

*Danas je vrlo lako prilagoditi soft enduro u hard verziju. Operacija je identična onoj kada ju pretvarate u Supermoto, ali u potpuno suprotnom smjeru. Umjesto guma s blagim profilom montiramo čepove i zabava može započeti. Isprobali smo jedan takav model Suzukija DR-Z koji u trenutku može promijeniti svoju narav*



# Transvestit

PIŠE: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**E**nduro koji se s lakoćom može iz "soft" verzije pretvoriti u "hard" i obrnuto, podsjeća nas na nekadašnje američke filmove, a danas i europsku stvarnost, o čovjeku koji je po danu običan i pitom, dok preko noći mijenja identitet i postaje divlji zvan uobičajenih okvira. Upravo takav je i Suzukijev model DR-Z.

Na test smo dobili novi Suzuki DR-Z 400 S koji je na tržištu nepromijenjen od 2000. godine. Taj Suzuki ima i svoju "hard" enduro inačicu pod nazivom DR-Z 400 E. Njihove

razlike očituju se u snazi (9 KS više u korist "E" modela), okretnom momentu (0,9 kgm više koje razvija na 900 okretaja višem režimu), širini stražnje gume, međuosovinskom razmaku (10 mm je duži "S"), visini sjedala od tla (10 mm je viši "E") i najzad težini (čak 13 kg). Verzija "S" koju smo mi imali na testu posjeduje i pokazivače smjera, retrovizore, jača svjetla i ostale potrepštine obvezne pri cestovnoj registraciji. Ostalo je sve slično kao "jaje jajetu", počevši od konstrukcije agregata i okvira, do kočnica, hoda ovjesa, spremnika goriva i mjenjača. Ali, slabija verzija nije i skuplja radi spomenute opreme potrebne za

cestovni promet, već je jeftinija za 2 000 kn. Snaga je prigušena na ispušnom topu radi novih eko normi o ispušnim plinovima i onih o buci za Euro homologaciju.

Zapremina modela DR-Z je još uvijek ona od 400 cm<sup>3</sup> koja datira iz vremena kada je ta klasa vožena na svjetskom prvenstvu. Po prelasku na kategoriju MX2 četverotaktnih agregata do 450 cm<sup>3</sup> očekujemo skoro predstavljanje modela DR-Z 450 koji bi trebao biti izvedenica iz najnovijeg Suzukijevog cross modela RM-Z 450. Možda ga ugledamo već na ovogodišnjem sajmu u Münchenu.



Cijena **55.000 kn**

Da li je spreman za najteže izazove? O da, sasvim sigurno



**Blato i nije uvijek tako neugodno kako izgleda na ovim slikama. To će vam odgovoriti svaki ljubitelj enduro vožnji, a one su u posljednje vrijeme kod nas vrlo popularne**

S ozirom da već duže vrijeme od raznih zastupnika tražimo na test hard verziju modela DR-Z, novi nam je uvoznik u suradnji sa svojim Mađarskim partnerom izašao u susret i na verziju "S" montirao naplatke i gume s modela "E". Pravi transvestit u kratkom roku. Stoga se ovaj test razlikuje od naših dosadašnjih u tim hibridnim detaljima tj. mješavini dvaju bratskih modela.

DR-Z serija ni po čemu nije nalik na stare enduro motocikle DR na kakve smo navikli. Novi Suzukiji su uski, pokretljiviji i vrlo zabavni u vožnji. A zabava je ono što se traži prije svega na ovakvim tipovi-



Dizajn je također nešto između soft i hard verzije endura: za cestovnu verziju veže ga stražnji kraj koji nije uzdignut vrlo visoko u svom završetku, rasvjetna tijela i klasična prednja vilica s gumenom zaštitom, a s natjecateljskim modelima dijeli usku i visoku konstrukciju



ma motocikala. Uz to ima i "magičnu tipku" - za elekrostarter. Suzuki je ovim modelom, zajedno s Yamahinom serijom WR, napravio prekretnicu u konstrukciji japanskih enduro motocikala. Vrlo su slični cross motociklima, kako po svojoj uskoj građi, tako i po malenoj težini. Dakle, prošla su vremena mrtvila ovog segmenta tržišta, a hard enduro motocikli popularniji su nego ikad. Ako ga još možemo brzo pretvoriti u cestovnu verziju, njegova pri-

vlačnost je opravdana. DR-Z je još privlačniji nakon pogleda na cjenik koji kaže da za njega treba izbrojati barem 9 000 kn manje nego za konkurentne europsko-japanske modele.

Krenimo s opisom od samog srca - novog agregata ukupne zapremine 399 cm<sup>3</sup>. Dvostruka bregasta osovinu u glavi, hlađenje tekućinom i lagan elekropokretač jasno govore da je riječ o evoluiranom motoru velikih mogućnosti. Čak su mu i neki dijelovi izra-

đeni od magnezija u svrhu smanjenja ukupnih i rotacijskih masa. Motor radi precizno kao sat. Ne «zaletava» se, ne štuca, ne vibrira. Nije osobito jak u svom potisku, ali mu je krivulja snage i momenta elektično ispeglana. Primjerice, novi WR 450 je mnogo snažniji i brutalniji od našeg DR-Z 400, a usudili bismo se reći da je od njega jači i novi četverotaktni cross model RM-Z 250 kojeg smo usporedno testirali. Medalja ima i svoju drugu stranu, pa je ovakva umjerena i

Građa motocikla je vrlo uska a položaj tijela pomaknut prema naprijed. Pravi napadački, a upravo tako se i želimo voziti na njemu. Na terenu u zavojima je odličan, drži zadani pravac i vrlo je stabilan, kako u nagibu tako i na izlascima. Ipak na izlascima nedostaje konkretniji potisak snage





Iako ga mi nismo tako testirali, DR-Z 400 je motocikl napravljen da biste otišli na izlete u šumu sigurno i lagano, a ne da biste obarali rekorde



ispeglana snaga vrlo pohvalna u šumi ili na teško prohodnim terenima, kada DR-Z neće "rastrgati" vozača naglim provalama snage i izmoriti ga njenim obuzdavanjem. Tu primjećujemo da koliko god enduro i cross discipline imaju zajedničkih točaka, upravo toliko se i razlikuju. Dakle, agregat je vrlo podatan i u šumi veseli njegova miroljubiva ćud. Mjenjač je precizan pri prebacivanju u sve brzine, bilo naviše ili naniže, bilo sa spojkom ili bez nje.

Mnogi dijelovi od aluminijske i plastike, pa čak i magnezija, zaslužni su za smanjenje ukupne težine, premda ona nema rekordne vrijednosti: deklarirano je 132 kg. Nije malo, ali nije niti puno. Ovdje ne smijemo zaboraviti da motocikl posjeduje svu homologacijsku opremu za registraciju. Dizajn našeg Suzukija je nešto između soft i hard verzije endura: uz cestovnu verziju veže ga stražnji kraj koji nije vrlo visoko uzdignut u svom završetku, rasvjetna tijela i klasična

prednja vilica s gumenom zaštitom, a s natjecateljskim modelima dijeli usku i visoku konstrukciju. Okvir je izveden od čeličnih cijevi, dok je njegov zadnji dio od aluminijske i može se demontirati pomoću vijaka. Posjeduje čak i držače za noge suvozača, koje ostali hard enduro motocikli nemaju, iako su, paradoksalno, registrirani za vožnju u dvoje (primjerice Yamaha WR 450 F).

Prednja vilica velikog promjera od 49 mm je tradicionalnog tipa i može se podešavati



**(1)** Aluminijski štitnik ispod motora.  
**(2)** Filter motora nalazi se pod sjedalom kao kod cross motocikala.  
**(3)** Spas za mnoge: elektrostarter se smjestio iza cilindra. **(4)** Progressivni amortizer mekano je podešen.

**(5)** Prednji disk je fiksni a čeljust plivajuća





samo na kompresiji. Iako djeluje staromodno, odlično obavlja svoju zadaću. Jako je mekana i kliznost joj je dobra, pa tu otkrivamo njeno cross podrijetlo. Za asfalt je čak i premekana, ali izvan njega je odlična. Po odabiru materijala i metalni spremnik za gorivo podsjeća na prošla vremena, iako je po svom dizajnu identičan današnjim plastičnim spremnicima.

Instrument ploča djeluje svježije i modernije: sastoji se od digitalnog displeja lagane izvedbe, ali potpune po dostupnim podacima.

Veći dio našeg testa vozili smo izvan asfalta, gdje smo napravili i foto session. Na sjedalu osjećamo vrlo usku građu motocikla i položaj tijela pomaknut prema naprijed. Pravi napadački, a upravo tako se i želimo voziti na njemu. Na terenu u zavojima je odličan, drži zadani pravac i vrlo je stabilan, kako u nagibu tako i na izlascima. Ipak na motocross stazi ili "specijalcu", mjestu gdje se mjeri vrijeme za enduro natjecanja, prilikom izlaska iz preglednih zavoja nedostaje odlučujući potisak snage. To mu je i najveća zamjerka na našem testu. Ali, snaga mu nedostaje i na cesti ako ga poželimo potjerati malo jače i brže. Radi kratkog prijenosa maksimalna brzina modela DR-Z ne prelazi 152 km/h, koliko smo mu izmjerili.

Na cesti je dodatni nedostatak onaj koji je na terenu prednost - mekan ovjes i kratki odnosi prijenosa. Osim toga, sjedalo mu je vrlo usko za cestovnu uporabu, pa stoga i neudobno. Prednja kočnica koja je na terenu odlična i vrlo modulabilna, na cesti je preslaba, te često poželimo snažniji učinak. Stražnja je pak u svakoj situaciji za pohvalu, iako je baš i nismo često koristili. Amortizacija ovog Suzukija na cesti može «popiti» baš

**U skoku je siguran i miran, a u doskoku mekan i "friendly"**



sve neravnine. Neke ćete samo vidjeti, ali ne i osjetiti, a onih većih ćete se preplašiti, ali one neće umanjiti stabilnost vozila i njegovu putanju.

Vožnja sa suvozačem je identična onoj na supersportskim motociklima - on jednostavno nije predviđen! Premda suvozaču nije nimalo neudobno, sjedi uspravno, a me-

kan ovjes kompenzira usko i tvrdo sjedalo. On se zaista nema na što požaliti.

DR-Z 400 je motocikl napravljen da biste išli na izlete u šumu sigurno i lagano, a ne da obarate vremenske rekorde. Sasvim sigurno će biti vaš ugodan suvozač po bespućima. Osim toga, jeftin je u nabavi, a niti održavanje nije preskupo. ■



Pri ovom našem testu u mnogočemu nam je pomogao prvak Hrvatske u Enduru, Renato Kačić poznatiji kao Reno, naš stalni pratitelj na enduro testiranjima i vođa puta kroz šumu. Na kraju testa, sav mokar i blatan, hladno je prozborio: "bilo mi je zadovoljstvo". Naravno, Reno, i nama je zadovoljstvo voziti se s tobom!

#### TEHNIČKI PODACI

|  |
|--|
| <b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni  |
| <b>Promjer x hod:</b> 90 x 62,2 mm   |
| <b>Obujam:</b> 398 ccm   |
| <b>Odnos kompresije:</b> 11,3 :1   |
| <b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom                                |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko   |
| <b>Napajanje:</b> rasplinjač Mikuni BSR 36   |
| <b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupki  |
| <b>Mjenjač:</b> 5 brzina   |
| <b>Okvir:</b> konstrukcija od čeličnih cijevi  |
| <b>Ovjes:</b> sprijeda Showa klasična vilica s cijevima od 49 mm, hod 288 mm; straga mono amortizer, hod 295 mm          |
| <b>Gume:</b> prednja 80/100-21, stražnja 120/90-18   |
| <b>Kočnice:</b> naprijed jednostruki disk od 250 mm i kočiona klješta sa 2 klipića, straga disk od 220 mm i 1 klipić     |
| <b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.310, širina 875, visina sjedala 935, osovinski razmak 1.475, težina 132 kg   |
| <b>Deklarirano:</b> snaga - 40 ks (29,4 kW) pri 7.600 okr./min., max. okr. moment - 3,9 kgm (39,2 Nm) pri 6.600 okr./min |
| <b>Spremnik goriva:</b> 10 l   |

**+** prilagodljivost, okretnost, kvaliteta, položaj u vožnji, ovjes, cijena

**-** snaga, okretni moment, vožnja sa suvozačem