

HET AVONTUUR LIGT OM DE HOEK

Honda
XL750 Transalp

KTM
790 Adventure

Suzuki
V-Strom 800DE

Yamaha
Ténéré 700



Vaak zijn er in eigen land of zelfs in je eigen regio gebieden waar je nog nooit bent geweest, gewoon omdat ze van de hoofdwegen af liggen of zelfs helemaal geen verharde wegen hebben. Je hoeft dus helemaal niet zo ver weg om nieuwe streken te ontdekken, en daarvoor zijn er eigenlijk geen geschiktere motoren dan allroads of adventures. Vier concurrenten uit de middenklasse treffen elkaar opnieuw, na diverse updates.

| Tekst: Ralf Schneider; Foto's: Arturo Rivas, mps-fotostudio |





Honda XL750 Transalp

De nieuwe kleurstelling, die doet denken aan die van de oorspronkelijke Transalp, staat de nieuwe versie bijzonder goed. De vering is nu stugger gemaakt; bij de volgende update mag er wel iets worden gedaan aan de erg lange gearing.





Het 5-inch TFT-dashboard werd qua lay-out en informatieverstrekking licht gemodificeerd. Nieuw is de buitentemperatuurgave.



De neus werd gerenoveerd, de koplamp nieuw ontworpen. Nu kijkt de goedmoedige Transalp je iets grimmiger aan.



De nieuwe vering voelt veel stugger aan. Maar nog steeds is alleen de veervoorspanning achter verstelbaar.



Nieuwe knoppenwinkel met minuscule, verlichte vierweschakelaar. Met dikke handschoenen aan is de bediening een beetje lastig.

Oké, sensatiezoekers en liefhebbers van exotische bestemmingen zullen van zo'n soort missie niet opgewonden raken. Er zijn langs de Orinoco-rivier of in de Himalaya vast spannendere reisdoelen, maar ook de Veluwe of Zuid-Limburg, of ietsje over de grens bijvoorbeeld de Ardennen en Eifel, hebben hun charme. Als je er goed thuis bent, zijn er soms zelfs nog onverharde wegen en paden te vinden. Bovendien kun je dit soort bestemmingen aandoen met aanzienlijk minder investering in planning, organisatie en reistijd. Daarom hebben we voor deze test ook afgezien van bagagerollen en koffersets. Ze zijn echter bij alle fabrikanten als origineel accessoire leverbaar; op de Suzuki in deze test zit onder andere al een draagrek voor de aluminium zijkoffers. De reden voor het opnieuw bij elkaar brengen van deze vier motoren (zie MotoPlus 22/2023) was eigenlijk de opgewaardeerde Aprilia Tuareg 660 Rally, maar helaas bleek de importeur ten tijde van de test nog geen demo-model beschikbaar te hebben. Jammer, want de Tuareg is een erg leuke verrijking van dit segment en verdient meer aandacht. Dat komt op een later moment dus nog.

Omdat echter ook Honda, KTM en Yamaha respectievelijk de Transalp 750, 790 Adventure en Ténéré 700 voor 2025 hebben opgefrist, was er genoeg aanleiding voor een reünie. De Honda en de Yamaha kwamen overigens geheel zonder accessoires opdraven, bij de KTM was wel het veelomvattende Tech Pack geïnstalleerd (met Quickshifter+, MSR en cruise-control, en ook inbegrepen is het Rally Pack, bestaande uit de Rally-rijmodus, tractiecontrole met 'spin adjuster' in negen standen en instelling van de gasrespons). Overigens zal het de oplettende lezer al zijn opgevallen dat de testmotor een 2024-model is; het 2025-model is er in een oranje en een witte kleurstelling. Er zijn echter ook een paar technische verschillen, waarvan de belangrijkste is dat de voorvork van het 2025-model instelbare in- en uitgaande damping heeft. Verder is de kleine grille op de carterbeschermplaat nu standaard.

Aangezien de Ténéré 700 nu voor de tweede keer sinds 2023 onder handen is genomen, en deze keer ook wat grondiger, beginnen we met die Yamaha. Wat meteen opvalt is de nieuwe koplamp, met nu meer rechthoekige in plaats

van ronde lenzen. Ook het plaatwerk en het zadel werden nieuw vormgegeven, zij het nauwelijks zichtbaar. De net als voorheen volledig instelbare vering kreeg een nieuwe, behoorlijk stugge afstemming. Goed zichtbaar is ook het wederom vernieuwde dashboard, een 6,3 inch metend TFT-scherm dat nu met eveneens nieuwe armaturen wordt bediend. Helaas heeft Yamaha verzuimd om de benzinemeterweergave te verbeteren. Het is nog steeds zo dat wanneer je al zo'n 50 kilometer op reserve rijdt, er maar 12 liter in de 16-liter tank gaat. Je zou dan dus nog zo'n 100 kilometer verder kunnen! Het is erg onpraktisch dat ongeveer een derde van je totale actieradius als reserve telt. Temeer daar het geknipper op je dashboard op den duur irriteert.

Met de huidige tijd meegaand heeft de Ténéré 700 nu – mits je de My Ride-app van Yamaha zelf op je telefoon hebt – de gebruikelijke gadgets als connectivity, muziek en navigatie. Zonder die app heb je in elk geval wel de twee motormappings (Explore en Sport) en een met een simpele druk op de knop te deactiveren tractiecontrole en dito ABS op het achterwiel. Meer nog dan zelfs de KTM is de Ténéré »



Het al vaak geprezen dashboard van de KTM, met een 5-inch TFT-scherm. Veel informatie die op overzichtelijke en intuïtieve wijze wordt weergegeven.



De hoge, vaste ruit en de stevige handprotectoren op de KTM 790 Adventure zijn uitstekend. De vormgeving blijft markant c.q. polariserend.



Kan bijna niet beter: de degelijke, verlichte vierwegschakelaar en logische menustructuur vergemakkelijken het navigeren door de vele menu's.



Naast de extreem ver naar onderen doorlopende tankwangen valt bij de KTM ook de grootste carterbeschermp plaat van dit kwartet op, die overigens standaard wordt gemonteerd.

gemaakt op terreinvaardigheid, wat je merkt aan de ergonomie met het smalle, nauwelijks gekromde stuur, de slanke achterkant en het nieuwe, spartaanse zadel. De tank (nu eindelijk met scharnierende tankdop) en het zadel werden anders gevormd om je bij terreingebruik meer bewegingsvrijheid en gevoel in de voorkant te geven. Allemaal dingen die op lange afstanden op asfaltwegen niet per se een voordeel zijn. Maar als je langdurige, vermoeiende ritten (overigens op een forse zithoogte van 890 millimeter) niet kunt uitzitten, dan moet je ze gewoon doorstaan – letterlijk en figuurlijk. De door Yamaha 'CP2' gedoopte parallel-twin met de inmiddels door bijna iedereen toegepaste 270°-krukas (dus 90 graden uit elkaar staande krukappen) bleef op de aanpassing aan de emissienorm Euro5+ na ongewijzigd. Dit blok toont maar weer eens aan dat specificaties soms alleen maar papieren waarden zijn. Zijn minstens 66 cc kleinere cilinderinhoud en minstens 10 pk en 11 Nm minder dan zijn concurrenten kan hij dankzij een passende korte gearing behoorlijk compenseren, zoals je kunt zien in de acceleratiewaarden in de hoogste versnelling. Een kortere gearing geeft immers

simpelweg meer trekkracht aan het achterwiel. De twee nieuwe rijmodi zouden in plaats van 'Explore' en 'Sport' ook 'Jekyll' en 'Hyde' mogen heten, want zo goedmoedig en welgemanierd als de twin zich gedraagt in Explore, zo agressief en wild gedraagt hij zich in Sport (binnen het kader van zijn mogelijkheden welteverstaan). Bij het poken op een lege buitenweg dikke pret, maar bij het gewoon meerijden met het verkeer bijna een crime. Gelukkig zijn er maar een paar drukken op de knop nodig om van rijmodus te wisselen. Helaas bleef echter ook de versnellingsbak ongewijzigd. Die was nog nooit het sterkste punt van deze configuratie en bij deze testmotor schakelde hij gevoelsmatig nog wat hakeriger dan anders. Jammer, maar uiteindelijk nog geen reden om de ondanks alle nieuwe elektronische gimmicks nog steeds behoorlijk puristisch opgezette Ténéré 700 niet te mogen. De goede verkoopcijfers van dit model tonen aan dat de consequente (terrein-)opzet van de Ténéré door het koperspubliek wordt gewaardeerd.

Ook een goed verkocht model is de Transalp 750. Het 2025-model herken je meteen aan

de nieuwe neus met de nieuwe led-koplamp. De lichtopbrengst daarvan is weliswaar verbeterd ten opzichte van zijn voorganger, maar de bundel heeft een hele harde licht/donkergrens. Verder verandert de lichtbundel van de – net als bij de andere drie vast op het frame gemonteerde – koplamp bij rijden in bochten zodanig dat je vanaf een bepaalde hellingshoek letterlijk in het duister tast. Da's meer avontuur dan ons lief is, dat doet de concurrentie beter. Ook nieuw respectievelijk vernieuwd is het 5-inch TFT-dashboard met veranderde lay-out en andere menustructuur, waarbij ondergetekende het oude systeem eerlijk gezegd prettiger vond. De bediening van het dashboard wijst grotendeels zichzelf via een eveneens nieuwe knoppenarmatuur met minuscule maar wel verlichte vierwegknopjes. Niet zichtbaar maar bij het rijden meteen voelbaar en ook beslist de belangrijkste modificatie is de merkbaar stuggere vering, waarvan overigens nog steeds alleen de veervoorspanning achter verstelbaar is. Daar waar bij het vorige model met name de te zacht gedempte achterchokdemper bij een vlot tempo over een hobbelige weg wild pompend een stoorzender »

KTM 790 Adventure

De KTM heeft als enige een tweedelig en vooraan in twee hoogten instelbaar zadel, dat behoorlijk geschikt is voor toergebruik. De parallel-twin zit verscholen tussen de tank en de tussendemper van het uitlaatsysteem.





Suzuki V-Strom 800DE

De V-Strom had er deze keer heel wat extra's op zitten. Daartoe behoren naast de valbeugels en mistlampen ook het kofferrek voor de aluminium zijkooffers, de stevige carterbescherming en de handvatverwarming.





Een inmiddels bekend en naar huidige maatstaven bijna simpel dashboard, dat echter wel mooi overzichtelijk is en niet wordt verpest door styling-geintjes.



Het kleinste ruitje in deze test. Het is echter wel verstelbaar, zij het wat omslachtig. De handkappen zijn fragiel. De koplamp geeft veel – maar ook vlekkerig – licht.



De al even markante als robuuste carterbeschermplaat à 349 euro is net als veel andere spullen op deze testmotor onderdeel van het officiële accessoiresprogramma.



De Suzuki V-Strom 800DE heeft een fijn zadel dat geschikt is voor lange ritten, zowel voorop als achterop. Helaas zuigen de vele stiknaden graag water op.

was, is er nu duidelijk meer rust in het geheel. Perfect is de opzet echter nog niet, want bij kleine oneffenheden is er qua aanspreekgedrag nog veel ruimte voor verbetering, en bij snel omgooien van links naar rechts en omgekeerd zit er net als voorheen veel beweging in de achterkant. Vergeleken met zijn voorganger is de verbetering echter goed voelbaar en je kunt er nu ook redelijk mee leven. Waar je verder nog steeds mee moet leven, is de net als voorheen ellenlange eindoverbrenging. Net als bij de Yamaha rij je vaak een versnelling lager dan bij de KTM en de Suzuki om de aansluiting niet te verliezen. Qua wendbaarheid zet de Honda de toon; geen van de andere drie laat zich zo gemakkelijk in de bocht gooien. Bij hogere snelheid gaat echter bij alle vier de motoren de gyroscopische werking van de 21-inch voorwielen zwaarder tellen dan het voordeel van de smalle 90/90-banden, en vragen ze meer overtuiging in het stuur. Voor sportieve straatrijders zijn er echter bij

alle vier de fabrikanten geschiktere modellen met dezelfde motorblokken. Maar ook wat je op straat kunt doen met deze vier adventuremodellen is al veel meer dan wat je normaal gesproken nodig hebt of zinvol is, om over toegestaan maar helemaal niet te praten. Wat beslist wel zinvol is op de Transalp is de comfortabele zit, die ook lange dagen in het zadel op ontspannen wijze mogelijk maakt.

Die zit is op de V-Strom 800DE zelfs nog een tikje comfortabeler en meer ontspannen, op de matige windbescherming na. Die is namelijk precies wat je verwacht van het kleine maar in elk geval in drie posities verstelbare ruitje. Voor sommigen waarschijnlijk een pluspunt, voor anderen die echt uit de wind willen zitten een minpunt. Afgezien daarvan doet de Suzuki (ook zonder alle hier gemonteerde accessoires) in zo ongeveer alle opzichten nog een stukje beter, sterker, gecultiveerder, volwassener en doorontwikkelder aan dan de Honda. Dat geldt ook

voor het licht. Je verwacht aanvankelijk weinig van de kleine koplampenzen, maar 's nachts werpt de Suzuki een soort op z'n kop staande vliegende schotel als lichtbundel op het wegdek. De grote, ietwat vlekkerige lichtbundel raakt ver voor het voorwiel de grond. Het nut daarvan blijkt bij het rijden van bochten, want de bovenste buitenranden van die vliegende lichtschotel verplaatsen zich dan naar dicht naast het voorwiel en verlichten zo de weg. Goed gemaakt, Suzuki!

De Suzuki is wel een stuk zwaarder dan de rest: het opgegeven rijklaar gewicht bedraagt 230 kilo, 20 meer dan de Honda en 22 meer dan de Yamaha (KTM vermeldt die waarde gek genoeg niet). Dat verklaart echter niet waarom de Suzuki in de verkoopprijzen nog niet de helft van de verkoopaantallen haalt van de Honda en de Yamaha.

Als je op zoek bent naar een comfortabele fiets met een sterk en gecultiveerd lopend motorblok inclusief nauwkeurige versnellingsbak met »



De Yamaha Ténéré 700 kreeg opnieuw een gemodificeerd TFT-dash-board, nu ook met diverse rijmodi, tractiecontrole, connectivity en nog veel meer.



Nieuwe, verlichte knoppeneenheid met vierweschakelaar en een eigenlijk logische richtingaanwijzerbediening, die echter toch gewenning vraagt.



De bekende en beproefde parallel-twin met 270°-krukas bleef ongewijzigd. Inclusief de dit keer erg hakerig schakelende versnellingsbak.



Qua comfort kan het nieuwe zadel wedijveren met materialen als marmer en staal. Zeer geschikt dus voor staand rijden.

standaard aanwezige op/terug-quickshifter, dan moet je zeker eens een nadere blik werpen op de V-Strom 800. De quickshifter werkt overigens uitstekend, zodat je de licht te bedienen koppeling alleen nodig hebt bij wegrijden en stoppen. Het aangrijppunt van die koppeling is wel erg smal, waardoor wegrijden steeds een soort balanceeract is tussen te veel toeren en afwurgen. Maar ook dat is iets waarmee je leert om te gaan.

Ook als je graag rijdt met iemand achterop en geen behoefte hebt aan connectivity en dergelijke, dan kan de Suzuki je motor zijn. Als je echter de hier geteste kleurstelling wilt, dan zul je goed moeten zoeken, want bij jaargang 2025 zijn de goudkleurige velgen er niet meer. De nieuwe kleurstellingen wit, geel en zwart hebben blauwe of zwarte wielen.

Last but not least komen we bij de KTM 790 Adventure, die overigens niet meer in Mattighofen wordt gebouwd, maar bij partner CFMoto in China. Bij al het slechte nieuws en de onzekerheid over de financiële situatie van het Oostenrijkse merk dreigen de kwaliteiten van de motoren wat op de achtergrond te raken. De 790

Adventure was tot nu toe nog geen echte verkoopklapper. Je zou kunnen denken dat de combinatie van de eigenzinnige Kiska-vormgeving en latent-pubere Ready-to-Race-borstklopperij maar een beperkt deel van het koperspubliek aanspreekt. Anderzijds ging de uiterlijk identieke maar technisch hoogwaardiger uitgeruste, snellere en in Mattighofen gebouwde – maar ook 3.770 euro duurdere – 890-versie al in grotere aantallen over de toonbank.

Als je de 790 gewoon objectief bekijkt, dan zie je een verrassend nuchtere motorfiets. We noemden de vormgeving al, en ook de door de bijzondere tankvorm met extreem ver naar onderen doorlopende wangen eigenzinnige zitpositie is iets waar je aan moet wennen; je zit dicht op het voorwiel met bredere gespreide benen. Het voordeel is dat je veel bewegingsvrijheid hebt en je kunt ver naar voren schuiven om meer druk op de voorkant te zetten c.q. de achterkant te ontlasten. Helemaal in lijn met de bedrijfsfilosofie.

De KTM gaat graag hard, geen van de andere motoren hangt zo goed aan het gas en draait zo gretig toeren. De standaardmapping van de KTM is ongeveer wat bij de concurrentie de

sportmodus is. En terwijl de quickshifter van de Suzuki ook bij volgas doorhalen met een ingetogen 'tak, tak, tak' door de versnellingen gaat, is het bij de KTM 'BAM, BAM, BAM!'. Een beetje show hoort er blijkbaar toch nog wel bij. Maar hij kan ook rustiger rijden in het dagelijkse verkeer. De afstemming van de vering (vanaf model 2025 met instelbare in- en uitgaande demping op de voorvork, voorheen volledig niet-instelbaar) doet ook bij niet-rallytempo op slechte wegen niet je vullingen uit je kiezen rammelen, de voorrem grijpt fatsoenlijk aan en mits je niet in de Rally-modus rijdt, blijft het achterwiel ook bij een noodstop in het ABS netjes aan de grond.

De bediening van alle elektronische snufjes is voorbeeldig, wijst zichzelf en de knoppen zijn fijn verlicht. De windbescherming is in wezen goed, maar wel luidruchtig, waarbij ondergetekende (1,86 meter) kampt met de sleuf in de ruit – die geleidt de wind precies op m'n vizier. De handprotectoren op de KTM zijn de enige die deze naam ook verdienen, en zijn koplamp maakt 's nachts rijden bijna een genot. Net als bij de Suzuki wordt het asfalt in bochten dicht »

Yamaha Ténéré 700

Uiterlijk is hij grotendeels de oude gebleven, hoewel zowel de koplamp als de neus en de zijpanelen licht werden gemodificeerd. Ruit en zadel zijn niet verstelbaar.



TECHNISCHE GEGEVENS

	Honda XL750 Transalp	KTM 790 Adventure	Suzuki V-Strom 800DE	Yamaha Ténéré 700
MOTOR				
Bouwwijze	parallel-twin met 270°-krukas	parallel-twin met 285°-krukas	parallel-twin met 270°-krukas	parallel-twin met 270°-krukas
Cilinderinhoud	755 cc	799 cc	776 cc	689 cc
Boring x slag	87,0 x 63,5 mm	88,0 x 65,7 mm	84,0 x 70,0 mm	80,0 x 68,6 mm
Compressieverhouding	11,0 : 1	12,7 : 1	12,8 : 1	11,5 : 1
Injectie	2x Ø 46 mm	2x Ø 46 mm	2x Ø 42 mm	2x Ø 38 mm
Koppeling	natte multiplaat met rem-koppelbegrenzer	natte multiplaat met rem-koppelbegrenzer	natte multiplaat met rem-koppelbegrenzer	natte multiplaat
Max. vermogen	67,5 kW (92 pk) bij 9.500 tpm	70,0 kW (95 pk) bij 8.500 tpm	62,0 kW (84 pk) bij 8.500 tpm	54,0 kW (73 pk) bij 9.000 tpm
Max. koppel	75 Nm bij 7.250 tpm	87 Nm bij 6.750 tpm	78 Nm bij 6.800 tpm	68 Nm bij 6.500 tpm
RIJWIELGEDEELTE				
Frame	stalen brugframe	stalen brugframe, meedragend motorblok	stalen brugframe	stalen dubbel wiegframe
Voorvork	upside-down telescoop, Ø 43 mm	upside-down telescoop, Ø 43 mm	upside-down telescoop, Ø 43 mm	upside-down telescoop, Ø 43 mm
Remmen v/a	Ø 310/256 mm	Ø 320/260 mm	Ø 310/260 mm	Ø 282/245 mm
Hulpsystemen	ABS, tractiecontrole	bochten-ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole	ABS, tractiecontrole
Wielen	2.15 x 21, 4.00 x 18	2.50 x 21, 4.50 x 18	2.15 x 21, 4.00 x 17	1.85 x 21, 4.00 x 18
Bandenmaat	90/90-21, 150/70 R18	90/90-21, 150/70-18	90/90-21, 150/70 R17	90/90 R21, 150/70 R18
Banden	Dunlop Trailmax Mixtour	Pirelli Scorpion STR	Dunlop Trailmax Mixtour 'B'	Pirelli Scorpion Rally STR
Banden in de test	Dunlop Trailmax Mixtour	Pirelli Scorpion Rally STR	Dunlop Trailmax Mixtour 'B'	Pirelli Scorpion Rally STR
MATEN EN GEWICHTEN				
Wielbasis	1.560 mm	1.509 mm	1.570 mm	1.595 mm
Balhoofdhoek	63,0°	64,1°	62,0°	63,0°
Naloop	111 mm	108 mm	114 mm	105 mm
Veerweg v/a	200/190 mm	200/200 mm	220/220 mm	210/200 mm
Zithoogte ¹	850 mm	840/860 mm	860 mm	890 mm
Rijklaar gewicht volgetankt ¹	211 kg	217 kg	243 kg	211 kg
Laadvermogen	206 kg	233 kg	187 kg	183 kg
Tankinhoud/waarvan reserve	16,9 l	20,0 l	20,0 l	16,0 l
Onderhoudsinterval	12.000 km	15.000 km	12.000 km	10.000 km
Basisprijs NL	€ 12.599,-	€ 14.350,-	€ 12.699,-	€ 13.199,-
Prijs testmotor	€ 12.599,-	€ 15.299,- ²	€ 15.161,- ³	€ 13.199,-
Basisprijs B	€ 10.999,-	€ 12.499,-	€ 11.899,-	€ 11.699,-

Fabrieksopgaven; ¹ MotoPlus-metingen; ² incl. Tech Pack (€ 949); ³ incl. rempedaalverhoging (€ 159), aluminium carterbescherming (€ 349), led-mistlampen (€ 679), handvatverwarming (€ 399), beschermfolie tankflanken (€ 59), valbeugels (€ 339), tankpad (€ 49) en kofferrek voor aluminium zijkoffers (€ 429)

MOTOPLUS-METINGEN

Topsnelheid*	195 km/uur	200 km/uur	190 km/uur	186 km/uur
Acceleratie				
0 - 100 km/uur	4,2 sec	3,7 sec	4,1 sec	4,3 sec
0 - 140 km/uur	7,5 sec	6,5 sec	7,6 sec	8,1 sec
Rollende acceleratie in zes				
60 - 100 km/uur	7,0 sec	4,7 sec	4,7 sec	4,7 sec
100 - 140 km/uur	7,8 sec	5,2 sec	5,2 sec	5,8 sec
140 - 180 km/uur	15,2 sec	6,6 sec	10,2 sec	–
Verbruik				
Secundair testtraject	1 op 27,8	1 op 25,0	1 op 23,8	1 op 26,3
Actieradius secundair	470 km	500 km	476 km	421 km

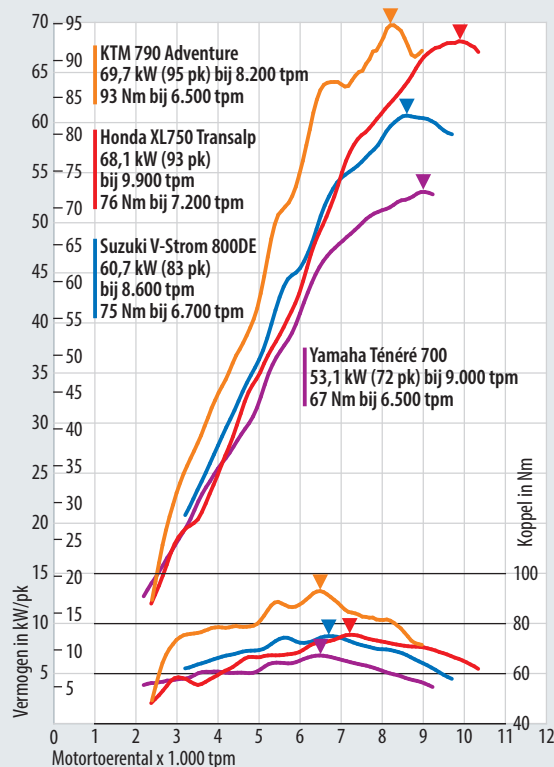
MotoPlus-metingen; * fabrieksopgave

voor het voorwiel goed verlicht, zij het ietwat vlekkelig. En, jawel, de KTM heeft nipt voor de Suzuki zelfs de beste passagierszit. Het duozadel geeft meer ruimte, de kniehoek is meer ontspannen en de handgrepen nog groter. Naar behoefte kun je er ook uitstekend bagage op vastsjorren.

Zo sprokkelt de KTM vlijtig punten en loopt hij de gouden bokaal slechts op zeven puntjes mis. Bij de vorige test in 2023 bedroeg dat verschil nog twintig punten. Objectief gezien is de KTM 790 Adventure dus een solide keuze waarbij je – mits je van zijn sportieve basiskarakter houdt – niet veel

verkeerd kunt doen. En de voorlopig levensreddende geldinjectie van langjarige partner Bajaj geeft hoop dat je ook in de toekomst nog onderdelen en service voor je KTM krijgt. Dan kan het avontuur weer gewoon volledig worden beleefd op mooie reizen, ver weg of dichterbij huis. ■ »

VERMOGENSMETING



Deze grafiek is bijna identiek aan die van de vergelijkingstest in MotoPlus 22/2023, alleen heeft de KTM nu rond 7.000 toeren een vreemd dipje in de vermogenskromme. Het topvermogen is nu nog een pk'tje hoger bij 100 toeren meer en het maximum koppel zelfs 6 Nm hoger bij 700 toeren minder! Het is feitelijk de extra koppelpiek bij 6.500 toeren die nu voor een extra bultje in de vermogenskromme zorgt vlak voor de 7.000 toeren. De 799cc KTM-twin benut zijn cilinderinhoudsvoordeel van 23 cc op de eerstvolgende (de 776cc-Suzuki) meer dan volledig en levert over de hele linie het meeste vermogen, met vooral een opmerkelijk hoog koppel. De Suzuki voelt in de praktijk nauwelijks minder sterk aan, behalve bij maximaal doorhalen. De parallel-twin loopt heel gecultiveerd en stuwt de zware V-Strom moeiteloos vooruit. Het 755cc Honda-blok loopt duidelijk bakkiger, en hoewel hij ook bij lage toerentallen

fatsoenlijk trekt, komt hij pas boven de 6.000 toeren echt op stoom. Waarbij hij bij de acceleratie vanaf lage snelheid in de hoogste versnelling extra wordt gehinderd door zijn lange gearing. De verrassing hier is de 689cc Yamaha-twin, die met zijn kleinste cilinderinhoud logischerwijs het laagste koppel heeft en dat bovenin ook niet compenseert met hogere toerentallen, waardoor ook zijn topvermogen het laagst is. Hij maakt er echter het beste van, hangt mooi aan het gas en draait gretig zijn toeren. Hij levert mooi vloeiende curves en wordt verder geholpen door een passende, korte gearing, die zeker bij de acceleratie in zes het lagere koppel voor een groot deel compenseert. Daardoor heeft hij in de praktijk veelal een redelijk vergelijkbaar vermogen aan het achterwiel beschikbaar.

Vermogen aan de krukas. Metingen op de Dynojet 250-testbank, gecorrigeerd volgens 95/1/EG, maximaal mogelijke afwijking ±5%.

MOTOPLUS -CONCLUSIE

1 Suzuki V-Strom 800DE

Net als de vorige keer, zij het nu krapper, pakt de V-Strom de eindzege. Het grote aantal accessoires verhoogt de prijs en het gewicht – en kost laadvermogen. Los daarvan heeft deze Suzuki geen echte minpunten. Een comfortabele alleskunner.

2 KTM 790 Adventure

Het scheelt maar een paar punten met de Suzuki, maar qua karakter zijn deze twee volstrekt verschillend. Wie KTM zegt, bedoelt 'sport'. Bij de 790 Adventure draait bijna alles om de fast-forward-modus. Wat niet helemaal zonder bepaalde compromissen gaat.

3 Honda XL750 Transalp

De upgrade heeft de Honda goed gedaan, ook al betaalt het zich onder de streep niet uit in punten. Net als de Suzuki is de Honda een comfortabele alleskunner, nu met stevigere vering en een gemoderniseerd dashboard.

4 Yamaha Ténéré 700

Ook al is de elektronica-onthouding nu definitief voorbij, de Ténéré blijft trouw aan zichzelf. Ondanks minder vermogen dan zijn concurrenten hier, kan hij op straat behoorlijk goed meekomen, om over offroad nog maar te zwijgen.

		Maximale score	Honda XL750 Transalp	KTM 790 Adventure	Suzuki V-Strom 800DE	Yamaha Ténéré 700
MOTORBLOK						
Acceleratie in zes	40	9	22	18	17	
Acceleratie	40	17	20	17	15	
Topsnelheid	20	10	11	10	9	
Motorkarakteristiek	30	20	23	22	21	
Gasrespons/lastwisselreacties	30	21	24	23	22	
Motorloop	30	20	18	23	22	
Koppeling	20	17	16	16	15	
Schakelen	20	15	14	16	13	
Versnellingsbak-spatiëring	10	7	8	9	8	
Starten	10	8	9	9	8	
Totaal	250	144	165	163	150	
WINNAAR MOTORBLOK: KTM						
RIJWIELGEDEELTE						
Wendbaarheid	40	32	28	31	31	
Stabiliteit in bochten	40	28	29	28	27	
Stuurgedrag	40	30	28	31	27	
Feedback	10	7	6	7	6	
Grondspeling in bochten/onder blok	20	16	17	14	18	
Rechtuitstabiliteit	20	14	15	16	14	
Veringafstelling voor	20	12	12	14	13	
Veringafstelling achter	20	11	12	14	13	
Veercomfort	20	12	12	15	11	
Rij-eigenschappen duo	20	13	14	15	15	
Totaal	250	175	173	185	175	
WINNAAR RIJWIELGEDEELTE: SUZUKI						
PRAKTIJK						
Ergonomie rijder	40	32	29	33	29	
Ergonomie passagier	20	13	15	14	12	
Windbescherming	20	11	12	8	10	
Zicht	10	8	6	8	7	
Lichtopbrengst	20	13	16	14	15	
Uitrusting	30	16	20	14	18	
Gebruiksgemak/onderhoud	20	12	13	14	15	
Rijklaar gewicht met volle tank	10	6	6	4	6	
Instelmogelijkheden vering	10	2	1	8	6	
Bagagemogelijkheden	10	3	6	5	1	
Laadvermogen	10	8	10	5	4	
Actieradius	30	30	30	30	27	
Afwerking	20	14	15	14	14	
Totaal	250	168	179	171	164	
WINNAAR PRAKTIJK: KTM						
VEILIGHEID						
Remvertraging	40	30	30	29	30	
Doseerbaarheid remmen	30	25	23	23	24	
Remstabiliteit solo/duo	20	13	14	15	13	
Oprichtneiging bij remmen	10	8	7	9	8	
ABS-werking	20	14	14	15	13	
Stuurslaan	10	9	8	8	8	
Elektronische hulpsystemen	20	7	12	12	5	
Totaal	150	106	108	111	101	
WINNAAR VEILIGHEID: SUZUKI						
KOSTEN						
Prijs testmotor	30	17	14	14	16	
Garantie	10	8	7	10	8	
Verbruik (secundaire weg)	30	26	24	23	25	
Kosten beurt	20	17	19	18	16	
Onderhoudskosten	10	7	7	8	9	
Totaal	100	75	71	73	74	
WINNAAR PRIJS-KWALITEIT: SUZUKI						
TOTAAL	1000	668	696	703	664	
PLAATS		3	2	1	4	
Prijs-kwaliteitverhouding*	10	8,6	8,4	9,0	8,4	

* Bij de berekening van het cijfer voor de prijs-kwaliteitverhouding wordt uitgegaan van de basisprijs plus die van de voor het functioneren relevante accessoires

+ We zouden hier de tekst van de test uit 2023 zo kunnen herplaatsen. De KTM draait graag toeren, is gretig, zuinig en helaas ook wat bokkig. De Suzuki presteert eveneens top, maar heeft een verhoudingsgewijs ingetogen, gecultiveerd karakter. Het mindere vermogen van de Yamaha valt eigenlijk alleen in een directe vergelijking op. In de nieuwe Sport-modus hangt hij al bijna te giftig aan het gas.

- Net als voorheen lijdt de Honda bij de acceleratie vanaf lage snelheid in zes onder de combinatie van een piekerige vermogensafgifte en een lange gearing. Maar daarvoor hebben we versnellingsbakken, nietwaar?

+ De Suzuki en Yamaha hebben beide volledig instelbare vering, waarbij de Suzuki sterk richting comfort is afgestemd en de straf geveerde Yamaha is berekend op zware offroad-omstandigheden. De verrassing is de KTM (nu met instelbare in- en uitgaande demping op de voorvork), die de spagaat tussen comfort en stevigheid knap weet te realiseren.

- De vering-update heeft de Honda overwegend goed gedaan, maar het aansprekende gedrag heeft eronder geleden. Nog steeds is alleen de veervoorspanning achter instelbaar. De stuurdemper op de KTM merk je goed bij sturen op lage snelheid.

+ Op de KTM zit je achterop het best, dicht gevolgd door de Suzuki. De 790 heeft ook uitstekend licht en goede, zij het wat luidruchtige windbescherming. Qua elektronische uitrusting komt de concurrentie niet in de buurt. Ook het laadvermogen en de actieradius zijn uitstekend. De Suzuki heeft (mede door alle extra's) het hoogste gewicht, wat ten koste gaat van het laadvermogen, en de minste beschutting tegen de wind. De Honda kan overal goed meekomen, laat geen steken vallen, maar heeft ook geen positieve uitschieters.

- Het spartaanse zadel van de Yamaha vraagt om stevig zitvlees, de eigenzinnige ergonomie van de KTM vraagt gewenning. De fragiele handprotectoren van de Suzuki en de Yamaha moet je niet te zwaar belasten. De Honda heeft deze keer helemaal geen handkappen en alleen die van de KTM zijn echt robuust.

+ Feitelijk remmen ze alle vier heel goed, waarbij de remmen van de Honda het best zijn te doseren. De KTM heeft als enige radiaal gemonteerde vierzuiger remklauwen.

- In de Rally-modus gaat de KTM graag en vlot op het voorwiel, in de overige modi blijft hij strak en stabiel aan de grond. De ABS-regelintervallen en de gevoeligheid van de Yamaha zijn niet echt state-of-the-art.

+ Eenmaal aangeschaft, trekken ze geen van vieren een zware wissel op je portemonnee, mede dankzij lage benzineverbruikswaarden en lange onderhoudsintervallen. Suzuki geeft met zes (!) jaar de langste garantie.

- Het gebruik van voertuigen kost helaas nou eenmaal geld.

WINNAAR KOSTEN: HONDA

WINNAAR PRIJS-KWALITEIT: SUZUKI
Hoewel de Suzuki er hier voor bijna 2.500 euro aan accessoires op heeft zitten, krijgt hij toch – zij het nipt – de medaille voor de beste prijs-kwaliteitverhouding.

