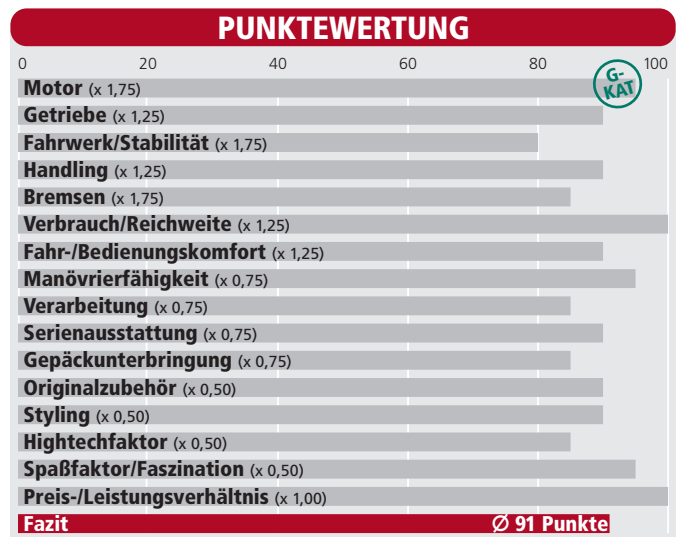
**Ohne Verkleidung und Tank offenbart die DL 650 ihr Innenleben: Der Alurahmen sorgt für das geringe Gewicht von nur 213 Kilogramm.**



Ein bewährtes Aggregat ist der 90°-V2-Motor aus der SV 650. Für den V-Strom-Einsatz wurden nur die Ventilsteuerzeiten modifiziert.

Und auf der Straße ist die V-Strom 650 denn auch in der Praxis in ihrem Element. Sie ist ein ausgesprochen leicht zu fahrender und zu handhabender, straffer, aber dennoch komfortabler Tourer, der allerdings mit einer Agilität loslegt, dass Augen groß und Münder rund werden. Insofern ist das „Sport“-Attribut nicht ganz unberechtigt. Doch von einer Ducati Multistrada ist die V-Strom 650 himmelweit entfernt.

Das von der SV 650 übernommene Triebwerk (mit regeltem Katalysator) erhielt andere Ventilsteuerzeiten; zwar sinkt dadurch die Maximalleistung geringfügig auf knapp 67 PS bei 8.800/min, doch rechtfertigt das Mehr an Durchzug – woran die kürzere Übersetzung ebenfalls beteiligt ist – diesen Eingriff voll. Im Unterschied zur 1000er lässt sich die kleine V-Strom auch schon mit Drehzahlen zwischen 2.000 und 3.000 be-



wegen (und beschleunigen!), was sie weitaus leichter fahrbar macht. Wer am rechten Lenkerende richtig zulangt, kann auf Land- und Bergstraßen erstaunliche Fahrleistungen realisieren. Auf der Autobahn zeigte der Tacho des Testbikes maximal stramme 198 km/h bei voll ausgedrehten 9.000 Touren an – Respekt.

Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt bei 10.600, und das dreht der V2 sogar, wenn der Fahrer es

anlage und die Höchstgeschwindigkeitsstabilität können voll und ganz überzeugen. Wahrscheinlich würde ein ABS vom möglichen Kundenkreis akzeptiert, doch derzeit ist Suzuki auf diesem Ohr noch taub. Die Schräglagenfreiheit überzeugt, das Kurvenverhalten sowieso: ein leicht zu fahrendes Motorrad mit reichlichen Stabilitätsreserven!

Sehr gelungen ist auch die Ergonomie: Das Dreieck Lenker-Sitz-Rasten stimmt für

## KOSTEN, TECHNIK, TESTWERTE

### Kosten

Kaufpreis ca. 7.000 Euro  
Steuer jährlich 47,84 Euro

### Motor

Flüssigkeitsgekühlter 90°-V2-Motor. Vier Ventile pro Zylinder, durch zwei oberliegende, kettengetriebene Nockenwellen betätigt, elektronische Einspritzung mit zwei Ventilen. Leistung 66,6 PS (49 kW) bei 8.800/min, maximales Drehmoment 60 Nm bei 6.400/min. Hubraum 645 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81,0 x 62,6 mm, Verdichtung 11,5:1. Geregelter Katalysator.

### Kraftübertragung

6 Gänge, Lamellenkupplung im Ölbad.

### Fahrwerk

Druckguss-Aluminium Rahmen. Vorn Telegabel, Ø 43 mm, Federweg 150 mm, Vorspannung einstellbar. Hinten Alu-Kastenschwinge, Vorspannung hydraulisch und Dämpfer-Druckstufe einstellbar, Federweg Zentralfederbein 150 mm.

### Räder und Bremsen

Dreispeichen-Alu-Räder, Felgenreife 2,5 Zoll, hinten 4,0 Zoll. Schlauchlose Bereifung vorn 110/80-R 19 M/C59H, Bridgestone TW 101J, hinten 150/70-R17 M/C69H, Bridgestone TW152F. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 310 mm, Schwimmsattelbrems-

zangen (Tokico), hinten Einkolben-Scheibenbremse (Nissin), Ø 260 mm, Nissin-Hauptbremszylinder.

### Maße und Gewichte

Radstand 1540 mm, Nachlauf 110 mm, Bodenfreiheit 165 mm, Lenkkopfwinkel 26 Grad. Sitzhöhe 820 mm, Gewicht 213 kg (mit Hauptständer 216 kg), Tankinhalt 22 Liter.

### Fahrleistungen

Spitze 180 km/h, Beschleunigung ca. 4,5 sec. (0-100 km/h), Testverbrauch 5,6 l Normal bleifrei/100 km.

### Wartungsintervalle

1.000, 6.000, dann alle 6.000 km; Ventileinstellung alle 24.000 km.

### Serienausstattung

Halbschalenverkleidung mit in drei Höhen einstellbarer Tourenscheibe. Cockpit mit Analog-Tachometer, Analog-Drehzahlmesser, Kilometerzähler, zwei Tageskilometerzähler, Kühlmittel-Temperaturanzeige, Zeituhr, Warnblinkanlage, Kontrollleuchten. Lenk-/Zündschloß. Bremshebel sechsfach einstellbar. Gepäckträger. Bordwerkzeug. Seitenständer. Farben: Schwarz, Silber, Blau.

### Zubehör

Hauptständer, heizbare Lenkergriffe, Kunststoff-Handschuttschalen, modellspezifisches Gepäcksystem (ab ca. März 2004)



Ein aufgeräumtes Cockpit mit allen nötigen Anzeigen gehört zur Suzuki V-Strom 650.

beim Beschleunigen wirklich für nötig hält. Der Verbrauch von 5,6 Litern während der ersten Ausfahrt dürfte sich in der Praxis leicht auf durchschnittlich fünf Liter reduzieren lassen. Angesichts des 22-Liter-Tanks zeichnen sich hier enorme Etappenlängen ab.

Das Chassis entspricht weitgehend der 1000er, wurde lediglich technisch etwas abgemagert. Doch gegen keine der Maßnahmen muss protestiert werden: Sowohl die Arbeit der Feder-/Dämpfer-elemente wie der (von der 1000er stammenden) Brems-

Durchschnittsmenschen perfekt und lässt auch 1,90-Männer noch nicht verzweifeln; die 820 mm Sitzhöhe lassen aber auch 1,65-Frauen Land sehen. Sehr wirksam und turbulenzfrei arbeitet das nach Lösen von zehn Schrauben in drei Höhen einstellbare Windschild. Sitz, Lenker, Spiegel, Hebeleien und Schalter sowie Instrumente sind ohne Tadel. Wobei es für den Kupplungshebel keine Verstellmöglichkeit gibt. Aber eine Warnblinkanlage ist an Bord, der geregelte Katalysator sorgt für gesetzkonforme Abgaswerte. ▽



**Leichtes Handling ist ein wesentliches Kennzeichen der neuen Suzuki V-Strom 650. Sie lässt sich leicht einlenken und behält den einmal eingeschlagenen Kurs souverän bei.**

Bei der Preisgestaltung übt sich Suzuki, wie gewohnt, in Zurückhaltung. Rund 7.000 Euro sind ein Wort und dürften dafür sorgen, dass auf die schon seit Ende November bei den Händlern bereitstehenden Vorführbikes genügend Interessenten zukommen.

Warum gibt es an der V-Strom 650 so gut wie gar nichts zu kritisieren? Die Antwort liegt ganz einfach in

den ausgewogenen Qualitäten dieses Motorrads. Draufsetzen, wohlfühlen, grinsen. Natürlich nur auf Asphalt, dort aber – im Gegensatz zur 30 PS stärkeren und rund 2.500 Euro mehr kostenden V-Strom 1000 – ohne Einschränkungen. So gilt heute für die V-Strom 650 dasselbe, was schon immer auf die SV 650 zutrifft: viel Motorrad fürs Geld. □

## Grundsatz-Frage

Suzuki V-Strom 650 und Honda Transalp im Vergleich



Seit dem Ableben der BMW R 80 GS vor etwa zehn Jahren ist die Honda Transalp neben der Africa Twin aus gleichem Hause die einzige zweizylindrige Mittelklasse-Reiseenduro auf dem deutschen Markt. 39 kW/53 PS lauten die aktuellen Leistungsdaten, U-Kat und Sekundärluftsystem sind zwecks Abgasreinigung an Bord. Doch im Grunde ist bei der Transalp, die uns im Laufe ihrer mehr als 17 Produktionsjahre wegen ihrer Ausgewogenheit lieb geworden ist, alles wie immer: Stahlrahmen, kultivierter Dreiventil-V2 mit Vergaseranlage, Fünfganggetriebe, komfortable Fahrwerksabstimmung. In der Saison 2004 wird die neue Suzuki V-Strom 650 der in diesem Jahr in Deutschland über 1000 Mal verkauften Transalp allerdings voraussichtlich das Leben schwerer machen.

Wenn wir von der Transalp direkt auf die V-Strom umsteigen, dann fühlt sich die Fuhre gehaltvoller an: erwachsener, stabiler, aber auch agiler. Und der anfangs notierte kleine Handlingvorteil der Transalp beim Einlenken in Kurven ist schon nach einer halben Fahr-Stunde vergessen. Im Gewicht liegen beide nahezu gleichauf: 213 Kilogramm weist der Fahrzeugschein für die Suzuki aus, 211 Kilogramm für die Honda. Bei der Sitzhöhe beträgt der Unterschied 25 mm; die Suzuki belastet es bei 820 mm. Doch auch in vielen anderen Punkten ist die V-Strom im Vorteil: Der 49 kW/67 PS starke Einspritzmotor weist nicht nur auf dem Papier mehr Leistung aus, sondern zieht in Verbindung mit dem Sechsgang-

getriebe auch richtig gut durch. Pluspunkte sammelt die Suzuki zudem bei der Dimensionierung von Gabel (43 zu 41 mm), Bremsen (Scheibendurchmesser vorne 310 zu 256 mm), Windschutz, Zuladung (über 200 kg zu knapp 180 kg) – und auch beim Preis: Den ca. 7000 Euro der neuen V-Strom stehen 7490 Euro für die Transalp gegenüber.

Dafür macht die Transalp auch dort noch eine passable Figur, wo der Asphalt zum Naturweg mutiert ist und vielleicht gar eine Schotterauflage hat. Ihr 21 Zoll großes Vorderrad und die deutlich längeren Federwege (200 mm vorn, 172 mm hinten) zahlen sich dann aus. Die Suzuki ist schon konzeptionell fürs Fahren abseits des Asphalts kaum geeignet: 150 mm Federwege sind Straßen-Standard, das 19 Zoll-Vorderrad eher auch. Nicht mal ein Quadrat-zentimeterchen lapprigen Kunststoff schützt Motor oder Ölkühler vor aufgewirbelten Steinen. Nein, nein: Die Suzuki hat jenseits des festen Untergrunds eigentlich nichts verloren.

Für die Honda Transalp bedeutet das Erscheinen der Suzuki V-Strom, dass sie künftig am Markt mehr Druck bekommt. Denn viele Transalpinisten fahren weder in den Alpen noch anderswo off the road. Und on the road kann die V-Strom alles besser oder zumindest gleich gut – und ist auch beim Preis im Vorteil. Im Onroad-Offroad-Mix ist die Transalp allerdings weiterhin fast allein auf weiter Flur. So gesehen ist der Vergleich im wahrsten Sinn des Wortes auch eine „Grundsatz-Frage“, eine Frage des Untergrundes. fbn



**Eine O-Ring-Kette stellt den kostengünstigen Antrieb des Hinterrades dar.**



**Unterstützt die vordere Doppelscheibenbremse gut: Einzelscheibe am Hinterrad.**



**Wirksam und gut dosierbar zeigt sich die 310 mm-Doppelscheibenbremse vorne.**



**Jetzt auch bei Suzuki: Hydraulische Einstellung der Feder-Vorspannung.**



**Groß, solide und plan mit der Sitzbank: Gepäckträger der V-Strom 650.**



**Mit 820 Millimetern ist die Sitzhöhe der V-Strom 650 niedrig.**