Retro met 2 EN 4 PIT TEN

Met de SV650X en de vorig jaar gelanceerde Katana heeft Suzuki twee retro-modellen in huis, waarvan laatstgenoemde in naam en looks stevig knipoogt naar het eigen verleden. Hoe beide Suzuki's rijden hebben we zelf al mogen ervaren, op deze pagina's is het nu de beurt aan MotoPlus-lezers, waarvan er vijf met een SV650X op pad gaan en vijf met de Katana. | Fotografie: Jacco van de Kuilen |

"BLIJFT GEWOON EEN TOPPER"

Rolf Veenstra

Leeftijd: 43 jaar
Rijdt zelf: Suzuki GSX-R750, Suzuki SV650S en Kawasaki ZXR400
Gereden model: SV650X
Beoordeling: ★★★★☆

"Bij regen en wind een Suzuki SV650X testen? Ja graag! Bij dit weer kun je immers goed zien en voelen wat hij allemaal kan en waar zijn grenzen liggen. Bij het starten van de motor brult de V-twin tot leven en voelt direct vertrouwd aan, ik heb immers zelf ook een SV650S in de garage staan.
Zoals gewend van Suzuki is de motor goed afgewerkt en oogt hij erg solide. Ideaal voor woon-werkverkeer of een mooie zondagmiddagrit. Hij stuurt mooi en vertrouwd de bochten in en in combinatie met de goede remmen en ABS is de SV echt een feestje om te rijden. Bij volle acceleratie uit een bocht hebben de standaard banden zeer veel grip en ze geven een veilig gevoel. Het dashboard is overzichtelijk en geeft de info die je nodig hebt. Een minpuntje vind ik dat de motortemperatuur in streepjes wordt weergegeven en niet in getallen. Persoonlijk heb ik liever het aantal graden op het display zoals bij diverse GSX-R-modellen van Suzuki. De rit kent af en toe een stukje snelweg en invoegen en inhalen doet de SV zonder problemen. Genoeg koppel (64 Nm) en vermogen (76 pk) om je acties veilig te maken. De SV heeft een goede zithouding en met mijn 1,78 meter is hij prima te rijden. Onder het zitje zit wat opbergruimte, maar erg groot is dit niet. Als je het gereedschapssetje thuis laat, kan er toch nog iets mee, het is maar net waar je prioriteit ligt. Voor de zondagmiddagrit is het in ieder geval meer dan genoeg. Suzuki heeft een cafe-racer-variant op de markt gezet met een leuk stoer uiterlijk. Ik had wel de verwachting dat er iets meer pk's uit de V-twin zouden komen, maar zoals al gezegd voldoet het standaard vermogen goed. De variant die ik rijd, heeft een Yoshimura-uitlaatsysteem, waardoor de SV echt wel stoer klinkt.
Na meerdere generaties SV's denk ik dat er wederom een 'echte SV' in het Suzuki-gamma zit. Leuk voor de beginner, de geoefende rijder en de heropstapper. Voor 7.699 euro heb je een nieuwe V-twin waar je erg veel plezier mee kunt hebben. Misschien in de toekomst weer een S-variant? Ik zou er voor tekenen!"

052-057_Lezerstest_Suzuki_W1.indd 52-53 05.02.20 10:29

Als onderdeel van de Louwman-groep ontkom je als Suzuki-importeur niet aan een bezoek aan het Louwman Museum in Den Haag. Absoluut de moeite waard!

"NOG STEEDS ENORM VEEL FUN VOOR JE GELD!"

Arie Peele

Leeftijd: 41 jaar
Rijdt zelf: Suzuki SV650 (1999)
Gereden model: SV650X
Beoordeling: ★★★★★

"Mijn eerste motor was twintig jaar terug een SV650 en die heb ik lang gehad. Toen er een tijd terug een SV uit 1999 werd aangeboden, heb ik daar niet over getwijfeld en ben ik weer terug op het oude nest. Inmiddels heeft Suzuki de SV weer in het gamma, met ook de X-variant. Mijn vraag voor de testdag was: wat is er veranderd in die twintig jaar? Het blok heeft inmiddels injectie, maar verder? Hoe is het rijden en het gevoel?
Ik vind de X erg fraai. Het kuipje is een mooie toevoeging en ook het kleurenschema kan mij bekoren. Het dashboard is tegenwoordig digitaal, met veel meer informatie zoals een versnellingsindicator en een brandstofmeter. Deze X heeft verder een clip-on stuur, terwijl mijn eigen SV een breed superbike-stuur heeft. Daardoor is de zithouding anders. Mijn voorkeur gaat bij lagere snelheden uit naar een gewoon stuur, de motor is dan beter te plaatsen en er is geen druk op de polsen. Je kunt de X trouwens ook kopen met een normaal stuur, maar de clip-ons staan geweldig, gewoon een hogere snelheid aanhouden dus.
Onderweg valt op dat dit model minder smeuïg aanvoelt dan mijn oude SV met carburateurs. Het vermogen komt er vloeiend in, wat ook fijn is voor beginners en op nat wegdek. Ook bij koude motor draait de motor mooi rond. Daarnaast blijft het geluid van de tweecilinder geweldig, schakelen gaat trouwens ook fijn. Ook ligt de nieuwe SV goed op de weg, sportief maar comfortabel. Natuurlijk kan het beter, maar de gunstige prijs moet ergens vandaan komen. Ook de remmen voelen goed aan en in tegenstelling tot de oude SV zit er nu ABS op. Het is heerlijk bochten nemen en daarna dat heerlijke blok gebruiken om de bocht weer uit te gaan. Dat maakt het rijden leuk. Kortere bochten en keren gaat met een recht stuur makkelijker, maar mede door het lage gewicht is het ook met clip-ons kinderspel.
Na afloop heb ik de X toch wel met pijn in mijn hart ingeleverd, want wat rijdt die motor leuk en wat is het design goed. Ik zou 'm graag willen hebben, al vind ik de eerste SV met het ronde frame het mooist. Ik ben nog steeds verliefd op mijn eerste liefde, maar het jongere zusje is bepaald geen tweede keus…"

"EEN MONSTER VAN EEN MOTOR!"

Friedel van Rossum

Leeftijd: 34 jaar
Rijdt zelf: Suzuki GSX-R750 K8
Gereden model: Katana
Beoordeling: ★★★★★

"Mooi om te zien hoe de nieuwe Katana is afgeleid van zijn voorganger. Wat ik heel erg mooi vind, is de achterkant van de motor met het brede achterwiel en de mooi vormgegeven achterlicht-unit, dat springt er echt uit. Op de Katana zit tractiecontrole met drie standen. Gezien de regen en de nieuwe achterband kies ik ervoor deze op stand 3 (de veiligste stand) te zetten. Die standen kun je veranderen op het moment dat je stil staat. Bij het eerstvolgende moment dat ik stil sta, zet ik de tractiecontrole op stand 2 omdat stand 3 ondanks de regen te veilig aanvoelt. Ik mis dan motorvermogen en de tractiecontrole grijpt snel in. Wat een verschil! Af en toe wat wielspin bij het optrekken, maar de tractiecontrole grijpt goed in gezien de omstandigheden. Een groot verschil tussen stand 3 en stand 2, want je hoort en voelt dat er een monster in het nieuwe blok schuilt, maar dat het er in de meest conservatieve stand nog niet uitkomt. Later wordt het droger en schakel ik de tractiecontrole uit, eens kijken welk monster er echt in schuilt. Vooral in de tweede en derde versnelling komt er vanaf 6.000 toeren echt een monsterlijk geluid en vermogen naar buiten en dat levert een enorme glimlach op. Ondanks dat vermogen is de motor enorm makkelijk te rijden. Hij voelt soms wel wat nerveus, maar dat ben ik wel gewend van mijn eigen motor. Het dashboard is goed afleesbaar en de zitpositie zeer aangenaam. Kortom, een hele leuke en plezierige motor, waar je een enorme lach van op je gezicht krijgt!"

"NOG STEEDS EEN EIGENTIJDS DESIGN"

Mark de Koning

Leeftijd: 40 jaar
Rijdt zelf: Suzuki GSX-R750 (1985) en Yamaha R1 (circuit)
Gereden model: Katana
Beoordeling: ★★★★☆

"Tijdens een afwisselend natte en droge rit van Vianen naar Den Haag en terug heb ik een goede indruk van deze motor gekregen. Het eerste wat opvalt, is het design. Eigentijds met een vette knipoog naar het verleden. Zeer goed geslaagd en mooi afgewerkt. De lasnaden van het frame hadden netter gekund, dat dan weer wel. De verlichting is erg mooi uitgedacht. Een LED-koplamp met daarnaast twee lampjes die hem een mooie kop geven. Aan de achterkant brandt het remlicht los van de verlichting, waardoor deze goed zichtbaar is. En rondom LED-knipperlichten die slank, strak en zeer duidelijk zijn. Top! Het zicht in de spiegels is ook prima en trillingsvrij. Het LCD-display is duidelijk afleesbaar en mooi gestileerd, maar je moet er wel even aan wennen welke info waar wordt aangegeven. Wat echt overbodig is, is de eco-verbruiksmeter. Lekker belangrijk, ik had liever een groter tijdklokje gehad. Jammer dat er geen quickshifter op zit. Dat mag je tegenwoordig wel verwachten, vind ik.
De Suzuki Katana doet zijn naam eer aan: eentje die niet zonder handschoenen te temmen is. Door zijn 150 pk vermogen en 108 Nm koppel is het een motor voor gevorderden. Jammer genoeg laat hij zich lastig op een constante snelheid rijden. Bij een hogere versnelling en lager toerental gaat dit beter. Waar ik me wel aan stoor, is de gasrespons. Erg nerveus. Bij een kleine beweging van het hendel reageert het blok te fel. De Brembo-remmen doen waar ze goed in zijn! Wel is de vering stug afgesteld. Voor het sportieve werk is dit niet verkeerd, maar voor relaxed toeren is dit niet bepaald comfortabel. Door de kleine brandstoftank van 12 liter sta je vaak aan de pomp. Niet erg bij een rondje om de kerk, maar bij een toerweekend is dit best lastig. Door het hoge stuur is de zithouding prettig, maar voor de look had deze lager mogen zijn. Het zadel is comfortabel. Hierdoor is het goed toeven op de Katana. De wendbaarheid is prima, hij stuurt direct en geeft vertrouwen. Al met al een mooie retrofiets die veel mensen zal aanspreken, mij in ieder geval wel. Als je een sportieve motor zoekt met toereigenschappen, is dit er een om uit te proberen."

"WAT EEN PLAATJE!"

Claudia Lippmann

Leeftijd: 42 jaar
Rijdt zelf: Kawasaki Z750
Gereden model: SV650X
Beoordeling: ★★★★★

"Ik was vooral nieuwsgierig hoe een SV zou rijden. Hij heeft namelijk op mijn lijstje gestaan toen ik ruim twee jaar terug mijn rijbewijs haalde. Mooi vond ik hem al, met die sjieke kleurstelling met zwart en grijs en een klein rood accent. Ik reed een SV650X met het normale stuur. Eenmaal in het zadel, zit ik er gelijk lekker op, het voelt meteen vertrouwd. En met het normale stuur zit je redelijk rechtop. Jammer genoeg hebben we de eerste helft van de rit regen, waardoor je toch wat voorzichtiger rijdt. Maar ondanks het slechte weer geeft de Suzuki me continu veel vertrouwen. Het is een heerlijke motor om mee te rijden, hij ligt lekker in de bochten en de remmen zijn goed te doseren. En wat een motorblok! Zo krachtig! Ik kan hem alleen maar vergelijken met mijn eigen motor, een viercilinder met 100 cc meer cilinderinhoud), maar dat valt echt reuze mee. Een V-twin is echt een lekker blok en heeft genoeg power. Dat is al bij een veel lager toerental beschikbaar dan bij mijn eigen motor. 'Mijn' SV had trouwens een Arrow-uitlaat met een verslavend lekker geluid.
We hebben twee keer twee uur gereden. Na de eerste helft van de rit had ik nergens last van, maar tegen het einde van het tweede deel merkte ik dat ik wel wat begon te verzitten. Ik moest wel steeds even zoeken naar de jiffy, die zit iets verder naar achteren dan bij mijn eigen motor. Geen nadeel, maar een kwestie van wennen."

052-057_Lezerstest_Suzuki_W1.indd 54-55
05.02.20 10:29

"MEER DAN EEN BEGINNERSMOTOR"

Frank van Ginneken

Leeftijd: 35 jaar
Rijdt zelf: Yamaha FJ600 Pre-Seca
Gereden model: SV650X
Beoordeling: ★★★★☆

"Ik had nog niet eerder met een V-twin van Suzuki gereden, dus ik was meer dan benieuwd. Meteen wordt duidelijk dat ik met mijn geringe lengte van 1,70 meter geen enkel probleem heb om met de voeten bij de grond te komen en daarnaast is alles voor mij goed gepositioneerd. En dan het blok. Man man, dat rauwe twin-geluid is toch echt wel verslavend! Draai vanaf lage toeren het gas open en je wordt getrakteerd op een goed trekkende motor, zonder dat dit eng wordt. Voor me rijdt een SV650X met een Yoshimura-uitlaat en een quickshifter, ook een genot om te horen.
Die versie rijd ik later op de dag en ik ben op slag verliefd! Standaard klinkt de SV best leuk, maar – eerlijk is eerlijk – met een ander pijpje klinkt hij diep, volwassen en nodigt hij uit om sportiever te rijden. De SV stuurt dan direct en geeft je veel vertrouwen als het gaat om insturen en remmen. Bij het terugschakelen hoor je een heerlijk rommelend geluid achter je, soepel insturen en weer met een heerlijke brul de bocht uit. De befaamde trillingen van een V-twin zijn naar mijn mening niet of nauwelijks aanwezig.
De SV650 wordt een beetje neergezet als een startersmotor. Dat kan ik begrijpen, omdat hij direct vertrouwen geeft en makkelijk stuurt, maar toch ben ik het er niet helemaal mee eens. Dit is namelijk ook een motor die bij de meer ervaren rijders zonder problemen een glimlach op het gezicht brengt, alleen al vanwege het altijd aanwezige, goede koppel en het snel wegkomen bij tussensprintjes! Al met al ben ik blij verrast door de SV650X met zijn soepele karakter, lekker rauwe V-twin geluid en verslavende rijgedrag. Het is zeker een motor waar ik mijn spaarcenten voor opzij zou zetten!"

"BRUUT, AGRESSIEF, MAAR ZO LEKKER..."

Martin van Daalen

Leeftijd: 47 jaar
Rijdt zelf: Kawasaki Z750
Gereden model: Katana
Beoordeling: ★★★★½

"Wauw, wat een geluid! Dat is het eerste wat opvalt tijdens de proefrit op de Suzuki Katana. Als een grommende, brullende leeuw die op jacht gaat. Het blok is mega soepel en krachtig in het hele toerengebied. De motor voelt degelijk en kwalitatief aan. Daarnaast heeft de Katana een lekkere zithouding en een comfortabel zadel, ik had totaal geen last van mijn zitvlak na een paar uur toeren! De tractiecontrole is eenvoudig in te stellen en grijpt in wanneer nodig. De versnellingsbak is direct en soepel, net als het stuurgedrag. De vormgeving is apart en even wennen, maar na een dag rijden ben ik ook die gaan waarderen. Zwart staat hem goed, zeker met de Yoshimura-pijp erop. Het enige wat ik zou aanpassen, zijn de spiegels. Die zijn vrij basic. En de tankinhoud had iets groter mogen zijn. Al met al een topfiets, die gewoon veel rijplezier biedt! Suzuki heeft zeker mijn sympathie gekregen na deze geslaagde testdag!"

"DOET ALLES WAT IK VAN EEN MOTOR VERWACHT"

Dave de Vries

Leeftijd: 23 jaar
Rijdt zelf: Suzuki GSX-R1000 K2 en GSX-R750 K2
Gereden model: Katana
Beoordeling: ★★★★☆

"De GSX-S1000 had al mijn interesse als mogelijke opvolger van mijn GSX-R1000, vooral vanwege het motorblok, en de Katana daardoor natuurlijk ook. Ik krijg de 180 pk sterke en door Hoegee getunede Katana toegewezen, mijn dag kan in ieder geval al niet beter beginnen! De Katana zelf is eigenlijk opstappen en wegrijden. Hij voelt meteen vertrouwd aan en vraagt geen gewenning. De zithouding is ook goed, sportief maar door het hogere stuur toch ook lekker rechtop. Met mijn 1,95 meter heb ik ruimte zat op de motor. Ik heb er geen moment krap of verkrampt op gezeten. Het enige waar ik wel aan heb moeten wennen, is de gasreactie, die heeft nogal een aan/uit-gevoel. Vooral langzame bochten en rotondes zijn daardoor wat lastig te nemen. Door het natte wegdek en de drukte op de wegen heb ik het gas niet vol open kunnen draaien, maar daar waar het een beetje kon, trok de motor er vanaf 4.000, 5.000 toeren hard aan. Daaronder had ik vooraf op iets meer gehoopt. Ik heb het gevoel dat mijn huidige motor van onderuit net wat sterker is. Maar misschien komt dit door de tuning, waardoor er onderin wat koppel verloren is gegaan. Overall vind ik het een erg fijne motor, zowel qua rijden als qua vermogen. Hij doet eigenlijk alles wat ik van een motor verwacht. Enig puntje blijft de gasreactie. Wellicht dat dit in de toekomst wat gefinetuned kan worden middels een update?"

"HAD MEER STELMOGELIJKHEDEN VERWACHT"

Rian de Waard

Leeftijd: 33 jaar
Rijdt zelf: Aprilia Tuono V4 Factory
Gereden model: Katana
Beoordeling: ★★★½☆

"Uitvinden hoe het vier-in-lijn karakter mij zou bevallen, is voor mij het voornaamste doel van de test, die grotendeels plaatsvindt op nat asfalt. Bij mijn vaste dealer had ik de Katana al zien staan, waar deze mij vooral opviel door zijn verschijning. Het vooraanzicht van de motor doet enorm denken aan de eerste Katana uit voorbije tijden, erg aantrekkelijk om te zien! Bij het op contact zetten valt meteen de LED-koplamp op, prettig voor slechte of donkere weersomstandigheden. Als ik plaatsneem op de motor, nagelnieuw met een maagdelijke kilometerstand, valt meteen de vriendelijke zithouding op. Met mijn 1,97 meter is het zadel een stuk toegankelijker dan mijn eigen motor. Het grote dashboard is goed afleesbaar en redelijk intuïtief. Het wisselen van de weergave op de tripmeter vind ik een beetje lastig, maar dat is een kwestie van gewenning.
De test begint op een doornat wegdek met af en toe een bui, en daarom zet ik de tractiecontrole eerst maar eens op stand 2. Maar ik zet hem al vrij snel terug naar stand 1 (minder agressief). Als het na de lunch droog wordt en we meer de potentie van de fiets kunnen ervaren, zet ik de tractiecontrole uit. Dit om de Katana de vrijheid te geven om in de ketting te klimmen. Het systeem staat namelijk geen wheelies toe in alle drie standen, behalve uit. Een gemis naar mijn idee, omdat je wellicht wilt kunnen vertrouwen op een werkende tractiecontrole, terwijl je óók het hooligan-karakter van de bike wilt benutten. Dat laatste is iets waar de Katana zich namelijk wel in bewijst, speelsheid.
Overall ben ik tevreden over de Katana, maar ik had meer instelmogelijkheden verwacht. Wat ik misschien nog het meest mis, is een quickshifter. Als je je als merk wenst te onderscheiden in het zeer drukke segment van de power nakeds, kun je niet alleen een stijl-statement neerzetten, maar is een uitgebreid pakket elektronica geen overbodige luxe. Al met al een fijne motor, maar een tikkeltje te duur."

"WAT EEN FIJNE MOTOR!"

Stefan van Vugt

Leeftijd: 50 jaar
Rijdt zelf: Kawasaki ZZR1400
Gereden model: SV650X
Beoordeling: ★★★★☆

"Vergeleken met mijn eigen Kawasaki oogt de Suzuki SV650X klein, maar door de montage van een cafe-racer-stuur is de zitpositie voor 99% gelijk aan die van mijn ZZR. Dat schept vertrouwen, tot de eerste drijfnatte rotonde, die ik toch enigszins voorzichtig neem, omdat er beduidend minder kilo's op de voorvork drukken. Na een paar kilometer vind ik mijn vertrouwen terug en rijd ik, samen met de groep andere SV's en Katana's, slingerend op de Lekdijk. Daar is het minder nat en valt het mij op hoe lekker licht de motor van koers verandert. Met het originele bredere stuur zal dat wellicht nog lichter gaan. De remmen voorzien van ABS voldoen ook. Verder valt op dat de motor er strak en netjes afgewerkt uitziet. Typisch Japans zou ik zeggen. Om de koplamp zit nog een klein racekuipje, maar dat is meer voor de styling, want ik zit gewoon licht gebogen in de wind. Aan het einde van de dag had ik trouwens wel wat last van zitplekken, omdat je door dit stuur niet makkelijk gaat verzitten.
Er rijdt ook een versie met een Yoshimura-uitlaat mee en dan klinkt de motor echt als een zware jongen die voor het eerst aan de Brandaris-shag zit. Mooi, maar niet iedereen vindt dat nodig, zeker niet met al die discussies over geluidsnormen die overschreden worden. Ondanks het natte wegdek trek ik het blok een paar keer vanuit de tweede versnelling door en dat gaat vlot en zonder enige hapering. Voor ik het weet draait het blok 9.000 toeren en zit ik op 120 km/uur. Een erg soepel blok, ook bij deellast, wat zelfs mij verraste, ondanks de 'schamele' 76 pk en 64 Nm. Meer heb je bij sologebruik niet nodig.
Die 9.000 toeren zijn op het display redelijk afleesbaar. Maar als er een zonnetje verschijnt en ik mijn zonnevizier gebruik, wordt de afleesbaarheid minder. Een TFT-scherm zou fraaier zijn, maar gezien de basisprijs van 8.299 euro zou dat de prijs waarschijnlijk fors verhogen. De motor is ook geschikt voor het A2-rijbewijs. Daarom wil ik pleiten voor een extra 750 euro korting van de importeur als een pas geslaagde A2'er binnen één jaar een SV650 aanschaft, want deze motor is geschikt en biedt plezier voor zowel de beginnende rijder als de ervaren rijder. En met meer SV's op de weg wordt de wereld echt een stuk mooier!"

052-057_Lezerstest_Suzuki_W1.indd 56-57
05.02.20 10:29