

MEER MOET

FACT SHEET SUZUKI V-STROM 1050XT

Cilinderinhoud: 1.037 cc

Vermogen: 79 kW (107 pk) bij 8.500 tpm

Prijs 1050: NL € 13.999,- / B € 12.999,-

Prijs 1050XT: NL € 15.499,- / B € 14.599,-

- + Verbluffend rijgemak
- + Zeer neutraal sturen, ook als het harder gaat
- + Rationeel een uitstekende keuze
- + Goed werkende elektronische rijhulpsystemen
- Technisch niet heel veel veranderd
- Vreemde ruitverstelling
- Basisversie maakt uitgedele indruk

DAT NIET ZIJN...

In deze tijd waarin de pk-bomen weer tot in de hemel groeien en motorfietsen met al hun hulp-systemen bijna vanzelf lijken te kunnen rijden, zou je bijna vergeten dat er ook nog no-nonsense machines zijn die voor één ding bedoeld zijn: lekker rijden! Dat Eureka-momentje beleefden wij vorige week tijdens de eerste test van de nieuwe Suzuki V-Strom 1050XT in Zuid-Spanje. | Tekst: Eric Bulsink; Foto's Suzuki |

Als voorbereiding op een eerste test check ik zelf altijd even het – voor abonnees gratis toegankelijke – digitale MotoPlus-archief met meer dan 1000 testen. Even snel het geheugen oprispen en ontdekken wat er anders is aan het nieuwe model. Maar als je op onze website 'Suzuki V-Strom 1000' intikt in de zoekmachine, dan krijg je een enorme waslijst aan artikelen over deze populaire Suzuki allroad. Eerste testen, vergelijkingstesten, occasionstesten, duurtesten; de sinds 2002 op de markt zijnde zware V-Strom heeft eigenlijk alles al meegemaakt bij MotoPlus.

De V-Strom-familie van Suzuki bestaat sinds jaar en dag uit de spaarzame 650 en de onverwoestbare 1000; in beide gevallen gemotoriseerd door een betrouwbaar V2-motorblok. De eerste 1000 kwam in 2002 op de markt; dat 'oermodel' was het snelst te herkennen aan zijn twee hoog geplaatste uitlaatdempers, waar de 650 maar één einddemper

heeft. Waar die 650 eigenlijk sinds het begin een verkoopsucces is, verdween de 1000 in 2008 met stille trom van de markt, om in 2014 opnieuw te worden geïntroduceerd met een modernere look en een lage 2-in-1-uitlaat. Ondanks de gelijk gebleven typeaanduiding was het 2014-model in feite een complete nieuwe motor, waarvan de cilinderinhoud bijvoorbeeld was gegroeid van 996 naar 1.037 cc. Het vermogen ging van 98 naar 101 pk en het rijklare gewicht daalde van 258 naar 229 kg. Zo mocht de V-Strom weer gezien worden, en afgezien van een Euro4-update voor 2017 plus de toevoeging van een XT-versie met gespaakte wielen veranderde er de laatste jaren niet veel meer. Tot nu toe dan, want voor 2020 is de derde generatie van de zwaarste V-Strom geïntroduceerd. En die is qua uiterlijk vooral geïnspireerd op de DR Big, de legendarische 779cc éencilinder allroad die Suzuki tussen 1990 en 1994 produceerde. Dat is nog »



Met de grote aluminium hevel voorop de ruit kan deze 5 cm in hoogte verschoven worden.

steeds de grootste éencilinder ooit, en Suzuki nam op basis van deze machine in die jaren zelfs met een fabrieksteam deel aan de Dakar Rally, met onder meer de motorcross-wereldkampioen en Dakar-winnaar Gaston Rahier als rijder. Eén van de meest bijzondere kenmerken van die DR Big was zijn 'snavel' onder de koplamp; Suzuki was met deze machine de eerste die deze trend zette; later zagen we het gestroomlijnde hoge voorspatbord bij heel veel andere allroads terugkomen.

De nieuwe Suzuki V-Strom 1050 kreeg die typerende snavel ook weer, en dankzij de klassieke

DR Big-kleuren (kanariegeel of Marlboro oranje/wit, al is hij er ook in meer gedekt zwart, zwart/wit of zwart/grijs) ziet deze klassieker in het Suzuki-gamma er in één klap weer een stuk aantrekkelijker uit. Bijzonder is dat bij het nieuwe 2020-model het blok in de basis niet veranderde, maar de type-aanduiding juist wel. Voortaan gaat de dikke V-Strom namelijk als 1050 door het leven. Waarom ook niet: 1.037 cc ligt dichterbij 1050 dan bij 1000, en nu weten we tenminste dat we met een nieuw model te maken hebben. Al valt dat laatste eerlijk gezegd ook wel mee. Of tegen, het is maar hoe je het bekijkt. Technisch gezien is er

namelijk niet heel veel veranderd vergeleken met de voorganger. Bij het motorblok stonden de aanpassingen voornamelijk in het teken van de Euro5-goedkeuring (lees: nóg schonere uitlaatgasen) en een handvol extra pk's: het vermogen nam toe van 101 naar 108 pk bij 8.500 toeren. Het maximum koppel is met 100 Nm wel marginaal lager geworden en wordt ook bij een iets hoger toerental geleverd, maar wat deze cijfers niet zeggen is dat het blok in zijn nieuwe trim iets toerengretiger is en ook over een breder gebied sterker aanvoelt. De machine kreeg vooral qua elektronica een stevige upgrade,

met onder meer moderne CAN-Bus elektronica (zodat er achter de schermen slimmer wordt samengewerkt door de diverse sensoren en systemen), een verbeterde 'computer' en een hele reeks aan moderne rijhulpsystemen die zijn samengevat onder de noemer Suzuki Intelligent Ride System (SIRS). Hieronder vallen het Hill Hold Control (tegen ongewild achteruitrollen op een helling), Slope Dependent Control (tegen ongewilde stoppies), het Load Dependent Control (lastafhankelijke remkrachtverdeling), Motion Track Brake System (de remkracht wordt afgestemd op de hellingshoek) en Cruise Control. Ook ontbreken drie verschillende rijmodi en een drievoudige (en uitschakelbare) tractiecontrole niet langer op de V-Strom. Dat wil zeggen: niet op de € 15.499,- kostende XT-versie, want de 1.500 euro goedkopere basisversie is spaarzamer bedeed qua elektronica. Daarnaast moet die basisversie het ook doen met gietwielen, waar de 1050XT onder meer mooie gespaakte wielen heeft. Verder heeft de XT af-fabriek al negen extra accessoires zoals een makkelijker en over een groter bereik verstelbare ruit, in hoogte verstelbare buddy-seat, LED-knipperlichten, een valbeugel, handprotectoren, een aluminium carterbeschermer, een 12V-aansluiting onder de buddy, een middenbok en een 20 mm in hoogte verstelbaar zadel. Dat maakt de XT zijn meerprijs van anderhalve mille dus zeker waard; de verwachting is ook dat de – in



Het LCD-scherm van de Suzuki biedt erg veel informatie en is goed afleesbaar.



De valbeugels zijn standaard op de XT-versie. Voor offroad-gebruik is een degelijke carterbeschermer aan te raden.



Het V-twin-blok zit op de V-Strom mooi strak ingebouwd in het aluminium brugframe.

Spanje ook geteste – 1050XT het overgrote deel van de verkopen voor zijn rekening zal nemen. Wat beide modellen wel gemeen hebben is een nieuw LCD-dash-board waarin veel informatie wordt weergegeven. Bovendien zit linksonder in het dashboard nu standaard een USB-aansluiting voor de voeding van je telefoon of navigatie. Door al deze moderne luxe is de nieuwe V-Strom wel iets zwaarder geworden dan zijn voorganger; hij weegt nu rijklaar 236 kg, wat zeven kilo meer is dan voorheen. De XT-versie doet daar nog elf kilo bovenop, die weegt – vooral door de extra hardware zoals een middenbok, valbeugel, handkappen en carter-beschermer – nu 247 kilo.

Een week nadat het daar dramatisch slecht weer was konden we in Spanje ons heen dus over de 1050XT gooien, gelukkig nu weer onder een stralende zon. En al na een paar kilometer bekruipt me het in België regelmatig gebezigde 'meer moet dat niet zijn!' Oftewel: deze Soes doet precies wat je wilt, rijdt heerlijk en je hebt absoluut niet het idee dat je hiermee tekort komt. Het motorblok draait lekker soepel en levert ruim voldoende trekkracht over een breed toeren-gebied. De Euro5-aanpassingen hebben zeker geen negatief effect op de V2. Integendeel, hij voelt juist lekker levendig aan, met een heerlijke brom uit de uitlaat. De drie rijmodi hebben allemaal hetzelfde topvermogen van 108 pk, maar de reactie op het gashendel verschilt flink in de drie standen: van sportief tot zijdezacht. Koppeling en zesbak werken

vertrouwd goed, en ook de vermaarde zuinigheid van de V-Stroms lijkt te zijn doorgegeven aan de nieuwste generatie, want volgens het dashboard konden we ondanks flink doortrappen op de bochtige bergwegen in het Spaanse binnenland van Marbella dankzij de 20-liter tank rekenen op een actieradius van 400 km. Zelfs bij flink doorhalen daalde het verbruik niet onder de 1 op 15,7. Het rijwielgedeelte met zijn stijve aluminium frame en volledig instelbare vering bleef in grote lijnen ongewijzigd en als je met de nieuwe V-Strom op pad gaat heb je ook nimmer het idee dat het hier ergens aan mankeert. Het is juist opmerkelijk hoe strak en neutraal deze 1050 rijdt. De standaard gemonteerde Bridgestone A41's zijn wat dat betreft een schot in de roos. Natuurlijk, ze zijn – net als de V-Strom zelf – vooral bedoeld voor weggebruik, maar daar voldoen ze echt verbluffend goed. De machine stuurt er opmerkelijk neutraal mee en laat zich heel makkelijk omleggen in snelle bochtencombinaties, zonder dat dit zijn weerslag heeft op de rechthoekstabiliteit. Hij rijdt er in zijn geheel erg soepel mee, en relaxed. Als een ideale reisgezel om – alleen of met een duo – de wijde wereld te ontdekken. Het is bijna verbazingwekkend dat de nieuwe V-Strom 1050 zo heerlijk no-nonsense en zonder toeters en bellen zo'n enorm goed rijgedrag aan de dag legt: wat wil een mens eigenlijk nog meer? De remmen zijn ook prima voor elkaar. Met misschien als enige kanttekening dat de voorremmen flink van aanpakken weten. Misschien ankeren die voorremmen

door hun forse radiale remklauwen zelfs wel ietsje té stevig voor zo'n goedmoedige reismachine, terwijl hij achter juist wel ietsje meer remkracht zou mogen hebben. Maar dit neigt al naar muggeziften, en als je het eens op je heupen krijgt met de 1050, en bijvoorbeeld op een bergpas het leven van sportfietsen zuur wilt maken (wat moeiteloos kan), dan komt het sportieve karakter van de voorremmen juist weer goed van pas!

Dankzij de frisse maar toch zeer herkenbare styling – best bizar dat de nieuwe 1050 is getekend door dezelfde man die dertig jaar geleden die DR Big bedacht! – raakt de 1050 weer de juiste snaar qua uiterlijk en slaat hij een mooie brug tussen verleden en heden. Bijvoorbeeld door die mix van de oude 'snavel' en klassieke kleuren met de moderne LED-koplamp en LED-knipperlichten. Boven die

koplamp zit een goede ruit, die op de XT via een snelsluit-hevel over vijf centimeter te verschuiven is in hoogte. Op de gewone 1050 is die ruit alleen met gereedschap te verzetten op zijn montagepunten, maar ook van die XT-verstelling was ik niet ondersteboven. Je moet eigenlijk stoppen om de ruit onderweg zonder circus-capriolen te verstellen en bovendien zit die hevel pontificaal voorop de ruit zodat hij de volle laag regen en straatvuil over zich heen krijgt; was daar echt niets beters voor te bedenken? Gelukkig is de werking van de ruit op zich wel goed, en biedt hij in de lage stand wat extra rijwind en direct zicht op straat (iets wat ik persoonlijk kan appreciëren), terwijl hij op de snelweg in de hoogste stand juist wat extra beschutting en minder windgeruis rond je helm biedt.

De zitpositie is heel vertrouwd en draagt bij aan het opstappen- en weggevoel. Ook de bediening doet vertrouwd aan, waarbij de cruise-control mooi is geïntegreerd in het geheel. De linker stuurhelft bleef gelukkig relatief clean door de slimme knoppen-combinatie waarmee je na enige gewenning onder het rijden eenvoudig de rijmodi, de tractiecontrole en de ABS-reactie kunt aanpassen. Verder wissel je hiermee tussen een aantal weergaves op het nette en uitgebreide LCD-dash-board, zoals onder meer de dubbele tripmeters, actieradius, verbruik, schermhelderheid en odometer. Naast de obligate snelheid en toerental zijn zaken als »

Er zijn meteen al 58 accessoires leverbaar voor de nieuwe V-Strom 1050.





(en een beetje aangekleed zelfs wel 10.000) en horen alleen al vanwege hun prijs anno 2020 in een andere categorie. De nieuwe V-Strom vertegenwoordigt meer de nieuwe realiteit en vormt in mijn ogen de top van het nieuwe brede middensegment in de all-road-wereld. Waarbij met name zijn fijne probleemloze blok, zijn verbluffende rijgemak, zijn strakke wegligging en zijn soepele karakter de grote troefkaarten zijn van deze Suzuki. De V-Strom 1050XT koppelt daarbij ook nog eens een goede prijs van € 15.499,- aan een lekker complete uitrusting, want ook qua elektronica en hulpsystemen mag de 1050XT weer gezien worden. Het maakt de V-Strom 1050XT een onverwacht lekkere machine, die ook voor al die duizenden huidige V-Strom-rijders zeker weer een mooie stap voorwaarts is. Inderdaad: meer moet dat niet zijn! ■

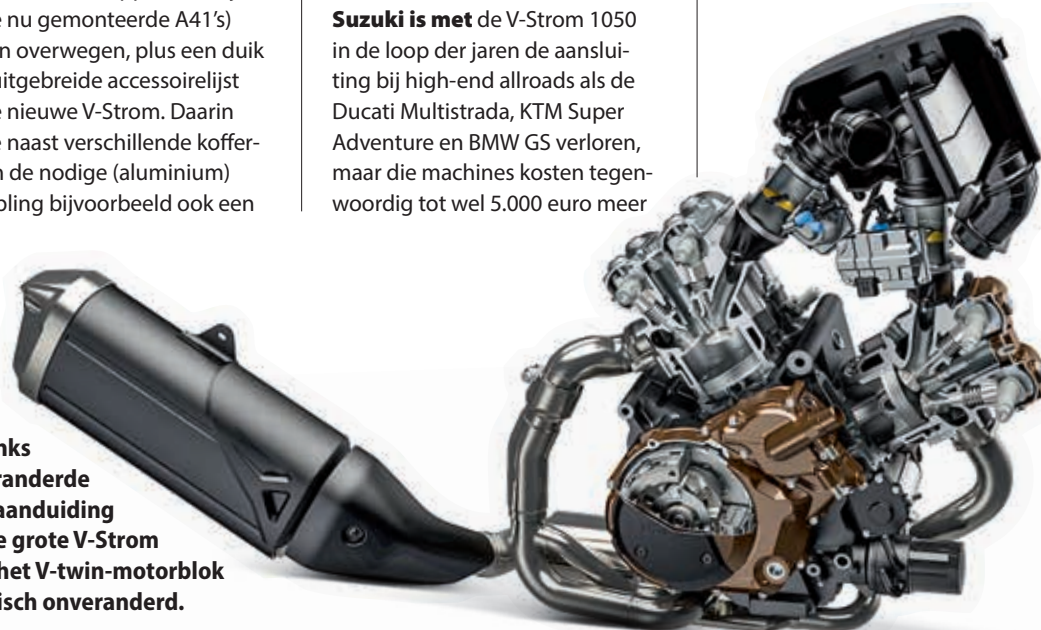
buitentemperatuur, ingeschakelde versnelling en tijd ook altijd zichtbaar, waardoor er qua geboden info weinig te wensen overblijft. Of het moet een luxer, gekleurd en scherper TFT-scherm zijn, maar die keuze zal ongetwijfeld ook te maken hebben met de verkoopprijs van de nieuwe V-Strom. Met zijn fijne, relaxte zitpositie, zijn 19-inch voorwiel en zijn relatief onbeschermd oliefilter voorop het blok plus uitlaatbochten onder het blok is de nieuwe 1050 vooral bedoeld als wegmotor. En daar is helemaal niks mis mee. Wil je ook af en toe het asfalt verlaten, dan lijkt een iets stevigere, meer progressieve afstelling van de vering nuttig om doorslaan te voorkomen. De vering is nu vooral op comfort toegespitst; als comfortabele reismotor is de standaard setting

prima geslaagd. Daarnaast zou je bij het onverharde gebruik andere banden (bijvoorbeeld de Bridgestone AX41, het noppenbroertje van de nu gemonteerde A41's) kunnen overwegen, plus een duik in de uitgebreide accessoirelijst van de nieuwe V-Strom. Daarin vind je naast verschillende koffersets en de nodige (aluminium) bling-bling bijvoorbeeld ook een

stevige carterbeschermplaat, en die lijkt me voor offroad gebruik een eerste vereiste.

Suzuki is met de V-Strom 1050 in de loop der jaren de aansluiting bij high-end allroads als de Ducati Multistrada, KTM Super Adventure en BMW GS verloren, maar die machines kosten tegenwoordig tot wel 5.000 euro meer

Ondanks de veranderde type-aanduiding van de grote V-Strom bleef het V-twin-motorblok technisch onveranderd.



TECHNISCHE GEGEVENS SUZUKI V-STROM 1050XT

MOTOR vloeistofgekoelde 90° V-twin, twee bovenliggende ketting-aangedreven nokkenassen en vier kleppen per cilinder, klepbediening via stoterbussen, wet-sump smering, injectie, geregelde katalysator, 550 watt dynamo, hydraulisch bediende natte meerplaatkoppeling, zesversnellingsbak, O-ring-ketting, secundaire overbrenging 41 : 17.
Boring x slag 100,0 x 66,0 mm
Cilinderinhoud 1.037 cc
Compressie 11,5 : 1
Max. vermogen 79 kW (108 pk) bij 8.500 tpm
Max. koppel 100 Nm bij .000 tpm

RIJWIELGEDEELTE aluminium brugframe, upside-down voorvork Ø 43 mm, volledig instelbaar, aluminium swingarm met monoschokbreker en hevelsysteem, veer-

voorspanning en uitgaande demping instelbaar, dubbele schijfrem voor Ø 310 mm met radiale vierzuiger remklauwen, schijfrem achter Ø 260 mm met dubbelzuiger remklauw, bochten-ABS.

Wielen gespaakte wielen
Bandenmaat 110/80R19; 150/70R17
Banden Bridgestone A41

MATEN EN GEWICHTEN wielbasis 1.555 mm, balhoofdhoek 64,7°, naloop 109 mm, veerweg v/a 160/160 mm, zithoogte 855 mm/XT 850 mm, rijklare gewicht volgetankt 247 kg, tankinhoud 20 liter.

Garantie 3 jaar
Kleuren oranje/wit, geel, zwart, zwart/wit, zwart/grijs
Prijs 1050XT NL € 15.499,- / B € 14.599,-



INFO NEDERLAND B.V. Nimag, www.suzuki.nl
INFO BELGIË Suzuki 2Wheels Belgium, www.suzuki2wheels.be