

brugt

SUZUKI SV1000 S

TEKST: MARC MALMQVIST
FOTO: OLLE RAHM



SKARP PROFIL

En skarp og **sportslig V2 til gaden**, som med årene er blevet en god og sjov motorcykel. **En mellemting mellem sportsmaskine og streetfighter.**

Efterspørgslen på 2-cylindrede, halv-sportslige motorcykler er steget de seneste år. Og heldigvis prøver fabrikanterne at opfylde behovet.

Suzuki præsenterede deres første forsøg i genren for godt ti år siden i 1997. Den lignede et medlem af Bjørnebanden med sin sorte ansigtsmaske og hed TL1000 S.

Det viste sig dog, at Suzuki havde været vel hurtigt ude med modellen, for den havde en del skavanker. Efter kun fire år på markedet stoppede de produktionen.

Motoren blev videreudviklet og med mere moderate specifikationer lagt over i et helt nyt stel. SV1000 var født, og her har de ramt plet.

AFFJEDRINGEN ER FULDT justerbar både for og bag og forholdsvis blødt afstemt. Den sluger alle ujævnheder og holder motorcyklen stabil. Fra standard er monteret en styrdæmper ved nederste gaffelbro. Den er dog ikke justerbar.

Motoren giver sv1000 et godt glid. Langt mere harmonisk, end da den lå i TL'eren. Topef-

fekten er stadig 125 hk, og den trækker jævnt og kraftigt i hele registret. Dog hårdst over 5000 o/m.

Køreren mærker stort set ingen vibrationer, og motorens stærkeste disciplin er acceleration i højeste gear: 60-100 km/t på bare 4,2 sekunder.

Gearkassen har seks trin og samme udveksling som TL'eren, men med to tænder mere på bageste kædehjul. Den hydraulisk aktiverede kobling har slipperfunktion, som modvirker baghjulssteppen ved kraftige nedgearinger. Praktisk på en så momentstærk cykel.

Motoren trækker jævnt hele vejen fra 2000 o/m og helt op til det røde felt ved 11.000 o/m. Den har dog stadig et problem tilbage fra sin tid som TL'er. Den er tørstig, især hvis man udnytter kræfterne.

KOMFORTEN ER HØJ. I forhold til TL1000 S er tanken kortere, sædet lavere og styret både højere oppe og tættere på føreren. Sammenlagt giver det en mindre ekstrem kørestilling,

men den er stadig over mod det sportslige, hvilket ikke alle finder behageligt.

Halvkåben ser ikke så stor ud, men giver god læ for det meste af overkrop og hænder. Instrumenteringen er moderne og let aflæselig med en stor omdrejningstæller i centrum placeret over det digitale speedometer. Baglygten er også udpræget moderne. Den udgøres af en dobbelt række af lodrette lysdioder. Cool.

Bremserne har samme slags 4-stemplede calipere som GSX-R 750, før radialcaliperne kom til – altså kraftige og lette at dosere.

På komfortkontoen sætter SV'eren dog lidt styrepræcision til, men det kommer først til udtryk ved udpræget inspireret kørsel.

MÅSKE MANGLER SV1000 S den personlighed, som de italienske twins har og også eksplisiviteten hos række-4'erne. Alligevel er Suzuki'en en effektiv konstellation, der vinder på funktionalitet og køreglæde på både lande- og motorveje.

Suzuki SV1000 S har altså mange kvaliteter. Den kan både bruges til lidt inspireret bøllekørsel og til komfortabel svingballet.

Prisen er yderst fornuftig, selv fra ny, men finder du 1000'eren lige lovlig stor, så tag i stedet SV 650 S, lillesøsteren med præcis de samme gener.

SV1000 S har været på markedet siden 2003, og den er stadig i produktion. Suzuki har så sandelig fået en succeshistorie ud af motoren fra TL1000 S, som også findes i flere andre modeller, bl.a. den herlige multimaskine, DL1000 V-Strom. ★