

AZ ARANY KÖZÉPÚT

ELSŐ PILLANTÁSRA ÚGY TŰNIK, hogy a megmérettetés borzasztóan egyoldalú – mintha egy középsúlyú bokszolót eresztenének egy ringbe a nehézsúly bajnokával. Az egyik sarokban ott a kompakt, viszonylag karcsú Transalp, amelyet akár egyhengeres endurónak is nézhetnénk, a másikban pedig egy olyan modell, amely minden nézetből nagyobb, nehezebbnek, erősebbnek tűnik nála. A Suzuki V-Strom egyáltalán nem úgy néz ki, mintha azonos súlycsoportban játszana vele. Mindezen nincs mit csodálkozni, hiszen kilenc évvel ezelőtt 100 lóerős V2-esként jött a világra, méretei is ennek felelnek meg. A Suzuki aztán 2003-ban versenybe küldte a 650-es V2-est is, amelynek felépítésén azonban elődjéhez képest érthető okokból nem sokat változtatott. Az ezres már rég csak történelem, a vadonatúj 650-es azonban továbbra is úgy néz ki, mintha nem is egy középkategóriás modell, hanem sokkal inkább a nagy GS-ek komolyan veendő ellenfele lenne, ami kellemesen bizsergetheti tulajdonosának egóját.

Már persze, ha sikerül megbarátkoznia a V-Strom méreteivel... És pontosan ez az a terület, ahol a Suzuki mindent bedobott.

*A Suzuki V-Strom nem úgy néz ki, mintha azonos **súlycsoportban** versenyezne*

FELHASZNÁLÓBARÁTBAB KEZELÉST, JOBB ERGONOMIÁT és mellette még egy csipetnyivel nagyobb teljesítményt ígér a V-Strom, amivel minden eddiginél vonzóbbá vált anélkül, hogy eközben a felismerhetetlenségig megváltozott volna.

Az elülső részén elkeskenyedő ülés és az újraformált, a térdek között szintén keskenyebb tank jelentősen javítja az ülés helyzetet – az alap 825 mm-es magasságú nyereg mellett pedig 20 mm-rel alacsonyabb és magasabb kivétel is rendelhető. A 20 literesre csökkentett tank első hallásra keserű pirulának hangzik, a Suzuki azonban buzgón bizonygatja, hogy a



A túraendurók közepkategóriáját korábban a **Suzuki V-Strom** dominálta, amely most optikai és műszaki frissítést is kapott. Vajon a kitartó **Honda Transalp**nak van még ellene esélye?

SZÖVEG: CHRISTOPH DRIESEN | KÉP: TOURENFAHRER



HONDA TRANSALP

A legutóbbi modell-frissítés óta a Transalp minden elődjénél kevésbé enduro.



Kemény vagy puha? Akárhová tekerjük is az állítókart, a hátsó futómű mindig túlcscillapított marad. Az egyszerű láncfeszítő sem egy műalkotás, az első kerekeken viszont háromdu-gattyús fékeket találunk. A dobozok elegánsan simulnak a farhoz, de sajnos nem túl nagyok. A csomagtartóról hiányoznak a gumipókok rögzítéséhez szükséges fűlek. A motorvédő burkolatot kipipálhatjuk ugyan, de sajnos az elem műanyagból készült.



SUZUKI**V-STROM 650**

Egyértelműen vonzóbb,
mint valaha, formája
mégsem változott
meg a felismerhe-
tetlenségig.



Az új műszerfal áttekinthető, és a funkciók a kormányról is vezérelhetők. Elöl a széles burkolatból szép szemek tekintenek az útra. A plexi az eredeti gyári kiegészítők körébe tartozik, és kifogástalan szélvédelmet nyújt. A lengőkar egyszerűen, kézzel állítható – ez fontos, amikor a széles táskákkal felszerelve utazunk. A táskák leszerelését követően sajnos a tartórendszer adaptere néz vissza ránk.



motor fogyasztása is 10%-kal csökkent, ami az elődmodellhez képest a hatótávolság változását jelentéktelen mértékűvé teszi. A burkolatot teljesen átrajolták, a szélvédő egy kicsivel közelebb került a vezetőhöz, a motor tömege pedig hat kilogrammal, 214 kilóra csökkent.

Ez utóbbiról nem tudunk meggyőződni, mivel a tesztelésre kapott V-Strom 650 minden földi jóval – táskákkal, masszív bukócsővel, középtámasszal, motorvédő burkolattal és magasított szélvédővel – fel volt szerelve. A V-Strom így a kofferek nélkül 228,5 kilogrammot nyomott, de a rászerezelt extrák 14 kilós tömege hihetőnek tűnt.

A TRANSALP 219 KILOGRAMMOS

TÖMEGE azonban tényleg valószínűtlenül hangzott – középtámassz, bukócső, táskatartók nélkül. Mégiscsak ugyanebben a súlycsoportban lép ringbe. Ebbe a vázba azonban soha nem került ezres erőforrás. 1987-es megjelenésekor egy enduró látott benne napvilágot, amelynek első, teljesen burkolt változata a magabiztos „Rally Touring” feliratot viselte oldalán. Ezzel szemben most a Col de la Bonette koordinátái díszítik burkolatát – egy teljesen aszfaltozott útéi, aminek leküzdéséhez nincs szükség egy enduró képességeire. A 21-es helyett 19-es első kerék, rövidebb első teleszkópok, alacsonyabb hasmagasság, helyette ABS-CBS és 680 cm³-re megnövelt hengerűrtartalom – a legutóbbi, 2008-as modellfrissítés óta a Transalp vesztett enduróságából, így nemcsak tömegében, hanem koncepciójában is közelebb került a V-Stromhoz. Egy SUV két keréken, egy „kaland túramotor”, amelynek esetében az a bizonyos kaland soha nem vezet távolabbra egy könnyű földútnál. Mégis, felülés után készen érezzük magunkat a hegyek-völgyek leküzdésére. A V-Stroménál magasabb, 840 mm magas ülésben úgy érezzük, hogy az első kerék a lábunk között van, a visszafogottabb burkolatra szerelt szélvédő pedig mintha csak mellig érne. Érzésre

össze sem hasonlítható a V-Strom-mal, amelynek új ergonómiája szabályosan magába szívja a vezetőt, példásan egyesítve őt a motorral. Az első kerék mintha méterekkel előttünk gurulna, a hatalmas plexit falként toljuk magunk előtt, háttunk mögött pedig egy 110 centi széles ruhásszekrény – o-lá-lá. Éltre kel azonban a V2-es – kikapcsolunk az útra, és elég tíz perc, hogy feltétel nélküli bizalmi kapcsolatba kerüljünk a motorral. A távol eső első kerék, valamint az útviszonyok problematikája a háttérbe szorul – a V-Strom ugyanis megoldja majd a feladatot. Olyan, mintha egy nagy GS nyergében ül-nénk, amely elszigetel a történésektől, magabiztosan és tempósan falva a kilométereket.

A BIZALOMÉRT ELSŐSORBAN a futóműnek lehetünk hálásak, bár ezen a területen a Suzuki csak

ennyire! A csillapítást csak úgy hangolhatjuk, ha előbb kiszereljük a lengőkart (!), és egy csavarkulccsal állítgatni kezdünk – és még ha mindezt megteesszük is, akkor sem lesz olyan a végeredmény, mint a V-Strom esetében. A lengéscsillapító túl puha és reménytelenül túlcillapított. A hátsó kerék még a legkisebb egyenetlenségeken is pattog, és a topográfiai lenyomatot a vezető hátsójába nyomtatja. A helyzetet nem sem segít, hogy elől 177 mm-es, hátul 173 mm-es a rugóút – ami nagyobb, mint a V-Stromé (150/159 mm) –, de az se nagyon, hogy a 41 mm-es első villa igen jó hangolású. A Transalp „kényelmét” valószínűleg csak a chopper- és streetfighter-pilóták értékelik majd.

A Honda irányíthatóságán azonban mindezek nem rontanak. Legálább olyan könnyedén fordul, mint a V-Strom, annak stabilitásá-

A motor a Transalp ékköve, amely minden kritika fölött áll.

apróbb módosításokat hajtott végre. A mérnökök azonban ügyes kézzel nyúltak a dolgokhoz: a 43 mm-es első futómű feszebb hangolást kapott, a hátsó lengőkar rugóútja pedig kilenc milliméterrel nőtt meg. A merev alukeretnek köszönhetően a V-Strom remekül oldja meg a kényelem és a stabilitás dilemmáját. A rázósabb utakon is szárnyashajóként siklik át, apró kormányozdulatokkal dönthető, és még dobozokkal felszerelve is könnyedén tartja akár a 187 km/órás végsebességét is. A menetkényelemben szerepet vállalnak a Bridgestone Trailwing gumik is, amelyeket kifejezetten a V-Strom kedvéért fejlesztettek ki, és amelyek száraz és nedves úton egyaránt jól tapadnak. Szintén példás, hogy a hátsó futómű vilámgyorsan, a kormányról állítható; szerszámot ragadnunk csak az első villák állításához kell.

A Transalp esetében az első és a hátsó futómű állításához is be kell koszlolnunk kezünket – de még

val azonban nem képes felvenni a versenyt. Gyors irányváltásnál vagy erős fékezésnél nyugtalanná válik a Honda, aki pedig egy pillanatra elveszi a kezét a kormányról, az észlelni fogja a motor kúszását – pláne, ha a gép dobozokkal van felszerelve. Egyenesen haladva azonban nincs okunk aggodalomra: a Transalp is bírja a végsebességen való utazást, még hozzá imbolygás nélkül. Ilyenkor 178 km/órát mutat az óra, ami nem rossz egy 60 lóerős motortól.

APROPÓ MOTOR: KÉTSÉGKÍVÜL EZ A TRANSALP ÉKKÖVE. Egy V2-es, amely minden kritika fölött áll. 52 fokos hengersizéggel, 76 fokra állított hajtócsapokkal az erőforrás kompakt méretű, mégis egy 90 fokos V2-es kulturáltsági fokát nyújtja. Persze nem a faragatlan, illetlen fajtáét, amely hangos zakatolással veszi a gázt – ez a V2 a szélesebb közönséghez szól. Puhán, de érezhetően masszírozza a vezető kezét és lábait, miközben nem tola-

A MOTOROK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

	Suzuki V-Strom 650	Honda Transalp
Motor elrendezés	2-hengeres V-90°	2-hengeres V-52°
Hűtés	Folyadékűtés	Folyadékűtés
Vezérműtengely/szelepek	2 (DOHC)/4-4 szelep	Egy-egy/4 szelep
Szelep működtetés	Nyomócsésze	Himba
Lökettérfogat	645 cm ³	680 cm ³
Fúrat/lökét	81,0 x 62,6 mm	81 x 66 mm
Sűrítés	11,2 : 1	10,0 : 1
Max. teljesítmény	51 kW (69 LE)	44 kW (60 LE)
Hozzá tartozó fordulatszám	8800/perc	7750/perc
Max. nyomaték	60 Nm	60 Nm
Hozzá tartozó fordulatszám	6400/perc	6000/perc
Kenés	Nedvesteknős	Nedvesteknős
Keverék képzés	Befecskendezés, d=39	Befecskendezés, d=40
Gyújtó berendezés	Digitális	Digitális
Füstgáz tisztítás	G Kat., SLS, Euro 3	G Kat., SLS, Euro 3
Generátor teljesítménye	400 W	396 W
Akkumulátor kapacitása	12 V / 10 Ah	12 V / 11,2 Ah
Tengelykapcsoló	Többtárcsás, olajban, mechanikus működt.	Többtárcsás, olajban, mechanikus működt.
Sebességváltó	6 fokozat	5 fokozat
Teljes áttétel	16,1/11,6/9,0/7,4/ 6,3/5,6	13,8/9,5/7,4/ 6,1/5,3
Hátsókerék meghajtása	O-gyűrűs lánc	O-gyűrűs lánc

A FUTÓMŰVEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

	Suzuki V-Strom 650	Honda Transalp
Váz	Hídváz, alumínium	Kettős bölcsováz, acélcső
Rugózás, elöl	Teleszkóp villa, Ø = 43 mm	Teleszkóp villa, Ø = 41 mm
Rugóút	150 mm	177 mm
Állítási lehetőség	Rugóbázis	Nincs
Rugózás, hátul	Kettős lengőkar, alu, központi rugóstag	Kettős lengőkar, acél, központi rugóstag
Beállítási lehetőség	Rugóalap, húzó fokozat	Rugóalap, nyomó fokozat
Rugóút	159 mm	173 mm
Tengelytáv	1560 mm	1515 mm
Utánfutás	110 mm	111 mm
Kormány szög	64°	67°
Kormány mag. / szél.*	1150 / 755 mm	1115 / 780 mm
Fék, elöl	Kettős tárcsa 310 mm, 2-dugattyús úszó nyereg, ABS	Kettős tárcsa 256 mm, 3-dugattyús úszó nyereg, ABS-CBS
Fék, hátul	Szimpla tárcsa 260 mm, 1-dugattyús úszó nyereg	Szimpla tárcsa 240 mm, 1-dugattyús úszó nyereg
Gumiabroncs mérete, elöl	110/80-R 19	100/90-R 19
Gumiabroncs mérete, hátul	150/70-R 17	130/80-R 17
Kerékabroncs mérete, elöl / hátul	2,50 x 19/4,00 x 17	2,15 x 19/3,50 x 17
Gumiabroncs típusa	Bridgestone TW 101J/152F	Bridgestone TW 101/152

A MÉRTEK ÖSSZEHAJONLÍTÁSA

Honda Transalp



Honda Transalp

A tökéletesen integrált vezetőben, aki az első kereket valóságban a lába között véli, kompakt és viszonylag kecses benyomást kelt a Honda. Mindketten fesztelenül ülnek, a vezető és utasa között igen jó a kapcsolat.

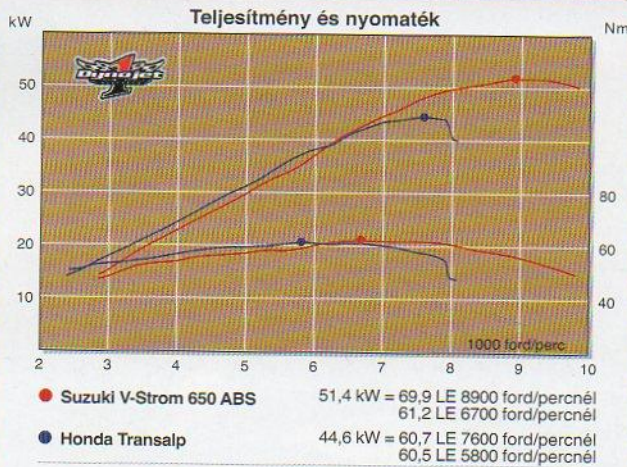
Suzuki V-Strom 650 ABS



Suzuki V-Strom 650 ABS

A vezető messze az első keréktől magas burkolat mögött ül, de az ergonómia és az ülékényelem példás. A helykinálat elől és hátul egyaránt bőseges, a két személy mégis problémák nélkül képez egységet.

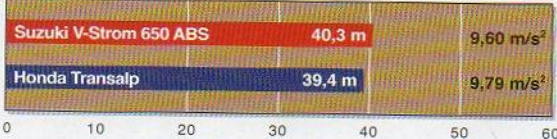
Mért értékek



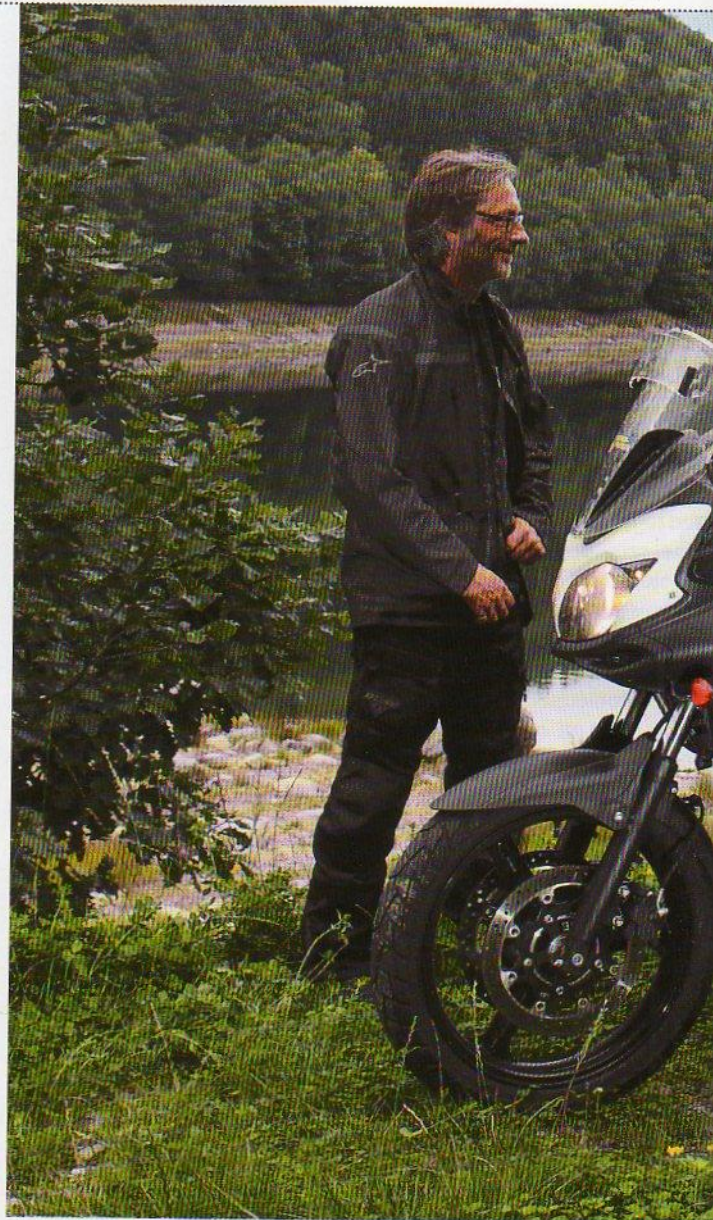
A teljesítmény mérése Dynojet Mod. 200 próbapadon történt.

Fékút 100-ról 0 km/h-ra

Közepes lassulás



Nos, lökettérfogatot valóban semmivel sem lehet pótolni. 6000 fordulatig a Honda-V2 több teljesítményt és nyomatékot nyújt, de onnan aztán elhúzza a pörgősebb V-Strom. Mindkét motornak jó a fogyasztása, és a gyári adatokat enyhén túl is teljesítik. Fékút tekintetében mindketten jól szerepelnek, az, hogy a Honda egy leheletnyivel jobb eredményt produkál, nem feltétlenül a CBS-nek, hanem a 3-dugattyús úszó nyeregnek köszönhető.



dóan, de egy V2-es jellegzetes hangján dohog. No, és persze a motor hozza a meggyőző teljesítményt is. A rövid áttételezésű Honda agilisan reagál a gázkar mozgataira, különösen az alsó és középső fordulatszám-tartományokban indul meg nagy vehemenciával. 60 Nm-es legnagyobb nyomatékát 5800-as fordulatszámra éri el, de azután is vidáman pörög tovább. Aki nem engedi el a gázkart, az hamar a 8000-es fordulatszámra kezdődő piros tartományban találhatja magát, akár az utolsó fokozatban is. Az 50-ről 120 km/óra gyorsulás 9,7 másodpercig tart, ami figyelemre méltó adat – mindez arra utal, hogy ötödik fokozatból nem sűrűn kell visszaváltani. Azonban a Honda akármennyire is pörgősen,

rángatástól mentesen és könnyedén gyorsul, az ember mégis szívesebben gangol vissza és pörgeti fel a V2-est.

A SUZUKI KÉTHENGERESE SZINTÉN KÉPES MINDERRE, a gázkar megcsavarásával ráadásul 70 lóerőt mozgósíthatunk, ami érezhetően vehemensebb gyorsulást eredményez. Elődjéhez képest nagy változás azonban nem érezhető, ami viszont az ős javára írandó, mivel a motor a katalógusban ígért 67-hez képest 2,5 lóerővel többet teljesített a próbapadon. A papíron megnövelt, ám a valóságban szinte változatlan teljesítmény mellett az alacsony és közepes fordulatszám-tartományban elvileg megnőtt nyomaték sem érezhető. Minden maradt volna tehát a



régiben az új hengerek, az új szelepprofilok és az átprogramozott vezérlés ellenére?

A Suzuki mérnökeinek elsődleges célja szemmel láthatóan nem a teljesítmény növelése volt, inkább csak egy kis finomítás. A fókuszba a vezethetőség optimalizálása került – és a feladatot sikeresen meg is oldották a szakemberek. A futómű mellett az erőforrás a másik dolog, amiért annyira könnyen motorozható a V-Strom.

A 90 fokos hengerszögű V2-es igen finoman lát munkához. Akár teljesen bedöntött kanyarban is nyugodtan húzhatjuk tovább a gázkart, mert a Suzuki még ilyenkor sem akar ledobni a hátról. A nyomatékgörbe a közepes fordulatszámokig a Transalpéhoz hasonlóan alakul, és nyugodtan mo-

torozhatunk a megszokottnál egygyel vagy akár kettővel magasabb fokozatban is. Még szerpentinen sem kell hármastól visszacsatolni, mivel marad elég nyomaték a határozott kigyorsításokhoz. A hatodik fokozatban felmutatott

kilenc másodperces rugalmassági nemcsak leírva meggyőző, hanem a valóságban is kellő vehemenciával iramodik meg a gép. A hatodik fokozat lényegében csak tartalékossági célokat szolgál, mivel

a V-Strom csúcsebességét már ötödikben is képes elérni.

A simulékonyság egyben jelentős tartalékokat is magában hordoz a sportos vezetéshez, egy-két erősebb ellenfelet is magabiztosan előzhetünk meg. Csak az eredeti

rese egy forrófejű ifjonc. Mindent egyszerre nem lehet – de a V-Strom potenciális vásárlói így is nagyon elégedettek lesznek majd. Az étvágy beharangozott csökkentése valóban tetten érhető. A 4,5 l/100 km-es fogyasztás pont egy

400 kilométeres hatótávolságával a V-Strom egy igazi **hosszútávúto**, kihívó nélkül.

karaktert ne várjuk el a motortól. Halk morgás, semmi vibráció – vérpezsdítő hangot csak közvetlenül a leszabályozás előtti tartományokban csikarhatunk ki belőle. Hozzá képest a Transalp kéthenge-

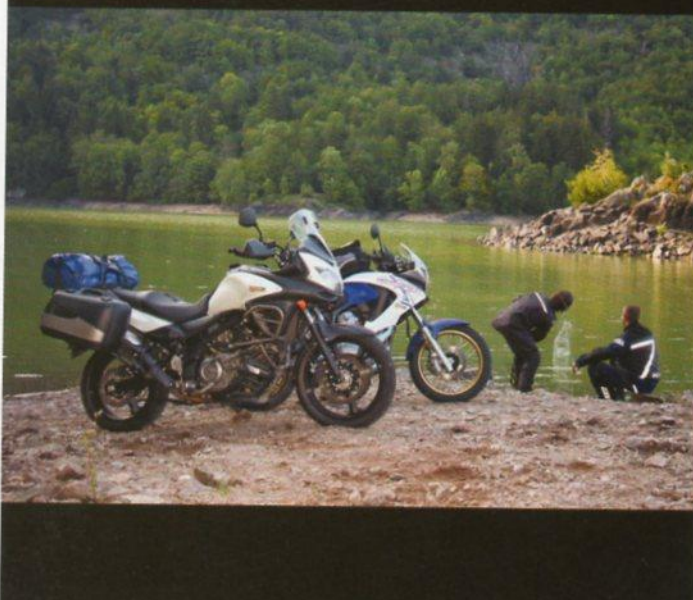
literrel múlja alul elődjéét, valamint 0,7 literrel kevesebb annál, mint amennyit a Transalp szűrőcsölgét el ugyanekkora távolságon a maga 17 literes tankjából. 400 kilométeres hatótávolságával a

A KÖLTSÉGEK ÖSSZEHOSONLÍTÁSA

	Suzuki V-Strom 650	Honda Transalp
Ár	2 468 000 Ft	2 048 000 Ft (ABS: + 150 000 Ft)
Garancia	2 év, km-korlátozás nélkül	2 év, km-korlátozás nélkül
Regisztrációs adó	a fenti ár tartalmazza	a fenti ár tartalmazza
Oldaldoboz-szett tartóval	198 143 Ft	199 000 Ft
Középállvány	67 875 Ft	90 334 Ft
Top box tartóval	93 544 Ft	123 045 Ft (45 l)
Tanktáska	25 125 Ft	-
Bukócső	50 786 Ft	-
Plexi	36 924 Ft	48 181 Ft
Riasztó szett ABS nélküli modelleknél	-	117 065 Ft
Riasztó szett ABS-s modelleknél	-	130 290 Ft
Alapszerviz	1000 kilométernél	1000 kilométernél
Szerviz intervallum	minden 6000 km	minden 6000 km

A MÉRT ADATOK ÖSSZEHOSONLÍTÁSA

	Suzuki V-Strom 650	Honda Transalp
Súly, feltankolva	228,5 kg	219 kg
Max. teherbírás	186,5 kg	200 kg
Gyorsulás, 50-120 km/h - egy személlyel	9,0 s	9,7 s
- két személlyel	12,2 s	12,1 s
Gyorsulás, 0-100 km/h - egy személlyel	4,1 s	4,9 s
Végsebesség - egy személlyel	187 km/h	178 km/h
- két személlyel	182 km/h	173 km/h
Kilométeróra eltérés	+6 százalék	+5 százalék
Üzemanyag fogyasztás - országút	4,5 l	5,2 l
- autópálya (130 km/h)	4,8 l	5,4 l
Üzemanyag	Szuperbenzin	Szuperbenzin
Tank térfogat	20 l	17,5 l
Elméleti hatótávolság - országúton	444 km	336 km
- autópályán	416 km	324 km



V-Strom egy igazi hosszútávfutó, kihívó nélkül.

A megállás azonban már nem az erőssége. Bár a fékek remekül adagolhatók, és a felszereltség része a kifejezetten motorok számára kifejlesztett, finoman – és csakis szükség esetén – működő, új Bosch ABS, a 40,3 méteres féktáv nem tartozik a legjobbak közé. A Transalp például 39,4 méter alatt képes megállni – tehát majd' egy méterrel előbb, ráadásul mindezt mélyebb profilú gumikkal teszi. A Honda e téren mutatott előnyét a háromdugattyús dupla első tárcsáknak köszönheti, amelyeket ráadásul a lábfejk használata során az egyik dugattyú szintén fékez – a V-Strom nagyobb féktárcsáihoz csak két dugattyús féknyergek csatlakoznak. A fékek azonban összességében mindkét motoron igen magas színvonalúak, kritika

a Junior modellnek felelnek meg és 30 illetve 40 literes helyet kínálnak. Aki nagyobb kalandokra készül, az választhat alumínium táskákat is, melyeket az SW-Motech gyárt Trax-System néven. A quick-lock rendszer szintén tölthető adapter segítségével tehető fel, a kofferek leszerelése utánpersze a látvány nem túl szeme gyönyörködtető.

A Honda a maga keskeny táskáival éppen az esztétikumra épít. Mi ilyen kár, hogy ez a tárolókapacitás kárára történik: a táskák csak 29 literesek. A többi csomagot tehát az ülésen kell szállítunk, viszont ehhez nem találunk rögzítőfűteleket a csomagtartón. Egyedül motorozva mindez nem probléma, párban pedig azért nem lesz az, mert a Transalpon hátra ültetni valakit felér egy válóokkal. Két személy,

A megmérettetés nem volt fair a **Transalppal** szemben.

csak a nem kikapcsolható ABS miatt érhetné őket – ugyanakkor ne feledjük, hogy ezeknek az „enduróknak” terepen nincs sok keresnivalójuk.

ANNÁL INKÁBB VAN AZ AUTÓPÁLYÁN, ahol a V-Strom az impozáns hatótávolság mellett egyebet is kínál. A szélvédelem a kiegészítőként rendelhető nagyobb plexivel még egy 180 cm magas vezető számára is tökéletes. A magasra állított szélvédő mögött a legapróbb fuvallat sem éri a motoros fejét vagy felsőtestét, és a turbulenciákat sem lehet érezni. Az új műszerfal LCD-kijelzője könnyedén leolvasható, és a megszokott információk mellett a sebességfokozat, a fogyasztás és a környezeti hőmérséklet is lehívható rá – kényelmesen, a kormányra helyezett kapcsoló segítségével.

A Suzuki esetében a csomagok miatt sem kell sokat aggódnunk. A tesztelt motorra szerelt Hepco&Becker műanyag táskák ugyan Suzuki-logo látható, de valójában

plusz felszerelések és csomagok – ezt pedig jobb el sem képzelni. Akkor már inkább a V-Strom, amelyen a hátsó ülés felől nem fogunk panaszos hangokat hallani.

AMI PEDIG AZ ÁRAT ILLETI: nos, itt a Transalp kicsit a maga javára bilenthetné a mérleg nyelvét. A Hondáért 2 048 000 Ft-ot kérnek – jutányos ár, amihez azonban sajnos kötelező lenne egy új hátsó futómű árát is hozzászámolni, amivel meg is érkeznenk a V-Strom árkategóriájába, amely a maga 2 468 000 Ft-os árcédulájával verhetetlen.

A Suzuki már előző modellgenerációjával is képes volt sarokba szorítani a Transalpot, de a V-Strom továbbfinomításával tovább növelte előnyét konkurenciájával szemben.

Előfordul, hogy az ember valóban bízhat az első benyomásaiban. A megmérettetés egyáltalán nem volt fair a Transalppal szemben – mert ellenfele valóban nehézsúlyú bajnoknak bizonyult.

AZ UTOLSÓ SZÓ JOGÁN



HONDA TRANSALP

Kár, hogy három évvel ezelőtt a Transalp az endurók ösvényéről az utcai motorok útjára tért. Az átállás során sok korábbi képességét elvesztette, viszont utcai motorként nem lett jobb. A túlcsupított hátsó futómű felesleges egy Hondán, és felmerül a kérdés, ezen a téren miért nem történt már régóta fejlesztés. Mindezek ellenére a 7690 eurós Transalpot érdemes fontolóra venniük azoknak, akik kezes és agilis motorra vágynak. A nem túlkomplikált V2-es a Honda legnagyobb erőssége, mellyel még a kezdő motorosok is átélhetik a V2-es érzést anélkül, hogy a koncepció hátrányaival szembesülniük kellene.



SUZUKI V-STROM 650

Nagy dobás a Suzukitól. A már eleve utcai használathoz optimalizált adventure-motort a legutolsó részletéig átdolgozták. Csak a markáns V2-es érzésre vágyók lesznek kicsit csalódottak, ezért azonban kárpótol a magabiztos vezethetőség, ami a magas színvonalú futóművel kiegészülve gondtalan vezetési élményt eredményez. A minimális fogyasztás, az igen jó túráképességek és az értékes alkatrészek (mint az alumínium váz és lengőkar) szintén a V-Strom mellett szólnak. Aki szeretné néha elhagyni az utat, benne egy olyan motorra talál, amely egy igazi „allrounder”. 8390 eurós árát is figyelembe véve pillanatnyilag nem nagyon van ellenfele.

euromotorgroup

legjobbak egy helyen

1134 Budapest, Lehel u. 17/b • Tel.: 06 1 877 4430 • H: 13-18, K-P: 10-18, Sz: 10-14

SRC
SYSTEM

kommunikáció

+

C3

túra

A legjobb választás



Made
in
Germany

Kicsi
a világ legkisebb
felníthető sisakja

Könnyű
mindössze 1570 g

Csendes
csupán 84 dB(A) 100 km/h-nál

Schuberth C3 felníthető
túrasisak és SRCs gyári
sisakkommunikáció együtt:

-15%

Az akció 2011. december 31-ig érvényes, más kedvezménnyel nem vonható össze. További információ a www.euromotor.hu/honlapon