



店長のツーリングレポート

定休日を利用して他府県へ登録に走る事になり、せっかくだから「V-STROM650ABS」に乗ってブラブラ行くことに。都合で昼頃の出発になって、梅雨明け直後の太陽が既にヤバイ・・・。
・・・2018年梅雨明け



やや大きめサイズの【旅バイク】「V-Strom650」。

長良川河畔までのショートトリップには、丁度良いか？ 大き過ぎるか？ 「記事を書くためだから」と、ドン引きのカミさんを後ろに乗せて、いざ出発。このエンジンの始まりはSUZUKI SV650/400シリーズ。日本でも1998年400cc、1999年650ccと発売された。かれこれ20年進化し続けてきたモデルだけあって、さすがに100Kmほど流してみると発見が多かった。

エンジン始動の[スズキキーゼースタート]は、セル/キル一体になった赤いスイッチの手前下側をちょっとワンブッシュするだけでセルモーターが回って始動させ、不要になるとセルクラッチが自動で離れる。これまでのように押して離すタイミングを考えなくてもよいので、つくりを理解できていない人が永年使い続けてもセルモーター本体が壊れにくそう。

このエンジン、小さく軽く見えても650ccV-Twinだから、低中速のトルク感がたっぷりで穏やか。煩くないエキゾーストは、穏やかなパルス感が(ヒュドゥ、ヒュドゥッ)と旋律にのせて伝わってくるから、エンジン好きには楽しく嬉しい。2,000rpmまで落としてしまえば5-6速では厳しいけど、2,500rpmを越えると結構な力がある。

スタート直後からギクシャクしていたシフト操作に、(この頃まともに乗ってないせいか、ヘタクソ〜)と恥ずかしかった。でも、少し慣れてくると分かりました。

このモデルにはSV650シリーズやGSX-S1000シリーズと同じ [ローRPMアシスト機能]が搭載されているので、アクセルを捻り過ぎずにほぼ一定開度のまま、クラッチレバーに触れる程度でシフトアップ動作を続けると、簡易オートシフター風にチェンジしてくれるので二人乗りでもギクシャク感が出ません。

シフト操作に慣れてくると、大してスロットルを捻らないのにスルスル車速が上がっていきます。でも、今日走る濃尾平野の幹線バイパスは愛知県警の優秀な白バイ隊も頑張っているらしいので、自動車の車列からさっさと充分リードして、メーターが60Km/hを越えるあたりではもう流す安全運転。それでも、不満の無い充分な加速をで、巡航中は大変快適。後ろのカミさんも(この辺りは良好であった)と、のたもうた。



メーターは情報盛りだくさんで、それだけで忙しい程遊べます。

- 慣れてしまったら、無いと辛い[ギアインジケーター]。
- ニュートラルでは「N」の表示と緑のランプ、シフトを入れると1速~6速が表示されるので素直に重宝。
- 距離表示はオド・トリップ1・トリップ2と切り替えでき、それぞれの平均燃費を「Km/L」か「L/100Km」で表示できる。
- 瞬間燃費、航続可能距離も切り替え表示できる。
- トラコンは、「OFF」⇄「1」⇄「2」の三段階切り替え。
- ずっと「2」にしてあったけど、一般道一流し100Kmでは良く分かりませんでした。いずれ、河原に降りてみる機会があれば、試してみたいなあ。
- メーター照度調整や電圧表示、時計・外気温計、外気温3度以下を知らせるフリーズインジケーターも付いています。
- 当然ながら、水温と油圧とABSの表示・警告灯付き。
- スイッチ周りに付いているハザードは嬉しいな。
- メーターパネルには、USB電源ソケットもあるのでスマホ使いの人には便利でしょうね。

せっかく二人乗りだったので、リアサスペンションに標準装備される[プリロードアジャスター]を使ってみる。

- 最弱と最強にしてみると、ジイさんの私でもはっきり分かる。
- 荷物の多い時などは、工具不要でダイヤル調整できるので、やっぱり便利で安心な機能です。
- 右側タンデムステップ前にあるダイヤルノブを右に回すと強く、左に回すと弱くなる。
- 油圧作動のアジャスター機構はリアサスペンション本体の上部に装着されていて、
- 最弱だと目盛りが全部隠れ、最強だと罫書線が4本現れて、どの位置にあるのか分かるようになっている。
- リアサスペンションには伸側減衰力を調整する[ダンピングアジャスター]も標準装備。
- ウィンドスクリーンは取付位置を変更することで、上下3段階に調整可能。
- 二人乗り、高速道路などの、使用状況によって変更できます。
- ちょっとした事のようにですが、乱流巻き込みが少ないと随分疲れにくいものです。

ところで、この夏の猛暑日は想像以上に暑い。

ラジエーターファンからの熱風もあるけど、アスファルトからの輻射熱には閉口しました。仕事も遊びもデキル男達が朝焼けとともに流して、夕方のお買い物時間に間に合うようにウチに帰る訳が良く理解出来ました。脂の乗り切ったお客様にお薦め頂いたのは、[涼しいインナーウェア](進化している肌着で涼しさや筋肉疲労が随分違うんだとか)と、[皮ズボン](エンジンからの熱が伝わりにくい)。すっかり、学習不足になってました。ちょっとイマ時も勉強しておかねば、熱中症がコワイ。

帰り道は、ちょっとでも涼しそうな長良川~木曾川堤防を経て、濃尾平野を横断。庄内川堤防からR41ゾーンに戻って来ました。照り返す輻射熱の少ない大河の堤防道路は、街中やバイパス道路とは違って風の通りも◎。随分楽でした。平日の昼から日暮れ時まで、(市街地~バイパス~市街地~郊外)と走った100Kmで、平均燃費は25.7km/L。車の流れにのせた後で読み取る瞬間燃費では、35~45km/L付近。ツーリングに出かければ、「30Km/L」越えの方も多いはず。V-Strom650は20Lタンクだから余程でない限り航続距離500Kmは大丈夫。上手くいけば、600Kmもあるかもしれませんね。



店長のレポートいかがでした？

まだまだ、懐の深い【旅バイク】「V-Strom650」でした。