

OCCASION73

Dé gids voor tweedehands



Suzuki SV650S

Frequente
circuitbezoeker



Het versnellingspookje is bij een val een keer afgebroken.

Zelf sleutelen

> 12V-aansluiting



> Extra! Extra!
8 pagina's met occasions

**Motor
Trader**

*Elk nummer
barstensvol occasion-info*

62.000 km en vee

"Mijn Suzuki SV650S is niet de meest bereden, maar misschien wel de meest 'bezeten' motor", zegt Marie-Jeanne van Kuyk-Kremers, eigenaresse van de verlaagde machine. Behalve voor veel onbekommerd rijplezier wordt die namelijk ook gebruikt als 'pasmotor' in de motorkledingzaak van MJK Leathers.

De 56-jarige Marie-Jeanne is met haar 1,54 meter klein van stuk, maar dat neemt niet weg dat ze al vanaf haar achttiende op de motor zit. Niet achterop, maar altijd met het stuur zelf in handen. "Begin jaren zeventig reed ik elke dag op mijn eerste motor van mijn woonplaats Oudenbosch naar Made", zegt Marie-Jeanne. "Ik denk dat ze me overal kenden als dat kleine meisje op de motor. Waarschijnlijk was ik toen de enige West-Brabantse met een eigen motor. Mijn vriend Ton, inmiddels al ruim 35 jaar mijn man, heeft me destijds met het motorvirus besmet. Het begon met een Honda C90, zo'n motortje dat iedereen gebruikte als hij een oefenrijbewijs had. Dat motortje ging van kennis naar kennis. Een Yamaha DT125 was mijn volgende motor, gevolgd door nog een tweetakt, een 250cc-Suzuki. Snelle dingen waren dat toen. Mijn eerste viertakt was een Honda CB350. De meeste indruk als kleine motorrijdster maakte ik op de Benelli Sei. Ik kon amper met mijn voeten aan de grond, maar wat had ik een bekijks als ik ergens met Tons machine aan kwam rijden. Veel plezier heb ik gehad op een Suzuki GT250X7. Mijn eerste kennismaking met een off-roadmodel was met de Honda NX250,

"Heb jij wel ooit geremd met deze motor", vraagt Leo Peters.



'bezeten'



de kleine Dominator. Fijne zit, maar het blokje was veel te hoogtoerig. Later heb ik een Kawasaki KLX250 gekocht. Die heb ik nu nog. Dat is voor mij een prima offroadfietsje. In de Pyreneeën, bij Johan van de Wal, heb ik daar al veel schik mee gehad. Dit motortje doe ik voorlopig ook niet weg. De Suzuki GT250X7 maakte plaats voor een nieuwe Yamaha SZR660. Voor mij is dat nog altijd de mooiste motorfiets die er is, maar Ton heeft er grijze haren van gekregen. Technisch gezien was het één brok ellende. Niet het Yamaha-motorblok, dat is niet stuk te krijgen, maar alles wat ze er in Italië aan bedrading aan hadden gehangen, zorgde voor problemen. Maar nog altijd denk ik met weemoed terug aan dat mooie motortje."

Op maat

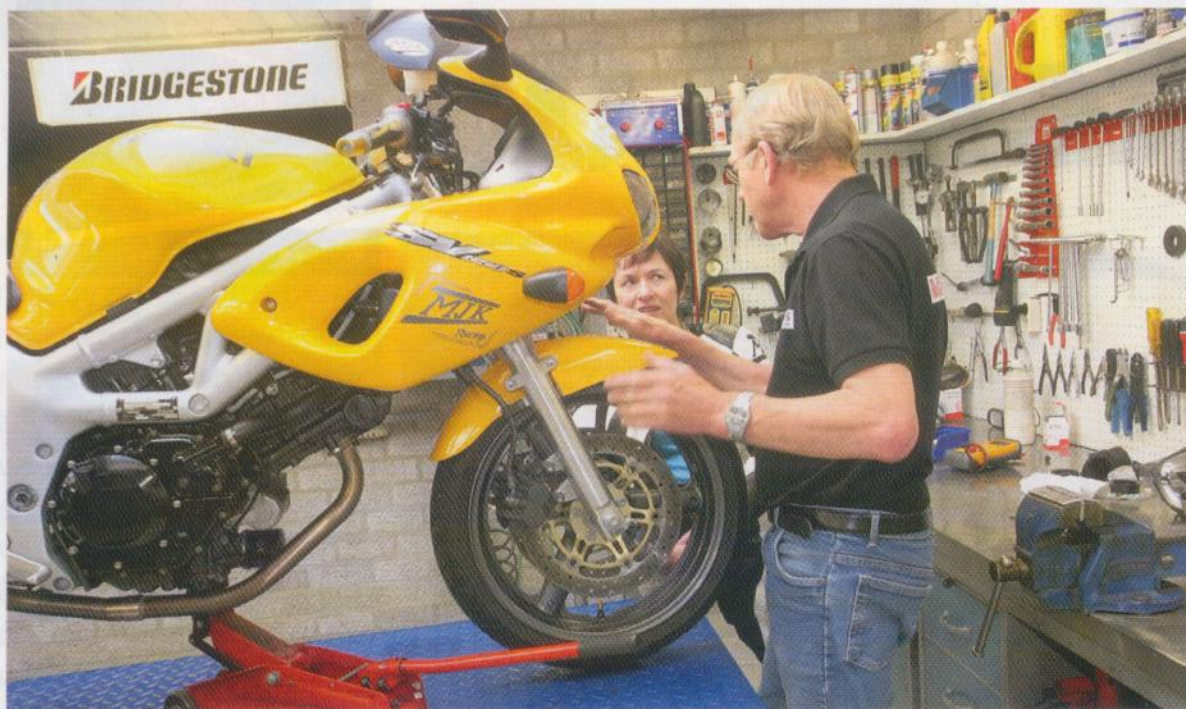
De Yamaha SZR660 was nog maar een jaar oud toen werd besloten deze ➤

Vrouw en motor

naam	Marie-Jeanne van Kuyk-Kremers
woonplaats	Oudenbosch
leeftijd	56
beroep	zelfstandig ondernemer (MJK Leathers)
rijdt sinds	1971
droommotor	alles wat licht en laag is
motor	Suzuki
type	SV650S
bouwjaar	2000
aangeschaft	2000
huidige km-stand	62.000
nieuwprijs	€ 6200
dagwaarde	ca. € 3700
rijstijl	rustig
gebruik	toer/vakantie
brandstofverbruik	1:22
olieverbruik	nihil
onderhoud	eigen beheer (man Ton)

Gezeten op haar Suzuki SV650S en gehesen in eigen fabricaat kleding is Marie-Jeanne van Kuyk-Kremers helemaal in haar element.





'grijze-harenmotor' in te ruilen op een Suzuki SV650S. "Voor de langere afstand bleek de SZR niet betrouwbaar", vertelt Marie-Jeanne. "Omdat ik met de motor veel races af ging, vooral daar waar coureurs met onze MJK-pakken reden, moest er op een dag tussen de 500 en 900 kilometer worden gereden. Dat lukt niet als je onderweg steeds moet sleutelen. Mijn nieuwe tweewieler moest ook een motor zijn met niet te veel gewicht, een behoorlijke windbescherming - dat scheelt echt enorm in de regen en de kou - en de motor

moest gemakkelijk te verlagen zijn. En ik moest er flink gas mee kunnen geven, wat nodig was om een Blackbird nog een beetje te kunnen volgen, ha ha! Het werd een gele SV650S. Waarom geel? Die kleur had ik nog niet gehad. Mijn Suzuki SV650S houdt het wel vol op de snelweg. Gewoon hard gaan waar het mag en kan. Ik was wel blij dat de Fireblades, die ook meegingen naar de races, eerder moesten tanken dan ik. Na twee uur stevig doorrijden is een stop welkom. Op het moment dat de Fireblades nodig naar een tankstation moesten, stond de

Het ziet er allemaal als nieuw uit en het voelt ook nog als nieuw.

Goed voor 2 pk extra: twee moertjes onder de tankbevestiging.

Gemonteerde accessoires

- Laser-uitlaatdemper
- donkere ruit
- Osco-kettingoiler
- verlagingsset
- carburateurverwarmingssset
- verlaagde buddy
- Hyperpro-voorveren
- Hyperpro-achterveer
- SV-handvatten
- Dynojet-kit
- K&N-luchtfILTER
- balhoofdklokje



Goed om te weten

Suzuki kwam in 1999 met de SV650 op de markt. De SV650 is de kale versie, het S-type heeft een halve kuip. De SV650S lijkt bij de eerste aanblik heel veel op de TL1000 van Suzuki. Toch is de SV650S geen verkleinde TL1000. Het blok van de SV650S is nieuw en heeft in vergelijking met de TL1000 (die een anti-hopkoppeling heeft) een gewone koppeling. De constructie van de versnellingsbak is ook anders dan bij de TL1000 (compact). De SV650S beschikt nog over normale carburateurs, terwijl de TL1000 injectie heeft. Suzuki heeft geprobeerd om een zo goedkoop mogelijke motorfiets te bouwen, vandaar de keuze voor carburateurs. Zo is er op meer plaatsen kostenbesparend gewerkt, zoals de toepassing van één uitlaatdemper en de eenvoudige vering. Alleen de veerspanning achter is instelbaar. Wat wel bijzonder is in deze prijsklasse is het gebruik van een aluminium frame. Ondanks de bekknibbelingen is de SV650S geen spartaanse motor. Mooi, sportief en een lage prijs gaan hier goed samen. In 2003 kreeg de SV650(S) een opwaardering. Het uiterlijk werd sportiever en het frame werd vernieuwd, met rechtere in plaats rondere buis. Om aan de Euro II-normen te voldoen moesten de carburateurs wijken voor injectie. Het vermogen steeg licht. Om de olietemperatuur in het gareel te houden, kreeg de nieuwe SV650S een oliekoeler. Vanaf 2007 beschikt de Suzuki SV650 ook over ABS. 2008 was het laatste productiejaar van de SV650. De nieuwe Gladius (2009) is de opvolger van de SV650.



Met moeite kwam de voltmeter aan dertien volt, wat kan duiden op een afzwakkende dynamo.

SV nog lang niet op reserve. Met 1 op 22 is de SV650S erg zuinig. Maar ik weeg dan ook weinig en vang amper wind. De SV650S moest voor mij wel op maat worden gemaakt. Ja, dat kan ook bij een motorfiets, niet alleen bij motorpakken. De voorvork maximaal door de kroonplaat laten steken en het zadel in model laten snijden, zodat het maximaal lager en smaller werd. Dat scheelt zeker zes centimeter. Zo heeft de Suzuki-dealer hem afgeleverd. Ook heeft hij bij de aflevering de demping van de voorvork verbeterd met Hyperpro-veren, want dat was het enige minpunt destijds bij de Suzuki SV650S. De SV waarmee ik een



Ook onderdeks ziet het er allemaal nog heel fris uit.

proefrit had gemaakt, deinde heel erg. Dat doet de mijne helemaal niet. Later heb ik op de Birmingham Motorshow nog speciaal voor de SV andere linkdelen gekocht, zodat de motor nog wat lager werd. Nu kan ik met de bal van mijn voet aan de grond, meer hoeft niet! Ik heb jarenlang als een ballerina staan balanceren met de punten van mijn laarzen net aan de grond. Ik ben dus wel wat gewend."

Pasmotor

Op het eerste gezicht ziet de SV650S er behoorlijk standaard uit, maar er zijn wel degelijk aanpassingen gedaan. "Zodra er 2000 kilometer op de teller stond, heeft Ruud Fredriks van Tovami Goes de motor voorzien van een Dynojet-kit en een K&N-luchtfILTER en hem optimaal afgesteld", aldus Marie-Jeanne. "Leuk detail is dat er af en toe meer pk's te zien waren toen de motor daar op de testbank stond. De tank zat nog niet vast en werd af en toe iets opgetild. Er kwam

"Waarschijnlijk was ik toen de enige West-Brabantse met een eigen motor."

dan meer lucht bij en daardoor steeg het vermogen met 2 pk. De tank ligt dus nu vooraan wat hoger door er simpelweg twee M8-moertjes onder te leggen. Een Dualtone-uitlaat van Laser maakt de sound compleet. Mooi geluid! Wat later heb ik ook de schokbrekerveer achter

Richtprijzen bij motorzaak

1999	ca. € 3400
2000	ca. € 3700
2001	ca. € 3900
2002	ca. € 4000
2003	ca. € 4300
2004	ca. € 4600
2005	ca. € 5100
2006	ca. € 5400
2007	ca. € 6000
2008	ca. € 6400

laten vervangen door een Hyperpro. Ton was daar bij zijn Blackbird zeer over te spreken, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik geen verschil heb gemerkt. Dat kan aan mij liggen, maar ik denk dat het origineel ook al goed was. Mijn SV werd nog wat persoonlijker gemaakt met een donkere flip-up-kuipruit van MDI, gouden ventieldopjes, gele SV-handvatten met gouden eindstops, een MDI-hugger met geïntegreerde kettingkast die de motor schoonhoudt en natuurlijk een MJK-stickerset!"

Het weinige onderhoud dat de SV650S vraagt, wordt gedaan door haar man Ton. De motor wordt vooral gebruikt voor toerritten en voor vakantie. "Dan gaat de SV650S mee op de aanhanger en maak ik samen met Ton dagritten van zo'n 300 kilometer in de Pyreneeën", vertelt Marie-Jeanne enthousiast. "Echt geweldig is dat. Op een van die toerritten is de SV een keer omgevallen. De motor stond op de weg geparkeerd op een rustig colletje in Frankrijk. Ik had niet in de gaten dat de weg iets te veel afleef en had de motor niet in de versnelling gezet. Ineens ging de Suzuki als 'vanzelf' rollen.



De vorkpoten door de kroonplaten laten steken is simpel. Aan de achterzijde waren meer ingrepen nodig om de hoogte van de motor aan te passen.

Ik wilde de motor nog pakken, maar het was al te laat. Het gevolg was een afgebroken teenstuk van het schakelpedaal - daar heb ik mijn laars nog aan verknald - en een scheur in de kuip. Vandaar dat er nog maar aan één kant SV650S op staat. De andere kant is opnieuw gespoten."

De Suzuki SV650S is een 'motor van de zaak'. "Iedere keer als ik er op rijd, ben ik als het ware ook aan het werk", zegt Marie-Jeanne. "Als 'constructeur' van motorpakken op maat moet je jezelf ook verdiepen in de motorrijder. Als je zelf ervaart wat de motorrijder allemaal meemaakt, dan pas kun je goed werk leveren. Dat is feeling, knowhow en analyseren.

Ik heb 35 jaar geleden mijn beroep van kleermaker en de passie voor motorrijden gecombineerd en er mijn werk van gemaakt. Tot op de dag van vandaag doe ik dat nog steeds met liefde en plezier."

Summer onderhoud

Op een paar kleine probleempjes van de laatste twee jaar na is de SV650S niet bij de dealer geweest. Olie vervangen en een nieuw filter monteren, remblokken nakijken en verwisselen (indien nodig) gebeuren in eigen beheer, evenals het



De spiegels hebben na bijna tien jaar hun beste tijd wel gehad.



Je moet lang zoeken, maar het is er wel: een boutje met roest

een en ander nakijken, bijstellen, controleren en het luchtfILTER wassen. Voor banden gaat de SV naar de bandenspecialzaak. "De SV is aan de tweede accu bezig en ik gebruik nog de eerste ketting en tandwielen", verklaart Marie-Jeanne. "Die werden eerst gesmeerd door een Scottoiler, maar die was niet goed af te stellen. Dat schijnt lastig te zijn bij een tweecilinder. De hele zijkant van de achterband zat dan onder de olie. Beetje link. Ook mijn eencilinder-offroad draait er per dag een heel potje olie door, terwijl dit bij Tons Blackbird, een viercilinder, niet het geval is. Nu zit er een Osco-smeersysteem op. Dat werkt niet op vacuüm, maar met een hand-



Reparaties en problemen

50.000 km	nieuwe accu
52.000 km	chokekabel
58.000 km	hangende vlotter

pompje. Dat heeft als nadeel dat je met z'n tweeën moet zijn om de ketting te smeren als je geen middenbok hebt. Wassen van de SV doe ik zelf. Ik gebruik dan een 'motowash'-spray waarmee ik de vette delen inspuit, zoals om de ketting en achterbrug en onder het blok bij de link. Even in laten werken en je spuit met een harde waterstraal - geen hogedrukreiniger - het vet en vuil zo weg. Dan nog even soppen aan de bovenkant en met een microvezeldoek afzemen. Vorige zomer heb ik een ander merk motowash gebruikt en daar heeft de Suzuki wel wat van geleden. Die vloeistof was te agressief. De achterbrug is er daardoor niet mooier op geworden. Na 62.000 kilometer is het overtrek van het zitje wat kapotgegaan, maar daar heb ik nog een mooi stukje materiaal voor liggen. De Suzuki SV650S is een heel betrouwbare motor en eigenlijk heel braaf. Geeft nooit een klap verkeerd. Je kunt er behoorlijk snel mee gaan, maar waar kan dat in Nederland nog? Ik kan je vertellen dat de remmen me een paar keer uit penibele situaties hebben gered. Ze lijken niet bijzonder, maar als je ze echt nodig hebt, werken ze prima."

Op de brug

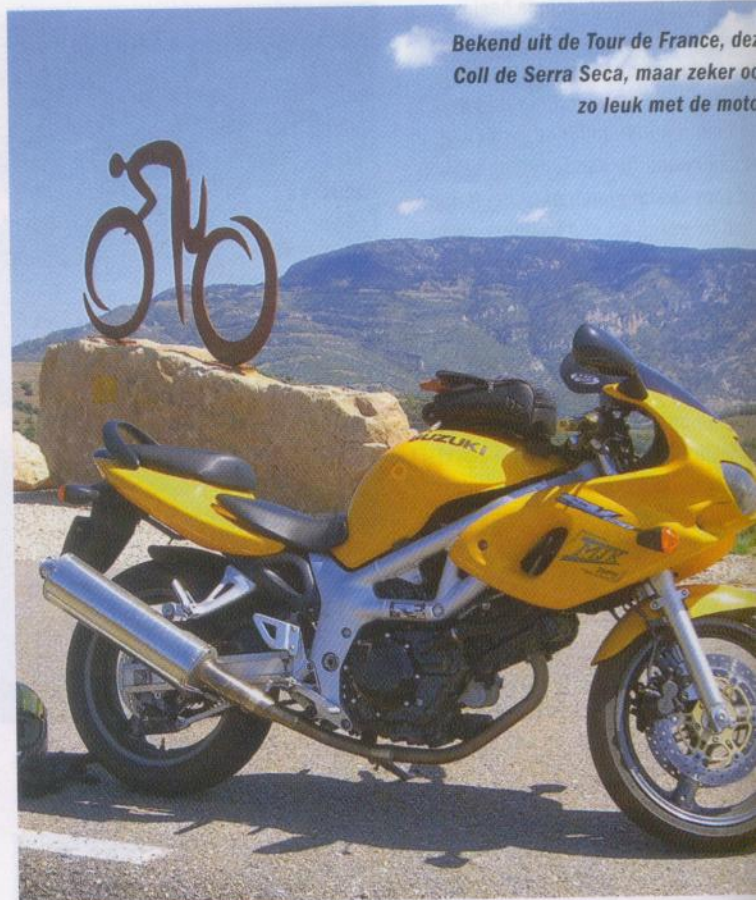
Twee gele Suzuki's met nagenoeg hetzelfde motorblok (maar dat is dan ook de enige overeenkomst) rijden bij Leo Peters Motortechniek de parkeerplaats op. Een

Verbazingwekkend, een ketting die al 62.000 km meegaat. Leo: "En deze is zelfs nog lang niet versleten."

imposante V-Strom 650 met daarop een boom van een kerel en een SV650S met daarop een piepklein vrouwtje. De V-Strom is net een jaar oud, de SV650S ruim negen jaar, maar beide motoren zien er even mooi uit. Daar is de eigenaresse ook best een beetje trots op. "Ik hou de SV650S altijd in onberispelijke staat. Dat kan ook als je de motor niet voor woon-werkverkeer hoeft te gebruiken. Natuurlijk mag de motor vuil worden, maar als pasmotor in de zaak staat hij er altijd op en top bij. Dat kan toch niet anders; je laat klanten toch niet op een ongepoetste motor zitten. Het grootste compliment is natuurlijk als klanten vragen of de motor nieuw is." Voor alle zekerheid heeft Ton de originele

"De Suzuki SV650S is een heel betrouwbare motor en eigenlijk heel braaf."

buddyseat van de SV650S meegenomen, zodat Leo een gemakkelijker zit heeft tijdens zijn proefrit. Maar een kwartiertje houdt Leo het ook nog wel uit op het verlaagde zitje. "Het verbaast mij niet dat mensen soms denken dat deze motor nog bijna nieuw is, want zo rijdt de SV ook", zegt hij. "Het blokje loopt loepzuiver, de remmen werken prima en de hendels en pedalen vertonen geen speling."



Bekend uit de Tour de France, de Coll de Serra Seca, maar zeker ook zo leuk met de moto

Het is aan alles duidelijk dat deze machine nog nooit pikel heeft gezien. "Dat klopt, alleen maar zeepsop. Slijtage kent deze machine nauwelijks. Na 62.000 km heeft hij nog steeds de originele ketting en remblokken", aldus de eigenaresse. Met een micrometer meet Leo Peters de dikte van de rem-schijven. Hij moet twee keer kijken naar het meetresultaat. Met amper 0,1 mm is

Eerder in MOTO73

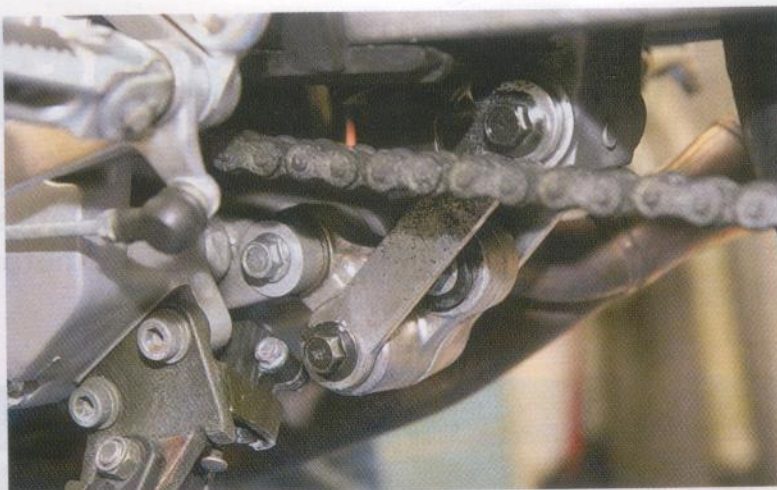
05/1999	test
06/1999	duurtest
09/1999	duurtest
12/1999	duurtest
14/1999	duurtest
18/1999	duurtest
20/1999	duurtest
25/1999	duurtest
03/2000	duurtest
04/2000	eindverslag duurtest



Altijd bij de tijd.

De achterschokbreker laten zakken is een kwestie van twee langere hevelstrips monteren. Die trekken de link omlaag.

De buddy verlagen vraagt enig vakmanschap (kun je laten doen).



"Ik vind het nog steeds een prachtmachine en technisch is de motor bijna als nieuw."

de slijtage nihil te noemen. "Dat had ik ook niet anders verwacht", zegt Marie-Jeanne. "Ik rem altijd af op de motor. De remmen voor worden maar sporadisch aangesproken. En de achterrem nog minder."

Omdat de gasschuiven bij koud vochtig weer willen bevriezen, is de SV bij aanschaf voorzien van een verwarmings-elementje in de carburateurs. Dat is gedaan bij Motorhuis Seppe, waar de motor is gekocht. Origineel staat de SV op Metzeler-schoeisel, maar dat beviel niet zo best. De Bridgestones doen het volgens Marie-Jeanne beter. Op het uiterlijk van de machine valt weinig aan

te merken. Alleen zijn de spiegels wat verveerd en Leo vindt een scheurtje in de kuip links onder het knipperlicht. Dat blijkt een overblijfsel te zijn van een eerdere kuipreparatie. Lagerspeling is, geheel volgens verwachting, absoluut niet aan de orde bij deze motor. De stroomtoevoer vanuit de accu is aan de lage kant. Met moeite haalt de voltmeter dertien volt. Dat zou kunnen duiden op een niet honderd procent functionerende dynamo. "Dat zou best eens kunnen", zegt Marie-Jeanne. "Ik heb bij het rijden in de bergen de accu al eens helemaal leeggereden. Bij rustig toeren verbruikt de motor meer stroom

dan dat er wordt aangevoerd. Dan kun je na een tankstop zomaar zonder stroom komen te staan. En aanduwen met een tweecilinder gaat niet zo gemakkelijk." Uit de Laser-uitlaat komt een beschaafde roffel, precies zoals dat bij deze motor past. Deze SV650S mag dan al bijna tien jaar oud zijn en 62.000 km op de teller hebben staan, als er een nulletje van afgehaald zou worden, zou je dat ook geloven. Marie-Jeanne is niet van plan om haar 'speeltje' op korte termijn van de hand te doen. "Daar heb ik geen enkele reden voor. Ik vind het nog steeds een prachtmachine en technisch is de motor bijna als nieuw. Pas als de motor niet meer betrouwbaar is, ga ik aan iets anders denken. Wat, dat maakt me niet zoveel uit, als de motor maar goed te verlagen is. Zo'n nieuwe Suzuki Gladius met het brede stuur lijkt me wel gaaf rijden. Maar voorlopig ben ik nog steeds dikke maatjes met mijn SV650S." <



Met een combinatie van rustig rijgedrag en een goed smeersysteem kom je heel ver met een ketting.



Scheurtjes onder het knipperlicht duiden op een niet geheel vlekkeloos verlopen reparatie.



De uitlaat is (uiteraard) verkleurd, maar het blok oogt nog als nieuw.

Technische gegevens

MOTOR

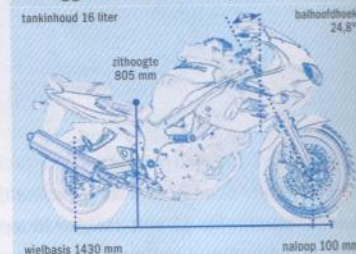
bouwwijze	90°-V-twin
koelsysteem	vloeistof
brandstofsyst.	twee carburateurs
kleppen per cil.	4
boring x slag	81 x 62,2 mm
cilinderinhoud	645 cc
max. vermogen	70 pk @ 9000 tpm
max. koppel	62 Nm @ 7400 tpm
aantal versn.	6
sec. overbrenging	ketting

RIJWIELGEDEELTE

frame	aluminium vakwerkframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	monodempers
veerweg v/a	130 mm / 125 mm
bandenmaat v/a	120/60ZR17, 160/60ZR17
voorrem	dubbele 290mm-schijf
remklauw	dubbelzuiger
achterrem	enkele 240mm-schijf
remklauw	dubbelzuiger

MATEN EN GEWICHTEN

drooggewicht	169 kg
--------------	--------



Aanmelden?

Heb jij ook een motor die in aanmerking zou kunnen komen voor deze rubriek? Stuur een mail naar marathonmotor@mpsadventure.nl of schrijf een briefje aan MOT073, Postbus 40098, 2130 KZ Hoofddorp. Vermeld daarin je naam, adres en telefoonnummer en zoveel mogelijk gegevens van je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. We sturen de verdere informatie vervolgens naar je toe. Een overzicht van alle Marathonmotoren is te vinden op www.mpsadventure.nl.