

Nouveauté : tout savoir sur la Suzuki DL 650 VStrom 2012

Le nouveau mix Gladius/DL 650 pour le trail routier confortable

La présentation officielle de [la Suzuki DL 650 V-Strom](#) s'est effectuée aujourd'hui à Split, en Croatie.



Le trail de la marque évolue donc, en reprenant le moteur de la Gladius et certains éléments esthétiques mais en gardant certaines spécificités de l'ancien modèle et notamment sa double optique avant caractéristique.

Le millésime 2012 - même s'il arrive en 2011 - est présenté comme un trail confortable fait pour l'aventure ("Comfortable Adventure Trail")... tout un programme. Il vient désormais se battre sur les terres du Tiger 800 qui fonctionne très bien au niveau des ventes... et en partie sur le terrain des Transalp.

Inspiration Gladius

La DL 650 2012 s'inspire nettement de la Gladius au niveau esthétique, notamment au niveau du feu arrière et des courbes du réservoir et des flancs, même si elle garde une similitude avec l'ancien modèle grâce à une optique presque identique et surtout plus affinée. En fait, esthétiquement, le nouveau modèle surprend par sa finesse et sa ligne élancée... surtout par rapport au côté pataud de l'ancien modèle qui du coup se prend 10 ans... son âge puisque le V-Strom fête ses 10 ans ! Cet élancement général est souligné par un échappement intégré au flanc droit de la machine.



© 2011 - www.lerepairedesmotards.com - crédit photo : Suzuki

Elle s'élève également au niveau taille, puisque la selle est désormais plus haute de 15mm. Et même si la hauteur de selle ne veut pas tout dire, surtout avec une selle plus fine (ce qui est le cas), une fois monté sur la machine, mon 1,70m touche à peine de la pointe des pieds le sol. Heureusement, il existe deux selles en option - donc pas de réglage de la selle en hauteur comme le Bandit - de 20 mm d'écart, en plus ou en moins.

Et quand on parle de selle, on note une selle "sellier" avec coutures et surpiques rouges du plus bel effet !

La position est sensiblement plus compacte que l'ancien modèle avec un triangle pied, guidon, selle plus rapproché, offrant une position un peu plus détendue et naturelle.

Un compteur de 1000 cm³

On était déjà habitué au systématique indicateur de rapport engagé... Suzuki propose désormais un compteur avec ordinateur de bord affichant horloge, température moteur, température ambiante, double trip, totalisateur, jauge à essence, consommation en litres aux 100 km et au nombre de km par litre. Trop compliqué ? le tout se change désormais au guidon, avec un doigt, et donc très simple en roulant. Un équipement généralement réservé aux plus grosses cylindrées. Bien vu au niveau pratique en tout cas.



© 2011 - www.lereparedesmotards.com - crédit photo : Suzuki

Plus de couple à bas et moyen régime

Le nouveau modèle est présenté comme offrant plus de couple à bas et moyen régime que la Gladius, dont il reprend le VTwin de 645 cm³... correspondant plus au caractère moteur que l'on attend d'un trail routier par rapport au comportement moteur d'un modèle plus "sportif" comme la Gladius. Les chiffres - si l'on se fie à eux - contredisent en apparence cela puisque la nouvelle DL 650 offre un couple de 60 Nm à 6400 tr/min et une puissance de 66 KW à 8800 tr/min contre 64 Nm à 6.000 tr/mn et 53 Kw à 8000 tr/mn pour la Gladius. Il reste les rapports de boîte qui peuvent contrebalancer un moteur qui affiche donc un couple inférieur obtenu à un régime plus élevé.

Certes, la DL 650 a perdu quelques kilos, notamment à un plus petit réservoir de 3 litres de moins mais qui avec 20 litres reste très conséquent pour la catégorie... compensé normalement par une consommation réduite de 10%... donc une autonomie finale identique.

Avec un pare-brise déplacé de 30 mm par rapport au modèle actuel, les turbulences du vent sont réduites, sachant que ce dernier peut être réglé en 3 positions ; il peut être relevé de 24 mm (8 mm vers l'arrière) et abaissé de 18 mm (18 mm vers l'avant)... avec 4 écrous (donc à faire tranquillement à l'arrêt) pour trouver la meilleure position en fonction de sa taille et de son casque.

Et le modèle gagne surtout un nouvel ABS Bosh, désormais en



standard. © 2011 - www.lerepairedesmotards.com - crédit photo : Suzuki

Au listing des détails qui font plaisir par contre, c'est la béquille centrale et la facilité de mise sur béquille centrale de la moto. On peut pratiquement la mettre sur béquille centrale en utilisant uniquement le pied et la main droite (sans même tenir le guidon). C'est même sans doute l'une des motos désormais la plus facile à placer, surtout en considérant son poids général.

Des accessoires

Un gros travail a été réalisé par la marque pour offrir une multitude d'accessoires et d'équipements... qui permettent désormais de transformer le trail en baroudeuse avec plusieurs tailles et versions de valises, à la fois en forme et en contenance... jusqu'à 124 litres ! Il existe en effet deux top-cases (38 et 42 litres), deux valises gauches (40 et 45 litres) et deux valises droites (30 et 37 litres). Et le point principal est que le système de fixation des valises se met et s'enlève très facilement sous forme de 4 vis... de quoi redonner un look extérieur plus sympa à la machine quand on ne part pas en voyage.

Support universel de GPS, sacoche réservoir (19 litres), protections latérales, poignées chauffantes (assez épaisses d'ailleurs)... viennent entre autre compléter la panoplie... jusqu'à la combinaison enduro !

Elle existe en trois coloris : noir, blanc et bronze... cette dernière couleur rappelant un ancien millésime de SV particulièrement réussi.

Disponibilités

- fin juillet 2011



Fiche technique DL 650

- Dimensions et masse à vide
- Longueur totale : 2 290 mm (90,2 po)
- Largeur totale : 835 mm (32,9 po)
- Hauteur totale : 1 405 mm (55,3 po)
- Empattement : 1 560 mm (61,4 po)
- Garde au sol : 175 mm (6,9 po)
- Hauteur de selle : 835 mm (32,9 po)
- Poids : 214 kg (472 lbs)

Moteur

- Type de moteur : 4-temps, refroidi par liquide, DOHC, 90° V-Twin
- Nombre de cylindres : 2
- Alésage × course : 81,0 mm × 62,6 mm (3,2 po × 2,5 po)
- Cylindrée : 645 cm³
- Taux de compression : 11.2 : 1
- Système de carburant : Injection de carburant
- Filtre à air : Élément non-tissé
- Système de démarrage : Électrique
- Système de lubrification : Carter humide
- Groupe motopropulseur
- Embrayage : Type à multi-disques humides
- Boîte de vitesses : 6-vitesses en prise constante
- Modèle de changement de vitesse : 1ère vers le bas, 5 vers le haut
- Rapport d'entraînement primaire : 2.088 (71/34)
- Rapports de vitesse, inférieurs : 2.461 (32/13), 2ème : 1.777 (32/18), 3ème : 1.380 (29/21), 4ème : 1.125 (27/24), 5ème : 0.961 (25/26), Supérieurs : 0.851 (23/27)
- Rapport d'entraînement final : 3.133 (47/15)
- Chaîne d'entraînement : RK525SM0Z8, 118 maillons

Châssis

- Suspension avant : Amortisseur télescopique, ressort hélicoïdal, amortisseur à huile
- Suspension arrière : Amortisseur à tringlerie, ressort hélicoïdal, amortisseur à huile
- Course de la fourche avant : 150 mm (5,9 po)
- Débattement de la roue arrière : 159 mm (6,3 po)
- Angle de chasse : 26°
- Trace : 110 mm (4,3 po)
- Angle de braquage : 40° (droit et gauche)
- Rayon de braquage : 2,7 m (8,9 po)
- Frein avant : Frein à disque, double
- Frein arrière : Frein à disque
- Taille du pneu avant : 110/80R19M/C 59H, tubeless
- Taille du pneu arrière : 150/70R17M/C 69H, tubeless