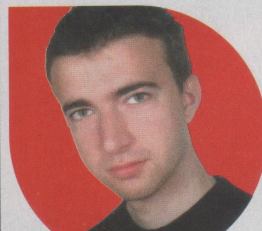


MĄDRY KOMPRA



MOTOCYKL

UŻYWANY OCENIA

nasz ekspert

JAKUB BIGORA

SUZUKI DR-Z 400,
mimo nadwagi, daje sobie
radę w terenie.

Nie jest to motocykl wyczynowy, choć da się nim, szczególnie w wersji Y, pojeździć po torze lub wystartować na imprezie hard enduro typu Megawatt, wersją E i S dojeżdżać do pracy i zwiedzać świat, a na wersji SM z kołami supermoto budzić respekt w mieście. Na chłodzonym powietrzu poprzedniku uniwersalnego enduro jakim jest DR-Z 400 - modelu DR 350 - ekipa MondoEnduro objechała świat. Jestem przekonany, że czterystka też spokojnie dałaby radę, nawet lepiej niż współczesne czterosuwowe konkurencji w tej klasie.

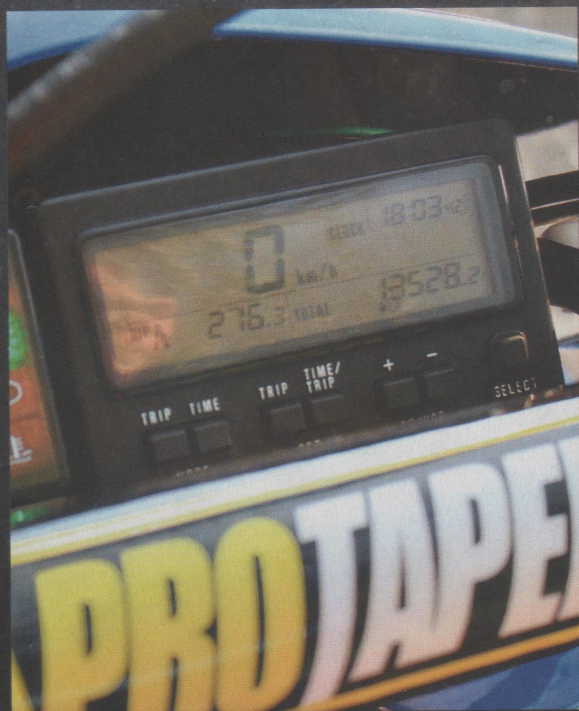
UKŁAD NAPĘDOWY

Japończycy produkują DR-Z400 z małymi zmianami od 13 lat, w Europie był sprzedawany do 2007 r., a w USA i Australii można go nadal kupić. To o czymś świadczy. Oryginalna jednostka napędowa - singiel z dwoma wałkami rozrządu - w najbardziej ucywilizowanych wersjach z homologacją S oraz SM (supermoto), z podciśnieniowym gaźnikiem Mikuni BSR36,

dostarcza tylko 40 KM. Przy 132 kg wagi (bez płynów, wersja E - 119 kg) to wynik dość słaby. Jednak kultura pracy (dzięki dwóm wałkom rozrządu) i interwały serwisowe (wymiana oleju co 6000 km a w Y co 60 mh, regulacja luzów zaworowych co 24 tys. km a w Y co 60 mh, o wymianie tłoka nie będę nawet wspominał) przynajmniej na chwilę odsuną złośliwe komentarze wyczynowców. Zresztą Ci mogą poszukać wersji mocniejszej, bez homologacji E, lub wyczynowej Y - bez elektrycznego startera. Ta waży tylko 113 kg na sucho, a silnik dostarcza 49 KM (z gaźnikiem Keihin FCR39).

Wspomnieć należy, że w słabszych wersjach, po zwiększeniu otworu nad filtrem powietrza, założeniu akcesoryjnego wydechu, innych wałków rozrządu (od wersji E lub Y) oraz mechanicznego gaźnika z wersji Y, możemy także osiągnąć prawie 50 KM, a nawet przekroczyć tą granicę, jeśli dodatkowo zmienimy cylinder i tłok na elementy z zestawów zwiększających pojemność BigBore (od 1500 zł).

Nawet w poprawnie serwisowanych jednostkach napędowych zdarzały się wady. Do 2003 - wadliwy, auto-



OMIS „MADRY KOMPROMIS JEST LEPSZY NIŻ TYSIĄC ZWYCIĘSTW” - TWIERDZIŁ MISTRZ KARATE GICHIN FUNAKOSHI. TE SŁOWA IDEALNIE PASUJĄ DO DR-Z.

matyczny napinacz rozrządu oraz wykręcające się śruby mocujące stator i nakrętka zębatego zdawczego wału (należy przykręcić je z użyciem środka loctite) a także ostra, wewnętrzna część dźwigni zmiany biegów. Przy upadku potrafi przebić delikatny, wykonany z magnezu dekiel silnika.

Warto kontrolować poziom oleju (1,7 l), który pojawia się w ramie dopiero po rozgrzaniu silnika. Co kilka wymian należy czyścić dodatkowy filtr siatkowy, znajdujący się w dolnej części ramy. Zaniedbanie poziomu oleju może doprowadzić do zatarcia łożysk wałków w głowicy, a kupno używanej głowicy w dobrym stanie i za dobrą cenę jest marzeniem wielu nabywców „okazyjnych” egzemplarzy (z ukrytą „niespodzianką”).

Sprzęgło sterowane cięgiem jest trwałe i pracuje lekko. Jeżeli jest inaczej, należy wymienić linkę - ma tendencję do przecierania się na metalowym kolanku przed silnikiem. Pięciobiegowa skrzynia pozwala na oszczędną jazdę i (po zastosowaniu odpowiednich przełożeń) całkiem sprawne szaleństwo w terenie i poza nim.



ZALETY

- ▶ Wszechstronność
- ▶ Niezawodny, trwały silnik
- ▶ Długie interwały serwisowe (S i SM)
- ▶ Duża popularność / dostępność części zamiennych



WADY

- ▶ Ciężki przód, delikatna kierownica (nie dotyczy SM po 2007) i dekiel silnika
- ▶ Kilka niedoróbek wieku dziecięcego (wadliwy napinacz, odkręcający się stator, zębataka na wale, ostro wykończona dźwignia zmiany biegów)

ZAWIESZENIE

Wykonanie zawiasu powierzono japońskiej firmie Showa. W wersjach S, E i Y z przodu zastosowano klasyczny widelec teleskopowy o średnicy lag 49 mm i skoku 288 mm (do 2003 r. - 260 mm). W wersji SM zastosowano zawieszenie w układzie USD (upside-down) o skoku do 260 mm. Za sprawne tłumienie nierówności z tyłu odpowiada wahacz aluminiowy o skoku 295 mm (do 2003 r. - 260 mm). Choć zawieszenie ma pełną regulację, spora masa motocykla, szczególnie w wersji S, z ciężkim, szklanym reflektorem z przodu i stalowymi felgami (przed rokiem 2007 montowano felgi stalowe, potem znane z wyczynowych motocykli aluminiowe felgi Excel Takasago) utrudnia szybką jazdę w cięższym terenie.

HAMULCE

Układ hamulcowy to klasyczne dzieło firmy Nissin. Z przodu dwutłoczkowy zacisk i pojedyncza tarcza o średnicy 250 mm, z tyłu - jeden tłoczek i tarcza o średnicy 220 mm. Wersja Supermoto ma inne tarcze: 310 mm z przodu i 240 mm z tyłu.



Zdjęcia: AUTOR, RAJMUND RADZIWIĘKO



DANE TECHNICZNE

DR-Z400S (W NAWIASACH E, Y, SM)

SILNIK

TYP ▶ 4-suwowy, chłodzony cieczą

UKŁAD ▶ jednocylindrowy

ROZRZĄD ▶ DOHC, 4 zawory na cylinder

POJEMNOŚĆ SKOKOWA ▶ 398 ccm

ŚREDNICA X SKOK TŁOKA ▶ 90 x 62,6 mm

STOPIEŃ SPRĘŻANIA ▶ 11,3 : 1 (wersja E 12,2:1)

MOC MAKSYMALNA ▶ 36 KM (Y: 49 KM)

ZASILANIE ▶ MIKUNI BSR36 (Y: KEIHIN FCR39)

SMAROWANIE ▶ sucha miska olejowa

ROZRUCH ▶ elektryczny (wersja Y: nożny)

ZAPŁON ▶ CDI elektroniczny

PRZENIESIENIE NAPEDU

SPRZĘGŁO ▶ mokre, wielotarczowe

SKRZYŃNIA BIEGÓW ▶ 5-stopniowa

NAPEĐ TYLNEGO KOŁA ▶ łańcuch 520 (112 ogniw)

PODWOZIE

RAMA ▶ Cr-Mo (S, SM + aluminiowy stelaż tylny)

ZAWIESZENIE PRZEDNIE ▶ teleskopowe Showa, 49 mm, skok 288 mm (do 2003: 260 mm)

ZAWIESZENIE TYLNE ▶ Showa Monoshock Box, skok 295 mm (do 2003: 260 mm)

HAMULEC PRZEDNI ▶ Nissin, Ø 250 mm (SM: 310 mm), zacisk dwutłoczkowy

HAMULEC TYLNY ▶ Nissin, Ø 220 mm (SM: 240 mm), zacisk jednotłoczkowy

OPONY PRZÓD | TYŁ ▶ 80/100 R 21 | 110/100 R 18

WYMIARY I MASY

DŁUGOŚĆ ▶ 2310 mm (E: 2235 mm)

SZEROKOŚĆ ▶ 875 mm (E: 825 mm)

WYSOKOŚĆ ▶ 1240 mm (E: 1245 mm)

WYSOKOŚĆ SIEDZENIA ▶ 935 MM (E: 945 MM)

MASA POJAZDU GOTOWEGO DO JAZDY ▶ 132 kg (E: 119 kg, Y: 113 kg)

ZBIORNIK PALIWA ▶ 10 l (z czego 2,3 l rezerwa)

DANE EKSPLOATACYJNE I OBSŁUGOWE

PRZEGLĄD TECHNICZNY ▶ co 24 000 km (Y: 60 mh)

WYMIANA OLEJU ▶ co 6000 km

OLEJ SILNIKOWY ▶ SAE 10W 40 API Sx, 1,8 l z filtrem

LUZ ZAWOROWY PRZY ZIMNYM SILNIKU ▶ zawory ssące 0,10-0,20 mm, zawory wydechowe 0,20-0,30 mm

ŚWIECE ZAPŁONOWE ▶ NGK CR8E lub DENSO U24ESR-N

Jeśli lubimy dynamiczną jazdę, warto wymienić przewody na te o stalowym oplocie. Dla przeciętnego amatora jazdy enduro czy supermoto układ jest wystarczający.

ERGONOMIA

Wygodna podróżowania DR-Z to kwestia względna. Każda z wersji ma trochę inną kanapę. „Eska” jest najwygodniejsza. Możemy nią legalnie podróżować z pasażerką (S ma podnóżki) i wieź całkiem pokaźny bagaż (stelaż tylnego błotnika). Kanapy wersji E i Y są po to, by przysiąść na chwilę. W SM też z definicji nikt nie będzie się mościł. Tylny stelaż z wersji S jest też często spotykaną modyfikacją motocykli wersji E. W końcu DR-Z jest doskonałym motocyklem wyprawowym (kompromis!), a wygodnie jest przytroczyć plecak do solidnego, opartego na stelażu bagażnika (ten niestety nie występuje fabrycznie nawet w S i musimy go dokupić).

Podróżnicy doceniają 10-litrowy zbiornik, który przy oszczędnym operowaniu gazem pozwala na spalanie nawet 4 l/100 km (silnik bez modyfikacji). W tym względzie widuje się zamianę w inną stronę - użytkownicy „eski” zakładają (po drobnych modyfikacjach) lżejsze, plastikowe zbiorniki z wersji E, Y (tylko kolor żółty) lub czarny bak z bliźniaczki DR-Z - Kawasaki



KLX 400 w sportowej wersji R. Należy wspomnieć, że identyczne względem Suzuki (poza kolorem) Kawasaki było sprzedawane tylko w latach 2003-2006 i dostępne w wersjach R (odpowiednik DR-Z 400E) i SR (odpowiednik DR-Z 400S).

W celu poprawy ergonomii pod kątem jazdy w terenie, osoby wyższe niż 180 cm często dokupują podwyższenia kierownicy, akcesoryjne, składane lusterka oraz solidne, aluminiowe handbary. Mocowanie klamki sprzęgła jest zintegrowane z mocowaniem lusterka, więc przy porządnej głębie prawdopodobieństwo, że stracimy nie tylko lusterko, jest dość duże.

Godnym pochwały dodatkiem jest, występujący w wersjach S i SM, komputer pokładowy. Ma duży, podświetlany ekran, zapewnia czytelne wskazania prędkościomierza, przebieg całkowity, dwa przebiegi dzienne, stoper i zegarek. Duże jest także tylne światło stopu, ale jeśli wolimy jazdę terenową, lepiej od razu wrzucić je do pudełka razem z przednim, szklanym reflektorem z wersji S i zamontować mniejsze i zgrabniejsze światła LED-owe. Podobnie z kierunkowskazami - oryginalne są duże i funkcjonalne, ale zbyt drogie, by ryzykować ich zniszczenie.

Wartym rozważenia dodatkiem do DR-Z, szczególnie dla motocyklistów poruszających się w cięższym, kamienistym

RÓŻNICE MIĘDZY WERSJAMI:

WERSJA E (WZGLĘDEM S/SM) → mniejszy klosz lampy przedniej, brak światła stopu, kierunkowskazów, brak trip-mastera, osłony na łańcuch, tylnego stelaża pod błotnik, smarowniczek wahacza, inny wałek rozrządu i odmienna kanapa, większa średnica kolanka wydechu, fabrycznie bez homologacji. Wersja Y dodatkowo: tylko rozruch nożny, inny gaźnik.

CENY

Bardzo duży rozrzut cen roczników 2001-2007: 8-15 tys. zł (niezależnie od wersji, w zależności od stanu i wyposażenia). Roczniki powyżej 2007: rzadko spotykane (tylko import z USA).

terenie, są osłony dekli silnika, amortyzator skrętu oraz akcesoryjna kierownica - fabryczna jest marnej jakości.

SUZUKI NA CO DZIEŃ

DR-Z w wersji S okazało się idealnym motocyklem na co dzień: dojazdy do pracy skrótem przez las, okazjonalne wypady nad rzekę, podrzucenie koleżanki do sklepu czy nawet pościg szutrami za kolegą na EXC - wszystko to nie jest szczególnym wyzwaniem dla tego motocykla. Lekką nadwagę maskuje nisko położonym środkiem ciężkości - poprawia zwrotność i prowadzenie w mieście, a dzięki dużym kołom od czasu do czasu można wskoczyć na krawężnik.

W terenie - cóż, tutaj kilogramy (ciężki przód) i miękkie zawieszenie dają w kość. Trzeba powalczyć z motocyklem, lecz o ile nie mamy za przeciwnika doświadczonego wyczynowca, a miejscem pojedynku nie jest tor motocrossowy tylko leśne drogi - możemy próbować.

DR-Z to naprawdę mądry kompromis. Z tym Suzuki zaprzyjaźniłem się łatwo i z przyjemnością. Uważam, że z tego samego powodu jest to od lat ulubiony dual-sport Amerykanów (przed Hondą XR 650), którym nie przeszkadza nawet, że jest już trochę przestarzały i ma nadwagę. To tak jak z SUV-ami i wielkimi kubkami coca-coli. Pewnie mogliby bez nich żyć, ale są praktyczne, więc po co rezygnować z wygody? ■

Wybierz produkty **TRW** do twojego motocykla

i pojedź do **Hiszpanii z motofiesta.pl**



Kup akcesoria motocyklowe TRW za minimum **150 zł**, wymyśl kreatywne hasło oddające ducha marki i pojedź z TRW i Motofiestą na tygodniowy wyjazd.

Daj sobie szansę, wytnij i wypełnij kupon.

Wpisz hasło konkursowe

Imię Nazwisko
nr. tel..... e-mail

Aby wziąć udział w konkursie, wypełnij kupon, dołącz do niego kopię paragonu wraz z etykietą z opakowania produktu i wyślij na adres Liberty Motors Motogen, ul. Łopuszańska 36, 02-220 Warszawa. Promocja trwa od 4 kwietnia do 21 października 2016r.

Przedłużamy sezon motocyklowy! Zabieramy 5 osób na malownicze trasy Costa Blanca.

Patronem medialnym akcji jest portal motocyklowy **MOTOGEN.PL** Więcej informacji na temat promocji znajdziesz na stronie www.motogen.pl/TRW