

# ECHT GAS GEVEN!

**Een motor die op LPG rijdt? Menigeen trekt daarbij zijn wenkbrauwen op. Toch heeft Suzuki Belgium momenteel een 1000 cc V-Strom LPG-prototype rondrijden. Dat is dus nog eens echt gas geven...**

**Verbazing, dat is** de eerste reactie als de mensen iets over een motorfiets horen die op LPG loopt, of als ze je bij de pomp zien staan. Erwin Bollansée, after sales manager 2 Wheels van de Belgische importeur Suzuki Belgium, maakt het regelmatig mee. Suzuki Belgium heeft in samenwerking met AGS uit Olen een prototype gebouwd: een DL1000 V-Strom voorzien van een LPG-installatie. "De eerste keer dat ik LPG ging tanken met de V-Strom kwam de vrouw van het tankstation direct naar buiten lopen. "Wat ben je nu aan het doen?" riep ze," aldus Bollansée. En Ewoud Heijermans van AGS vult aan: "Voor zeven euro je tank volgooien. En dan die reactie aan het loket! Een motorrijder die gas tankt?" Het belangrijkste onderdeel van het rijden op LPG is natuurlijk de gastank en die is op de Suzuki V-Strom ondergebracht in een Givi-topkoffer, en wel de grootste die er gemonteerd kon worden. De koffer is in hetzelfde fraaie zwart als de motor uitgevoerd. Slechts een gaskraan aan de zijkant van de koffer geeft al aan dat er iets speciaals is aan de motor. En wie goed kijkt, ziet aan de achterzijde van de koffer een nippel om de gasleiding van de pomp op aan te sluiten. Aan de onderkant kun je ook nog net de gasleiding zien, waarmee het vloeibare gas naar het motorblok gevoerd wordt. Op de tank zit verder een knop gemonteerd om van gas naar benzine - en vice versa - over te schakelen. De verdampert, die het vloeibare gas omzet in "echt" gas, zit aan de voorzijde onder de kuip. Maar je moet het al weten, anders loop je er makkelijk aan voorbij. Erwin Bollansée: "Ik moest onlangs met de

V-Strom een vriend wegbrengen, wiens motor voor onderhoud bij een dealer stond. Hij stapte af, loopt op de V-Strom en ziet plotseling die gaskraan en aansluiting op de koffer. Je houdt me toch niet voor de gek, zegt'ie nog. Rijdt dit ding op gas? Nee, dat kan niet, niks van gemerkt. Het verschil is niet te voelen!"

**Het V-Strom** LPG-project begon eigenlijk als een grap. Erwin Bollansée heeft zelf een auto op LPG en kende Ewoud Heijermans. Op het Motorsalon in Brussel kwamen ze elkaar begin dit jaar tegen op de Suzuki-stand en Bollansée grapt dat een motor op LPG hem best wel iets leek. Ze keken eerst naar de V-Strom 650, die in tegenstelling tot de 1000cc-uitvoering een twee-in-één-uitlaat heeft. "Al lachend zeiden we tegen elkaar dat we aan de kant waar geen uitlaat zit, mooi een gastank zouden kunnen hangen. Dan was het evenwicht immers ook weer terug. Maar met die grap begon het dus eigenlijk," aldus Bollansée. "We zitten ook in een tijd waarin men meer en meer belang hecht aan het milieu en LPG is nu eenmaal schoner dan benzine. De V-Strom 1000 leek ons een goed model qua opbouw omdat al snel duidelijk was dat de gastank toch in een topkoffer zou moeten. Dus zochten we een model waarbij het bagageriek voor die topkoffer aan de achterzijde niet te ver over de motor heen hangt. Bovendien bleek er bij deze V-Strom in de kuip plaats voor een verdampert." Een ander punt wat meetelde was dat deze machine benzine-injectie heeft en dat maakt het gebruik van LPG meteen een stuk mak-

kelijker. Ewoud Heijermans: "De techniek voor het rijden op LPG is helemaal niet zo moeilijk. We gebruiken dezelfde injector voor het gas als waarmee normaal de benzine wordt ingespoten. We moeten het signaal van de benzine naar gas vertalen. Injectiemotoren maken het gebruik van LPG een stuk makkelijker. In het verleden met carburateurs moest je eerst een mengstuk kalibreren om de juiste mengselverhouding te krijgen." Want een verbrandingsmotor heeft voor het draaien op gas iets meer gas nodig, dan dat hij benzine nodig heeft. Je wilt immers dezelfde prestaties genereren. Bij injectiemotoren is die "vertaalslag" een stukje eenvoudiger, daar wordt de electronica bijgeregeld, zodat de injectoren bij het gebruik op gas iets langer open staan, in vergelijking met benzine.

**Toch moet Erwin** Bollansée wel toegeven dat het niet helemaal zo eenvoudig is als het hier lijkt en dat de DL1000 ook best een "moeilijke motor" bleek te zijn voor het rijden op LPG. De afstelling van de motor is standaard al redelijk arm, zodat aan de nieuwste wettelijke eisen kan worden voldaan. Bij de LPG-uitvoering blijkt dat rond de 2750 toeren, want dan is er een moment van aarzeling in de gasopname: "We krijgen dat er wel nog wel uit, maar de motor blijkt rond dat gebied heel erg gevoelig." De ruimte voor de tank en de verdampert is ook één van de aspecten die de keuze voor het motormodel beperken. Nu is een gas-installatie op een motor niet nieuw, maar doorgaans zijn het dan toch vooral zijspannen of grote toer-



**Erwin Bollansée van Suzuki Belgium op het LPG-prototype. Alleen in snel genomen bochtencombinaties merk je het extra gewicht van de gastank in de topkoffer.**

**De composiet-gastank past precies in de Givi-topkoffer.**

**De kraan om de gastank af te sluiten steekt net buiten de koffer.**

**Net achter het balhoofd zit de keuzeschakelaar voor de brandstof. Hierop kun je tevens zien hoeveel gas er nog in de tank zit.**



buffels à la GoldWing, waar een LPG-ombouw op is losgelaten. Want - uitzonderingen daargelaten - waar raak je anders die zware stalen gastank kwijt. Gelukkig kan die gastank tegenwoordig ook in een veel lichter composietmateriaal worden uitgevoerd. Op die manier is het extra gewicht voor een deel al opgelost. Het tankje op de Suzuki weegt bijvoorbeeld nog geen vijf kilo. En een gevulde tank (inhoud 22 liter) brengt op die manier ongeveer 20 kilo extra op de schaal. Bollansée: "Dat voel je wel, maar het is niet storend. Het is een beetje vergelijkbaar met het rijden met bagage." Zoals gezegd is op deze V-Strom de gastank ondergebracht in de topkoffer, maar volgens Heijermans is het ook mogelijk om twee kleinere tanks in de beide zijzijkoffers te plaatsen. Dan ben je ook van het probleem af dat het extra gewicht vrij hoog en vrij ver naar achteren zit.

Montage van dubbele tanks in de zijzijkoffers is ook beter voor het evenwicht, maar wel duurder door de dubbele aansluitingen, appendages en dergelijke. De topkoffer van de V-Strom is overigens nog steeds in zijn geheel te verwijderen van de motor. Daarvoor is de gasleiding van een snelkoppeling onder het zadel voorzien. Iemand die dus op een zondagmiddag in de Ardennen wat snelle bochtjes wil pakken en dus geen last wil hebben van de topkoffer en het extra gewicht, kan de koffer met de gastank dus heel snel demonteren. Natuurlijk lever je met de LPG-tank wel in op het gebied van de bagageruimte. In de topkoffer van de Suzuki kun je nog net een paar handschoenen, twee boterhammen en een adaptor voor de LPG-pomp meenemen (het blijft lastig dat bijvoorbeeld de aansluitin-

gen bij de pompstations in Nederland, België, Frankrijk en Duitsland consequent verschillen).

**Met de** LPG-installatie verdubbel je quasi in één keer de actieradius van de motorfiets. De 22 liter benzine zijn op de V-Strom 1000 goed voor ongeveer 350 kilometer. En met 20 liter gas rij je ook nog eens 300 kilometer. Bollansée vertelt uit ervaring dat 600 kilometer zonder tanken haalbaar is; zelf reed hij onlangs 500 km door Engeland zonder daar dure benzine te tanken... Maar waarom zou iemand zijn motorfiets op LPG willen laten rijden? De opmerking: "Gas is om op te koken" krijgen ook veel auto-LPG-rijders regelmatig te horen. En er zijn immers wat nadelen aan zoals het iets hogere gewicht en het al vernoemde verlies aan bagageruimte. Bovendien is een reactie bij het horen van >