

Supermoto za

Na bazi enduro modela Suzuki je predstavio i svoj prvi službeni soft supermoto, DR-Z 400 SM. U primjeni je iznimno zabavan i praktičan, a u uvjetima gradske gužve je nevjerovatno učinkovit. Zapreminom je najmanji u klasi, a snagom umjeren. Završna obrada je na visokom nivou, a najveća mana udobnost. DR-Z SM je motocikl koji ima položaj tjela "hard" a sve ostalo "soft"

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Ponekad nam se čini da je upravo supermoto motocikl naš idealan partner "za ples". I to svaki puta kad poželimo ići u strogi centar grada. Zahvaljujući uskoj konstrukciji provlačenje između automobila je tada jednostavno i zabavno poput kretnji hip-hopa. Bacimo li pogled na elemente supermoto ovjesa, vidjet ćemo da on naginje funkyju, prednja kočnica preferira hard rock, dok gume cestovnog profila sve ponovno smiruju i uravnotežuju notama klasične glazbe. "Odzvanja" li u vašim ušima upravo ovakav "koktel" muzičkih stilova, tada imate prve simptome bolesti koja se zove supermoto. A sada je i Suzuki izvukao aduta iz rukava. Iz rukava, jer novi je SM u suštini prenamijenjeni DR-Z 400 S.

Dok su se japanski proizvođači godina-ma držali po strani i pratili razvoj situacije, europski proizvođači su digli ovaj segment na visoki nivo. No, kako tržište ovih vozila iz godine u godinu bilježi značajan porast,

ono je postalo interesantno i proizvođačima iz Zemlje izlazećeg sunca. Krenuli su najprije bojažljivo sa soft varijantama, ali pristupačnijim svačijem džepu. Prva je reagirala Yamaha sa svojim soft modelom XT 660 X, da bi ove sezone "svijetlo dana" ugledali Hondin FMX 650 i Suzukijev DR-Z 400SM. Ovim potonjim ćemo se detaljnije pozabaviti u našem testu.

Suzuki i dalje zapreminu zadržava na 398 ccm, unatoč činjenici da je pojavom klasa MX2 i SM2 konkurencija već odavno prešla na veće vrijednosti zapremine od 450 ccm. Osim toga Suzuki se nije odlučio

svaki dan

>>>

CIJENA
55.700 kn

za ugradnju agregata od 48 KS iz hard enduro verzije "E", već onog slabijeg od 40 KS iz soft enduro verzije "S". Ovo je učinjeno radi dugotrajnosti ovog agregata, koji je manje namjenjen utrkama, a više cestovnoj primjeni. Spomenimo pritom i podatak da hard SM verzije europskih proizvođača razvijaju približno 55 KS. Moramo odmah napomenuti da ovi japanski soft modeli niti cjenovno niti po performansama nisu konkurentni hard modelima europskih proizvođača poput KTM-a, Husqvarne, Husaberga ili TM-a, pa ih prema tome s njima ne možemo niti uspoređivati.

Iako soft orijentacije, DR-Z 400 SM je istinski supermoto opremljen nekim zaista profesionalnim elementima. Žičani kotači obojani su u crno, kako bi izgled bio što više "racing"



Ne smijemo zaboraviti i to da Suzuki daje garanciju od 2 godine dok proizvođači za hard SM varijante daju znatno manje: TM je nema, Husaberg samo 1 godinu, a tek Husqvarna je ju produžila na 2 godine. Osim toga ti modeli i koštaju oko 2.000 Eura više, odnosno preko 70.000 kn.

Postavlja se pitanje gdje je onda pozicioniran Suzuki. Direktnu konkurenciju doduše nema, ali tržišnu treba tražiti prema njegovoj maloprodajnoj cijeni od 55.700 kn. Tu su na vidiku soft SM verzijame znatno veće zapremine poput Honda FMX 650 sa slabšim zračno hlađenim agregatom i cijenom od 58.000 kn te udobna Yamaha XT 660 X i cijenom 56.000 kn. No usporedbu s njima ćemo dotaknuti nešto kasnije, a sada pogledajmo kako je DR-Z 400 SM nastao i kako je konstruiran.

U pogledu estetike i dizajna vanjskih oplata sve je identično kao i na terenskoj inačici, dok su neke minimalne razlike uočljive samo na prednjem blatobranu, koji je manjih dimenzija, te na grafici spremnika goriva. Potpuno je neizmijenjen ostao vodom hlađeni jednocilindrični motor. No, da ponovimo za one koji nisu čitali test enduro verzije: agregat ima dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila, od kojih su usisni promjera 36 mm, a ispušni 29 mm. Kako bi komora izgaranja bila što kompaktnija, ventili su postavljeni pod kutom od 28°. Velika pozornost posvećena je i projektiranju klipa koji je izrađen prešanjem, kovanjem, a ne lijevanjem. Napajanje je povjereno klasičnom rasplinjaču promjera 36 mm, koji je povezan s air-boxom poprilične zapremine od 6 litara, a da bi se udovoljilo Euro II normama, u ispušni top je ugrađen katalizator. Is-

to tako, u svrhu smanjenja rotacijskih i ukupnih masa mnogi dijelovi motora su izrađeni od magnezija. Ipak, ono što nas je najviše veselilo je činjenica da je motocikl opremljen elektropokretačem, a njegovo paljenje olakšava ugrađeni automatski dekompresor.

Okvir motocikla je izveden od čeličnih cijevi različitih profila, dok je njegov zadnji dio od aluminija i može se demontirati pomoću vijaka. Isto tako, osim što ima nosivu funkciju, prednji dio okvira služi i kao spremnik ulja.

Za razliku od enduro verzije, supermoto je opremljen snažnijim kočionim sustavom srijeda. Sastoji se od diska promjera 310 mm, na koji djeluju čeljusti s dva klipa. Straga se nalazi disk promjera 240 mm i jedno-klipna kočiona kliješta. Nova je i prednja Showa upside-down vilica s cijevima promjera 47 mm, koja je preuzeta sa cross modela RM 250. Vilica je podesiva u čak 19 položaja pri njenom povratu i 15 u kompresiji, a odlikuje se i kvalitetnom kliznošću zahvaljujući specijalnoj površinskoj obradi. Na stražnjem je kraju ugrađen jednostruki

Iako nije osobito jak, u svom potisku motor Suzukijevog supermota snagu i okretni moment razvija fluidno i linearno



Zahvaljujući vjetrobranskoj masci većih dimenzija i zaštita od vjetra je bolja nego na drugim sličnim modelima

Iako djeluju dosta glomazno i estetski zastarjelo, retrovizori osiguravaju dobru preglednost i ne vibriraju

amortizer koji je također preuzet sa cross modela. I on je potpuno podesiv i to u dvadesetjednom položaju na povratu hoda, te dvije zasebne regulacije na kompresiji: 20 položaja kod "high speed" i 3,5 kod "low speed" propadanja vilice.

U skladu sa orijentacijom klase ugrađeni su i 17" žičani kotači obojeni u crno, kako bi izgled bio što više "racing", a na njih su postavljene niskoprofilne cestovne gume. Prednja je dimenzija 120/70-17", a stražnja 140/70-17", što je dosta uže nego na konkurentnim supermoto modelima. One su i jedan od razloga zašto vozač na DR-Z-u 400 SM odmah dobiva osjećaj agilnog i upravljivog motocikla. Sjedalo je postavljeno na zadovoljavajućih 890 mm od tla, tako da se noge uvijek mogu čvrsto osloniti na tlo, dok je tijelo zahvaljujući širokom upravljaču pomaknuto prema naprijed. Sa svojih 134 kg motocikl nije osobito težak, što se osjeti čim se uvuče bočni oslonac.

Upravljač i poluge ručnih komandi izgledaju dosta "jeftino", ali su zato po pitanju funkcionalnosti besprijekorni. Nasuprot tome, električne komande su kvalitetno izvedene i donekle popravljaju ukupni dojam.

Kao i većina konkurentnih modela, Suzuki se odlikuje kontrolnim instrumentima digitalne izvedbe. Iстина, kod DR-a su oni nešto većih dimenzija, ali su zato pregledni, a informacije su uočljivije i jednostavne za brzo čitanje. Na velikom displeju nalazimo brzinomjer, brojač ukupnog broja prijeđenih kilometara, dvostruki parcijalni brojač kilometara, i to uzlazni ili silazni, kao i kronometar. Za određivanje željene funkcije na raspolaganju je šest velikih gumenih tipki, pa se komande lako mogu podesavati i bez

skidanja rukavica. Na komandnoj ploči nalaze se još i četiri kontrolne žaruljice za dugo i kratko svjetlo, pokazivač pravca i temperatura rashladne tekućine.

Prilikom prvog jutarnjeg pokretanja potrebno je povući polugu "čoka", stisnuti polugu spojke i Suzuki DR trenutačno pali na najmanji dodir tipke startera. Iako je riječ o jednocilindrašu, motor radi tiho i pravilno s jedva primjetnim vibracijama.

No, iako Suzukijev prvi SM nije osobito jak na papiru, u svom potisku potpuno fluidno i linearno razvija snagu i okretni moment. Ovu osobinu najviše će cijeniti početnici i oni manje iskusni vozači, ali i svi ostali koji će ovaj motocikl svakodnevno koristiti u uvjetima gradskih gužvi. Dakle, DR-Z 400 SM nikada neće preplašiti svog vozača naglim provalama snage, niti će ga umarati njenim obuzdavanjem i trzanjima, nego će sve to učiniti vrlo nježno i predvidljivo. Na raskrižjima je vrlo živahan i ugodan za voziti, a osobiti bismo naglasili zabavan. Zabavan jer nije trom kao Hondin FMX ili Kawasaki KLE 500, kojeg su do sada vjerujemo gotovo svi isprobali. Osim toga, njegov karakter pospješuje i natjecateljaska uska konstrukcija motocikla. Vidi se da je proizašao iz hard enduro

verzije i takmičenja. Za nešto odlučniji potisak trebalo bi mu više zapremine koja se da malo čime nadoknaditi ili oslobađanje preostalih 9 KS, koje ima "E" varijanta. Dakle, snage u gradu ima dovoljno, a nedostaje mu tek na ravninama i pri međugradskoj vožnji.

Ako ste se družili s hard supermoto motociklima, Suzuki će vas nakon kretanja najvjerojatnije malo iznenaditi svojim rezerviranim oslobađanjem snage. U tom pogledu neki će možda ostati i pomalo razočarani. Jednostavno, nedostaje brutalnosti na koju su nas naučili europski supermoto modeli koji su u ve-

ćini slučajeva i naglašenije racing orijentacije te imaju puno veću zapreminu.

Kako bi se popravio ukupni dojam, na svakom soft SM motociklu moguće je izvesti neke manje dorade kao što je ugradnja ispušnog sustava većeg protoka ili zamjena prednjeg, odnosno, stražnjeg zupčanika. Ipak, s navedenim zahvatima više ne bi bile zadovoljene norme o ispušnim plinovima, a kraći prijenosni odnos odmah bi naglasili i nedostatak šeste brzine.

Showa upside-down vilica s cijevima promjera 47 mm koja je preuzeta sa cross modela RM 250. Vilica je podesiva u čak 19 položaja pri njenom povratu i 15 u kompresiji, a odlikuje se i kvalitetnom kliznošću zahvaljujući specijalnoj površinskoj obradi



"Mali" supermoto najbolje od sebe pruža na zavojitim dionicama i ostrim gradskim križanjima, kada dolaze do izražaja njegova agilna ciklistika, snažne kočnice i gume cestovnog profila. Putanje je moguće korigirati i u sredini zavoja, čak i kad je motocikl u nagibu



Ovaj Suzuki najbolje od sebe daje u zavoj. Dovoljno je samo pogledati kamo se želi poći i Suzuki će se trenutačno usmjeriti na zadanu putanju. Isto tako, putanje je moguće korigirati i u sredini zavoja, čak i kad je motocikl u nagibu, pri čemu ne nastaju nikakve neugodne reakcije. To je zasluga male težine, kontroliranog razvijanja snage i preglednog položaj vozača.

Vrlo je upravljiv na zavojitim dionicama i ostrim gradskim križanjima, gdje do izražaja dolaze njegova agilna ciklistika, usko sjedalo

pogodno za prebacivanje, snažne kočnice i gume cestovnog profila. Svojim dinamičkim osobinama mali supermoto oduševljava i u gradskoj primjeni. Kroz gužvu se provlači kao "jegulja" zahvaljujući uskoj konstrukciji, maloj težini i velikom zakretnom kutu. Sukladno tome, na ovom se motociklu i svakodnevna vožnja može pretvoriti u sjajnu zabavu, a od nadmetanja u agilnosti brzo će odustati i najspretniji vozači skutera.

Otvorene dionice nikada nisu bile jača strana ovih motocikala, pa tako ni Suzukije-

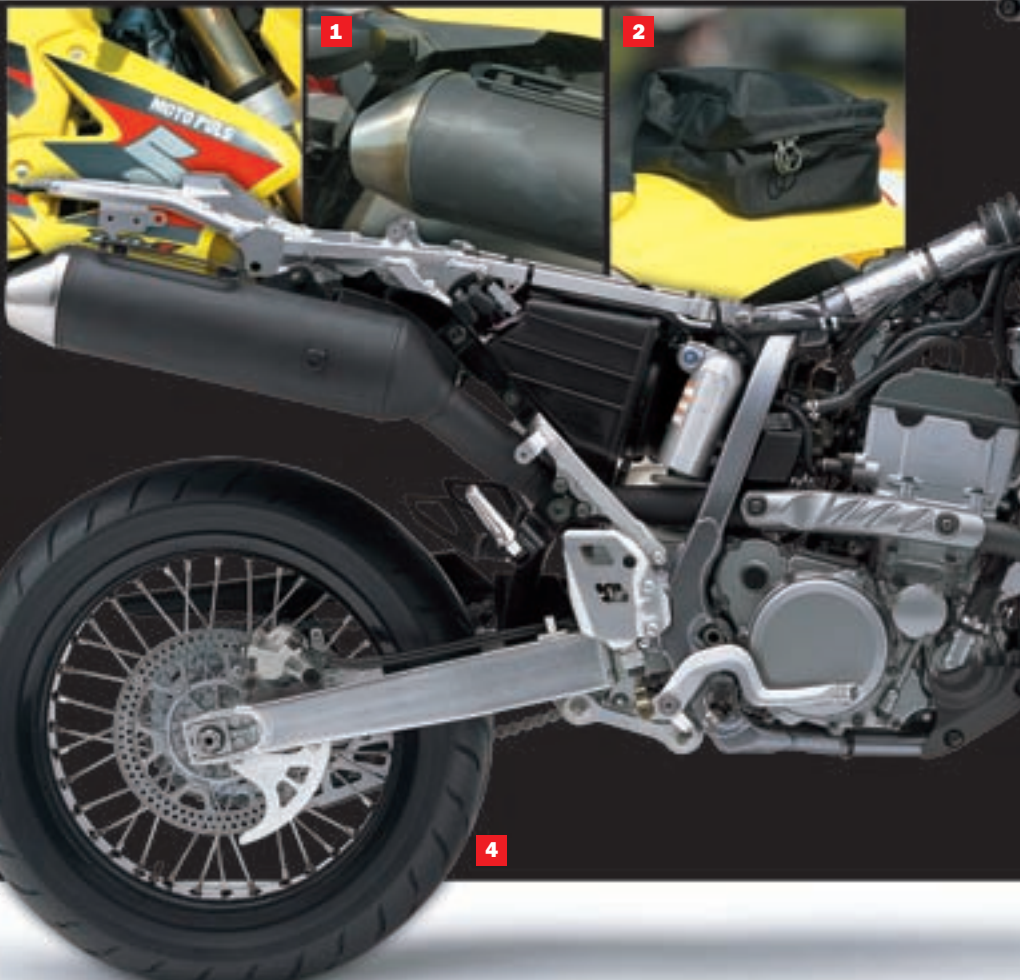
vog supermota. Maksimalna brzina od 160 km/h u potpunosti zadovoljava, no, tada su vibracije jako naglašene i iritiraju vozača, a na većim brzinama su i međuubrzanja nešto slabija. Do 130 km/h SM 400 dođe vrlo lako, nakon čega se svako naknadno ubrzanje doslovno "izvlači" iz njega. Osim toga na tim brzinama počnu ponekad i lagana lulanja. Prema tome, motocikl najbolje od sebe pruža u rasponu do 100 - 130 km/h, gdje ostvaruje dobar potisak i vibracije su sasvim umjerene.



(1) Dobro se pokazala i zaštita od opekotina na ispuhu koja je praktična, ali neugledno dizajnirana

(2) Za retro torbicu za alat se možda moglo naći i neko bolje rješenje. Ipak, sve nekako djeluje u stilu motocikla, a dobro dođe i za odlaganje nekog sitnog predmeta

(3) Prednji disk promjera 310 mm na koji djeluju kočione čeljusti s dva klipa
(4) Suzukijev "službeni" supermoto izveden je iz enduro modela DR-Z 400 S na kojem su učinjene određene ciklističke izmjene. Neizmijenjen je ostao vodom hlađeni jednocilindrični motor zapremine 398 ccm



S druge strane, iznenadila nas je vjetrobranska zaštita koja inače nikada nije bila zaštitni znak ovih motocikala. Naime, prednja maska je na Suzukiju nešto većih dimenzija nego što je to slučaj kod konkurentnih modela i dobro je profilirana, tako da osigurava sasvim zadovoljavajuću zaštitu na višim brzinama. Što se tiče vožnje u paru, ona je moguća i ugodna samo na kraćim relacijama zbog sjedala koje je usko i tvrdo podstavljeno. Isto tako, iako izgleda dosta dugačko, zbog položaja vozača vrlo je malo mjesta za suvozača, a i sva dodatna opterećenja osjetno smanjuju performanse motocikla. Prema tome, najljepša je ipak solistička vožnja u kojoj mala 400-tica u potpunosti može demonstrirati svoju supermoto čud.

Kočenje je vrlo dobro. Tu prvenstveno mislimo na prednju kočnicu koja se u svakodnevnoj upotrebi odlikuje zavidnom snagom, osobito u gradu na stalnim stani-kreni situacijama. Ona niti nakon cjelodnevne vožnje neće pokazivati znakove umora. Kako smo malog DR-Z ispitivali i na karting pisti primjetili smo da nakon forsirane upotrebe propadanje ručice kočnice postaje vidljivo. No ionako će svi s natjecateljskim ambicijama zamijeniti serijsko kočiono crijevo s opletenim. Što se tiče stražnje kočnice, ona nije preagresivna, kao što je to slučaj kod natjecateljski orijentiranih modela, nego je doista modulabilna i mogu je precizno dozirati i manje vješti vozači koji žele učiti proklizavanja.

A sada ono najslade: usporedba. S obzirom da smo nedavno vozili i Hondin FMX i Yamahin XT 660 X ne možemo a da se kratko ne osvrnemo kako bismo vam поближе pozicionirali Suzukijev novi fun bike. Za razliku od Honde, koja ima identičnu cijenu, Suzuki je bolji gotovo po svemu, od spremnosti



Svojim dinamičkim osobinama mali supermoto oduševljava i u gradskoj primjeni jer se zahvaljujući uskoj konstrukciji, maloj težini i velikom zakretnom kutu kroz gužvu provlači kao "jegulja"

agregata na okretanje ručice gasa, živosti u vožnji, ovjesa, kočnica, voznosti. Zaostaje za FMX-om jedino po pitanju udobnosti. Uspoređujući ga s Yamahom, od koje je nešto jeftiniji, bolji je po voznosti i okretnosti a zaostaje po snazi, stabilnosti na dužim i bržim zavojima, max. brzini, ubrzanjima i najviše po udobnosti. Suzukijev supermoto okarakterizirali bismo ukratko kao motocikl koji ima hard položaj tjela, a sve ostalo je soft.

U primjeni može biti iznimno zabavan čak i onim vozačima koji tek ulaze u svijet

supermota, a u stanju je iznenaditi i profesionalca. Ako nikada niste sjeli na jedan SM motocikl, ovaj motocikl će vas zasigurno razariti supermoto virusom. Ipak, gotovo trenutačno "izlječenje" dolazi s cijenom od 55.700 kn. ■

DR-Z 400 SM

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 90 x 62,6 mm
Obujam: 398 ccm
Odnos kompresije: 11,3:1
Razvod: dvije bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 36 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 47 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 140/70-17
Kočnice: naprijed disk promjera 310 mm i kočiona čeljust sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.225, visina sjedala 890, osovinski razmak 1.460, težina 134 kg,
Deklarirano: snaga - 40 ks (29,4 kW) - 7.600 okr/min, max. okr. moment - 39,2 kgm (4 Nm) pri 6.600 okr/min
Spremnik goriva: 10 l
Max. brzina: 165 km/h

+ agilnost, težina, svakodnevna primjenjivost, kvalitetna izrada

- cijena, vršna snaga, smještaj suvozača, nedostatak 6 brzine

