



Suzuki DL 650 V-Strom

Las motos viajeras aptas para todo terreno han ido ganando adeptos en todo el mundo gracias a que son máquinas polivalentes, preparadas para viajar por una amplia variedad de terrenos, cómodas de conducir durante muchas horas, solos o acompañados, se les pueden instalar fácilmente maletas para tener una gran capacidad de carga y por si esto fuera poco se defienden decentemente en la ciudad. Hasta el año 2002 Suzuki no contaba en su catálogo con una moto de estas características que pudiera competir con las líderes del segmento, la BMW R1150GS (ahora R1200GS) y la Honda Varadero. Por este motivo crearon la DL1000 V-Strom (Tormenta en Alemán) y posteriormente en el 2004 lanzaron una versión más pequeña de 650c.c. que con un tamaño y peso más contenidos ha buscado atraer a otro tipo de clientes para quienes las 1000 son demasiado grandes y costosas.

La DL650 V-Strom, fue lanzada en nuestro país el año pasado por Suzuki, precedida de excelentes comentarios de la prensa especializada internacional, con frases como las siguientes: "Solo al llegar a mi destino me di cuenta que no me había llevado una alfombra mágica sino una máquina que me dio todo sin pedir nada" o "Es cómoda, fácil de conducir, con un

motor que funciona como si estuviera alimentado por baterías.... La V-Strom 650 se acerca demasiado a la perfección". Por estas razones, desde hace algún tiempo deseábamos probar sobre el terreno si tanta belleza era verdad o simplemente exageraciones. La oportunidad llegó gracias a un propietario de este modelo quien amablemente nos cedió su moto para probarla y la verdad es que bastaron unos pocos kilómetros para comprobar que todo lo que habíamos leído de ella era verdad. Pero antes de hablar de sus cualidades dinámicas demos un repaso a sus características técnicas.

Suzuki aprovechó dos de sus modelos más exitosos para crear esta 650,



la V-Strom 1000 y la deportiva SV 650. La primera aportó la apariencia exterior con pequeños retoques en el carenado, las ruedas, los frenos y el chasis de aluminio que ha sufrido algunas modificaciones para adaptarse a su nuevo tamaño. Con estos cambios se logró una reducción de 17kgs con respecto a su hermana mayor. De la segunda heredó el excelente motor bicilíndrico en V a 90 grados, de 645cc con doble eje de levas en la culata, cuatro válvulas por cilindro, refrigeración mixta (líquido y aceite) e inyección electrónica. El motor fue

Distribuidor Exclusivo para Colombia

AVON
TYRES

HJC
RACING

SHOEI



ChatterBox!

TOURATECH
Deutschland
Touring Rallye Racing Equipment

Calle 34 No. 44A - 65 Tels: (4)3843200 - 2623059 Fax: (4)2622073 - Medellín - Colombia - ruta40@mega.net.co - www.ruta40.com.co

modificado en el cigüeñal, la caja filtro y el sistema de escape, para adaptarse al carácter viajero de la V-Strom. Logrando con esto una mejor respuesta a medio régimen, particularmente entre las 4.000 y 6.500rpm, rango en el que se ha ganado alrededor de cuatro caballos de fuerza a costa de perderlos en la zona alta del tacómetro. La potencia declarada es de 67 caballos a 8.000rpm que son más que suficientes para mover con alegría todo el conjunto. De la SV 650 también hereda la caja de cambios de 6 velocidades pero la sexta tiene una relación más larga consiguiendo que el motor trabaje a menor régimen cuando se rueda a altas velocidades, reduciendo el consumo de combustible en estas circunstancias. En la parte delantera encontramos una suspensión convencional con barras de 43mm de diámetro y 150mm de recorrido (10mm menos que la DL1000) que tiene la posibilidad de regular la precarga para lograr un mejor comportamiento del tren delantero en cualquier circunstancia. En la parte trasera encontramos un monoamortiguador progresivo que también cuenta con ajuste de precarga que se puede modificar fácilmente gracias a un práctico pomo situado al lado derecho de la moto, algo que es supremamente útil para compensar de manera sencilla el peso extra del pasajero y la carga. El frenado está confiado a dos discos de 310mm con pinza de doble pistón en la rueda delantera y en la parte posterior encontramos un solo disco de 260mm. El diseño del tablero no es muy moderno pero sí es muy completo combinando elementos análogos como el velocímetro y el tacómetro con otros digitales



Una delicia de moto. Esa es en pocas palabras la mejor forma en que podemos definir la V-Strom 650

Pro Taper
K.I.N.G.
ALUMINUN
Cámaras en aluminio
Soldadura Tig y Mig
Cr 36 # 54-16 Telefax: 2172364 Medellín - Colombia

ATMOPEL
FORROS DE LUJO
PARA MOTOCICLETAS
Tel: 284 84 24
Medellín

Distribuidos por:

Fuera de Serie



El frontal es casi idéntico al de la 1000, con sus dos faros de grandes dimensiones y el parabrisas regulable en altura que brinda una adecuada protección aerodinámica. Por detrás la diferencia con su hermana es más evidente, al sólo tener un silenciador ubicado al costado derecho.

El tablero es una mezcla de lo moderno y lo clásico, con dos relojes análogos y una pantalla digital, sumando toda la información necesaria



como el odómetro total y parcial, el medidor de gasolina y de temperatura, además tiene reloj horario, algo que deberían tener todas las motos. Sus acabados son aceptables aunque en general los comandos son muy sencillos y propios de una moto de menor gama. La mayor diferencia con la V-Strom 1000 radica en que esta cuenta con dos escapes que salen a los costados del asiento en la parte trasera, en nuestro concepto mucho más acertado estéticamente que el único tubo de escape de la 650.

El hecho de tener donantes tan prestigiosos como la V-Strom 1000 y la SV 650 no era garantía de que la suma de las partes diera buen resultado, por esto el gran éxito de los ingenieros de la marca japonesa ha sido combinar todas estas piezas de una forma armoniosa y lograr que tuviera identidad propia. La verdad es que lo han logrado con creces porque la menor de las V-Strom se destaca por meritos propios y lo más importante, establece diferencias con la 1000 que le permite a ambas llegar a diferentes tipos de usuarios. Incluso a nivel de la pren-



sa especializada internacional se ha creado una batalla para determinar cual de las dos es mejor, si la mayor por tener más potencia o si la menor por ser más manejable. Ríos de tinta han corrido al respecto pero en lo que atañe a Colombia, donde las carreteras son complicadas y no se puede viajar a alta velocidad, consideramos que es una mejor opción la 650 porque tiene una potencia más que suficiente para nuestro medio y por sus dimensiones más contenidas y su menor peso es más manejable.

Por fin llegó la hora de probar la V-Strom. En parado es muy atractiva e imponente y aunque

su generoso frontal dominado por las enormes farolas "oji-rasgadas" la hacen ver voluminosa, la verdad es que una vez montados sobre ella nos damos cuenta que no lo es tanto, lo que unido a una posición muy cómoda de manejo y a una altura razonable del asiento que permite llegar con ambos pies al suelo, incluso para los que no somos muy altos, contribuyen a inspirar inmediatamente confianza y a sentirnos a gusto sobre ella. En mi caso, cuando pruebo

una moto por primera vez me cuesta un tiempo acostumbrarme, hasta que entro en confianza y puedo conducir cómodamente, pero con la V-Strom fue diferente, desde los primeros metros me sentí a gusto y casi de inmediato pude empezar a expresar todo su potencial. Lo primero que llama la atención es el comportamiento del motor, su sonido no es muy excitante, lo que puede crear una falsa sensación de que es muy tranquilo pero nada más alejado de la realidad porque acelera de una manera sorprendente, que permite alcanzar los 100km/h en 3.9 segundos y a los cuatrocientos metros (1/4 de

DISTRIEMPAQUES LTDA.

Empaques para Motos

Retenedores • Siliconas • O-rings • Ventas por Mayor

Cll. 38 # 53-12 PBX: 2324783 Fax: 2320077 Medellín - distriempques@hotmail.com

MOTOS "LA 38"

- Jairo Alvarez -

Enderezamos todo lo relacionado con motocicletas
Telescópios - Chasis con matriz
Tenedores de toda clase (Plus - Vespa)
Balanceo de cigüeñales, torno y fresadora

Cll. 38 No. 52A -16 Tel: 2324293 - Medellín



**Repuestos,
accesorios y llantas**

**Rectificada y
encamizada 2 y 4T**

**Cambio de biela
y compensada**

Acodaladade rines

**Enderezada de
suspensiones**



Calle 38 # 51 - 34 Tel: 3815493 Telefax: 2325924 Medellín - Colombia

milla) ya estaremos "volando" a 160 Km/h, nada mal para una moto de estas características. Pero lo mejor es la manera tan deliciosa como entrega la potencia, de manera constante y progresiva, sin sobresaltos ni baches, así que si abres el acelerador a fondo puedes sentir que empuja y sigue empujando, hasta más allá de las 9.000 revoluciones (la línea roja se encuentra en 10.500rpm), además en toda la gama contamos con una gran cantidad de torque que desde las 2.000rpm hasta el final está por encima de 5kgm (el máximo son 6.2Kg a 7.000rpm). Gracias a esto siempre hay una gran cantidad de potencia disponible, lo que se traduce en un manejo más relajado que no nos obliga a estar todo el tiempo usando la caja para buscar la "zona buena" del motor. Su velocidad máxima está por los lados de 200km/h y en teoría se pueden mantener perfectamente cruceros de 160km/h con el motor girando en sexta a 7.700rpm, todavía dentro de la zona óptima de trabajo, aunque si hablamos de cruceros de 120km/h, algo mucho más razonable para nuestras carreteras (y eso que en las mejores) el motor ira a unas relajadas 5.800rpm, con la ventaja de tener todavía mucha potencia disponible para sobrepasos, además es

a esta velocidad donde se logra el menor consumo de combustible de aproximadamente 69km por galón, que teniendo en cuenta la capacidad del tanque, 5.8 galones, permite hacer 400 kilómetros (incluyendo reserva) sin tener que tanquear, algo muy apreciado en viajes largos. Los primeros kilómetros sobre la V-Strom los realizamos en una exigente carretera de montaña, cerca de la ciudad de Medellín, donde pudimos comprobar su gran estabilidad en todo tipo de curvas y lo bien conseguidas que están las suspensiones, que mantienen firme la moto en todo momento, ya sea en línea recta a

alta velocidad o con lo moto completamente inclinada, además proporcionan un gran confort de marcha aún en pavimentos rizados y gracias a que son regulables es posible adecuarlas a nuestro peso, estilo de manejo o peso extra. Estas características hacen que sea muy fácil ir rápido en todo tipo de circunstancias, incluso hay que tener cuidado porque es tal la suavidad de marcha que la velocidad va subiendo descaradamente casi sin darnos cuenta, solo por encima de 150km/h la turbulencia que golpea el

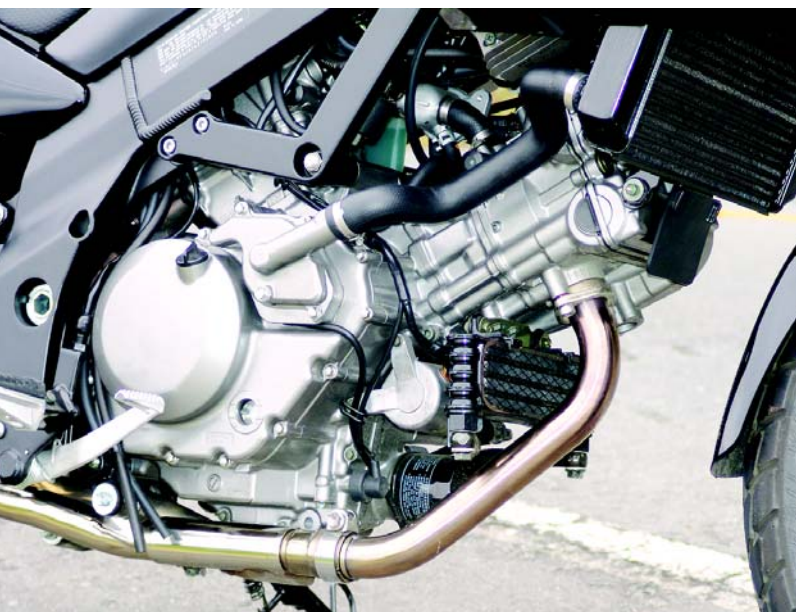


Fuera de Serie

La amplia parrilla permite llevar el equipaje de manera adecuada. Bajo el asiento está la herramienta y un pequeño espacio donde cabe un impermeable. El equipo de frenos es de primera línea, destacando el doble disco que vemos en el tren delantero. Las ruedas son de aleación, con llantas sin neumático



El motor proviene de la deportiva SV 650, es un bicilíndrico en V a 90° con inyección electrónica y culatas de 4 válvulas. De él se destaca su óptima respuesta en toda la gama de RPM y la suavidad. Lo crítico es que se encuentra demasiado expuesto



casco nos indica lo rápido que vamos. Los frenos son realmente efectivos, sobre todo el delantero que gracias a su doble disco permite detener todo el conjunto con gran efectividad y nos brindan bastante confianza cuando queremos ir rápido de verdad. Todo esto hace que el manejo de la DL 650 sea muy divertido, que su suavidad de marcha sea excepcional y que al final del trayecto nos bajemos con una sonrisa de oreja a

oreja como ocurrió en mi caso. Sólo entonces comencé a entender los comentarios que había leído y que reseñamos al principio del artículo, cosas como "alfombra mágica" y "motor eléctrico" cobraron sentido al compararlas con las sensaciones que acababa de experimentar.

La V-Strom también es una gran viajera. La posición

de conducción es muy cómoda, el asiento, que es generoso en dimensiones, está muy bien diseñado, contando con textura antideslizante y buen mullido, tanto para el conductor como para el pasajero, aspectos que con toda seguridad permitirán pasar muchas horas sobre la moto sin sentir deseos de parar. Hablando del pasajero no cabe duda de que la V-Strom fue concebida para dos personas, brindando una adecuada posición a nuestro acompañante, con las piernas relajadas y con

unas asas muy apropiadas para sujetarse adecuadamente que van incorporadas en el diseño de la parrilla. El carenado sin llegar a ser demasiado grande proporciona una razonable protección del viento y la lluvia, con excepción de la zona de los pies que es la más expuesta y además la cúpula frontal transparente, regulable en tres posiciones, desvía en gran medida la turbulencia por encima de nuestro casco y solo se empieza a sentir por arriba de 150km/h. Por todo esto hacer largos viajes con jornadas de muchos kilómetros es algo que la DL 650 consigue con naturalidad, ya sea que se trate de un viaje de fin de semana o pretendamos dar la vuelta a todo el continente.

Y como si todo lo anterior fuera poco, también se defiende muy bien en ciudad, su tamaño contenido, por lo menos respecto a su hermana mayor de 1000cc, su motor muy aprovechable a bajas revoluciones, su manubrio alto que le permite pasar por encima de los espejos de los automóviles y su amplio radio de giro hacen que ratonear con ella en medio del tráfico de la ciudad no sea nada difícil.

A la hora de evaluar lo que no nos gusta, lo primero en la lista es la ausencia de un gato central, pieza que no se ofrece ni siquiera como accesorio a pesar de tener los anclajes en el chasis y que es de gran utilidad para hacerle mantenimiento a la cadena, arreglar un pinchazo o cargar la moto para un viaje. Esto es algo que no se explica en una moto de este nivel. Tampoco nos gustó lo expuesto que está el motor, al no disponer de una bandeja protecto-

Minicycle
100% IMPORTADAS
100% TECNOLOGÍA JAPONESA
Su precio se acomodará a tu presupuesto



LIFAN
力帆集团

Cll. 33 # 65c-118 Tel: (4)2653862 Cll. 36 # 45-10 Tel: (4)2326557 San Diego Medellín - www.minicyclelifan.com.co



SERVICENTRO WIL-MOTOS
MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN EN 2T Y 4T
HONDA YAMAHA SUZUKI KAWASAKI AKT
Servicio de restauración de pintura y venta de aceites
CR 52D N 73-75 ITAGUI TEL : 2813729

MOTOSHOP

EL + COMPLETO SURTIDO
DE ACCESORIOS

VESTUARIO PARA TOURING,
ENDURO Y MOTOCROSS
CASCOS - EQUIPAJE
PRENDAS TÉCNICAS
ACCESORIOS - LLANTAS
LUBRICANTES Y MÁS

MECANICA
+ ACCESORIOS
+ COMPRAVENTA



DISTRIBUIDOR
KTM
EN MEDELLÍN

BORIS CHAMON
TEAM KTM SUPERMOTARD

CRA 38 N.8-35 MEDELLIN-COLOMBIA TEL. 352 1544 E-MAIL. MOTOSHOPMEDELLIN@YAHOO.COM

Dos Ruedas

CABERG SPRING SALE!

CABERG
HELMETS
www.caberg-helm.com

**JUSTISSIMO
ABATIBLE**
antes \$960.000
AHORA \$790.000
Ventas al por mayor a todo el país
Dos Ruedas Tel. (4) 352 46 87 Medellín



**XILIX
ABATIBLE**
antes \$490.000
AHORA \$410.000



**LEGEND
INTEGRAL**
antes \$480.000
AHORA \$370.000



**CLASICO
INTEGRAL**
antes \$290.000
AHORA \$250.000



**DOWNTOWN
JET DOBLE VISOR**
antes \$490.000
AHORA \$410.000



**Todos los cascos
coleccion 2004 a
un precio especial**

Hasta Abril 30/05 ó agotar inventario

De venta en:

Dos Ruedas (Sandiego)
Calle 36 # 45-32. Tel: 262 6688.
Cycle Calle 34 # 44A-59. Tel: 262 2095.
Motoshop Cra 38 # 8-35. Tel: 352 1544.

ra, elemento que se hace más necesario si tomamos en cuenta que este tipo de motos, al menos en teoría, también sirven para transitar por carreteras destapadas, aunque los rines de aleación, la gran cantidad de plástico en el carenado y las llantas de asfalto aconsejan hacerlo con mucha prudencia.

En resumen la DL-650 V-Strom es una de las motos más equilibradas y conseguidas de los últimos tiempos, en ella puedes ir al trabajo o a la universidad todos los días, divertirse los fines de semana en carreteras de curvas y hacer largos viajes con acompañante y equipaje a ritmo alegre, todo esto en un paquete que combina una estética moderna con un sorprendente

motor que se destaca por lo bien que aprovecha su potencia y por su suavidad, además su precio de \$28.590.000 no es exagerado para una moto de este nivel, tomando en cuenta todo lo que recibimos a cambio, la gran cantidad de usos que le podemos dar y las incontables satisfacciones que nos brindará.

Texto: Mauricio Gallego - Fotos: JCP
Agradecimiento: Andres Gómez

**Aquí se aprecia el
robusto chasis que
combina piezas de
fundición con las
vigas laterales
extruidas en
aluminio**



Ficha Técnica

Motor	V2 90°, 4T, DOHC, 4 válvulas por cilindro, refrigeración mixta (agua - aceite)
Cilindrada	645 c.c.
Rel. compresión	11,5 : 1
Potencia Max.	67 Hp a 8.000 rpm
Torque Máx.	6,2 Kgm a 7.000 rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Transmisión	6 velocidades
Susp. Del.	Telescópica 150 mm (ajustable)
Susp. Tra.	Monoamortiguador (ajustable)
Freno Del.	2 Discos de 310mm
Freno Tra.	Disco de 60 mm
Altura asiento	820 mm
Peso vacío	187 kg.
Capacidad tanque	22 Litros (5,8 galones)
Precio:	\$28.560.000

MOTO BOBINADOS
Lincon

MOTOS CHAN CON CHAN
Manrique - 18 años de experiencia

Electricidad y Mecánica 2 y 4T
Bobinas - Alta Calidad

Chequeo de CDI - PDI
hasta 8.000 RPM

Trabajos garantizados por 3 - 6 y 18 meses

Compramos Núcleos para Bobinas
Cr. 53 # 38-17 diagonal a Atmopel Tel: 2321780