



Ja fa uns anys, quan vaig comprar de segona mà la Suzuki V-strom 650 en vaig fer una notícia. D'això ja fa 4 anys i 56.000 quilòmetres, i després d'aquesta experiència en faig una segona part per explicar-vos com va, els problemes que he tingut i d'altres coses que segurament trobareu interessants.

## Accessoris:

Per començar, la moto venia amb un paquet d'accessoris que són: el protector de manetes que són específics per aquest model i que van molt bé per no passar tanta fred a l'hivern; el cavallet central; i la maleta que tot i que la subministra Suzuki amb el seu logo és una Givi E460, on hi caben dos cascs integrals.

Poc després de tenir la moto vàrem afegir-hi alguns accessoris més ja que la nostra intenció era utilitzar-la per fer algunes vacances, a part de les típiques sortides d'un dia o de cap de setmana. Mirant diverses webs de marques d'accessoris per motos al final ens vàrem decidir per Givi.

Hi vàrem col·locar la defensa Givi que cobreix més que la Suzuki original i és més maca (és una opinió personal) i que per les petites caigudes va genial. Un cop un cotxe em va tirar a terra dins una rotonda, per sort tots dos anàvem a poc a poc, però no vaig tenir temps de posar el peu a terra i vaig caure de costat i la moto a sobre. La defensa va fer la seva feina, no em va quedar la cama atrapada i va aguantar el cop i el pes de la moto.

Les maletes laterals V36 també de Givi les utilitzem sovint. Amb la mateixa clau podem obrir les dos i treure-les. Tenen una capacitat de 36 litres cada una i fan una forma que s'adapta a la

moto. Hi cap un casc integral per maleta. Per cert, aquest any la defensa i els suports de les maletes laterals no passaven la ITV, però pagant uns 2€ i poc ho inclouen a la fitxa tècnica de la moto i ja està.

A la maleta del darrera hi vaig muntar el respaldo per l'acompanyant, que és còmode però potser abulta massa. També una llum de fre integrada a la maleta, que vaig haver de desconnectar per que aquest any no passava la ITV tot i que l'anterior si que va passar. Tots aquests accessoris són fàcils de muntar i ho podem fer nosaltres mateixos.

Pel que fa a la pantalla, la original és força grossa i es pot regular en alçada fàcilment, però tot i estar regulada al màxim el vent em tocava a la part de dalt del casc i la vaig canviar per una Givi més alta i ample. Aquesta és específica per aquesta moto i es munta igual que la original. Si utilitzeu aquesta moto sovint i feu més de 1,8 metres us la recomano.

També em van regalar una connexió d'encenedor específica per utilitzar a l'exterior que vaig muntar just per anar a la concentració motera de Faro del 2011. Per fer el muntatge em va ajudar un company motero, en Jordi, encara que realment no és gaire complicat de fer. Només hem de triar si ho volem connectar directament a la bateria, cosa que no recomano, o que vagi amb el contacte i de posar-hi un fusible per si de cas.



Hi ha algun cas que normalment ningú s'hi troba, però quan et passa a tu dos vegades al final decideixes posar-hi solució. Em refereixo a que quan baixes de la moto i poses al cavallet lateral, aquest s'enfonsa a terra fent caure la moto. Una solució és fer com em va passar a mi la primera vegada i buscar una pedra ample i força plana i col·locar-la a sota la pota. Però et pot passar que tornant de Faro, a Sevilla a ple juliol, aparquis la moto i quan la vagis a buscar la trobis més tombada de lo normal per que la pota de cabra s'ha enfonsat a l'asfalt! Doncs si, ens ha passat. La solució és tant fàcil com comprar una extensió per la pota que fa la base més ample.

## Altres:

A sota el sillin la moto té la seva bossa amb eines, però hi ha espai per portar-hi més coses que possiblement no utilitzarem mai però que algun dia ens pot treure d'un apur. Jo hi porto:

- Una armilla reflectant.
- Un lot dels que van a manibela (sense piles).
- Unes pinces, que he fet servir més d'una vegada però per engegar altres motos.
- Dos pops (millor que un).
- Bombetes de recanvi.
- Un kit de reparació de punxades amb una bombona d'aire comprimit.
- Una bossa de plàstic.

Les quatre primeres coses les he fet servir més d'una vegada, i les altres potser no les utilitzaré mai però no ocupen espai a la maleta, i si serveixen per ajudar a algú altre també hauran fet la seva funció.

Pel que fa als pneumàtics, quan es van gastar els originals hi vaig muntar uns Metzeler que eren més de carretera i anaven més bé. Però ara hi porto uns Michelin Pilot Road 3 que encara van millor que els anteriors, la part central del pneumàtic és d'un compost més dur per que duri més i els laterals més tou per que s'agafi més bé a la corbes. En qüestió de pneumàtics no us recomana estalviar els calers. Amb aquest últims em sento molt més segur, tant en sec com en mullat.

## Coses que m'agraden:



He provat unes quantes motos diferents però d'aquesta hi ha moltes coses que m'agraden, com per exemple: És força silenciosa, amb molt poques vibracions i molt còmoda, la pots conduir moltes hores i quilòmetres sense acabar fart (estar clar que parant de tant en tant per estirar les cames), fins i tot s'hi pot fer una becaina; té un dipòsit de 21 litres amb el qual faig uns 350 quilòmetres amb un ús normal, quan faig viatges llargs arriba a 400 km per dipòsit, i el seu rècord està en 450 km sense repostar; tot i que la moto es veu força grossa és molt

maniobrable i no pesa excessivament.

## **Problemes:**

No he tingut problemes greus amb aquesta moto i considero que va molt bé, això sí, faig les revisions quan toquen, engrassar i tensar la cadena de tant en tant, o sigui, fer el manteniment que toca quan toca. Però com és força normal al fer molts quilòmetres et pots trobar amb coses rares.

Com per exemple, tornant d'un viatge pel sud d'Espanya a l'alçada de Barcelona quan començava a fosquejar em vaig adonar que les llums de creuament (les curtes) no funcionaven, però les de posició i les llargues sí. Com que heren totes dos bombetes que no anaven, primer de tot vaig mirar el fusible. Tot i estar bé el vaig canviar però continuava igual. Continuo traient les bombetes ... però totes dos també estaven bé, i la de recanvi tampoc funcionava. A partir d'aquí ja no sabia què més mirar i vam continuar el viatge com vam poder. El mecànic tampoc trobava el problema i a la casa Suzuki no el van poder ajudar per que no s'hi havien trobat mai. Al final fallava el botó d'engegar la moto. Si, ho heu llegit bé, el botó d'engegar que es troba al costat del puny del gas, i això que la moto engegava correctament.

Un altre problema que vaig tenir va ser just tres dies abans de marxar a la concentració de Faro a Portugal. Al anar a poc a poc i donar gas s'ofegava i no tirava. El primer dia no en vaig fer cas ja que va ser algu molt puntual, però el segon dia ja ho feia més sovint i s'encenia un llum vermell ... i quan s'encenen llums vermells és mala senyal. Aquella mateixa tarda la porto al mecànic ja que l'endemà a la tarda haviem de marxar cap a Faro. Al migdia ja estava arreglada, una bujia comunicada feia que no cremés correctament. Al final aquella tarda vàrem poder marxar de vacances esperant que no es tornés a repetir.