



Zaar Nederlands weer in Spanje, maar hi hebben we met de DR-Z400SM toch wel.

Men neme een crosser, monteert vervolgens een stel brede 17-inch straatbanden et voilà: klaar is je Supermoto. Zo is deze categorie ooit ontstaan en de nieuwe Suzuki DR-Z400SM volgt deze formule bijna in de pure vorm. We reden ermee in een regenachtig Spanje.

Foto: E. B. / A. B. / A. B. / A. B. / A. B.

Happy hardcore



Vaarsnel check.

Suzuki DR-Z400SM

remschijf met Nissin-dubbelzuigerremklauw, en de draadspaakwielen met mooie zwarte velgen. Ook het motorblok mag er zijn. De DR-Z400 heeft weliswaar geen hele dikke stamper onder de tank, maar de moderne en compacte DOHC-eencilinder is wel lekker levendig. Hij hangt met zijn 36mm-Mikuni-carburateur gretig aan het gas en reageert mooi snel op commando's van de rechterhand. De eencilinder pakt al vanaf lage toerentallen goed op en gaat ergens halverwege het toerenbereik (geschat, want zoals gezegd ontbreekt een toerenteller) nog eens extra aanzetten met een fel ronkend geluid. Geen erg hard geluid overigens; zoals bijna alle eencilinders klinkt de motor een beetje gesmoord. (Nou zijn er allerlei fraaie Yoshimura-spullen voor deze blokken te koop, waaronder iets sprakelzamer uitlaten die ook nog eens wat extra pik's in het midden- en hogetoerengebied mobiliseren...) Het maximale vermogen van 40 pk wordt volgens opgave afgegeven bij 7600 toeren en het maximale toerenental ligt op ongeveer 10.000.

De Supermotard-klasse - tegenwoordig internationaal officieel Supermoto geheten - is in Frankrijk is al jarenlang populair in wedrijverband en ook op straat kom je deze hoogpotige bochtenvreters daar regelmatig tegen. Aanvankelijk in de vorm van daadwerkelijk omgebouwde crossers of enduromotoren, maar Europese hardcore terreinmeesters als KTM en Husqvarna hebben in de afgelopen jaren ook fraaie kant-en-klare Supermoto-modellen op de markt gebracht. Doordat die machines dicht bij de competitie motoren staan, zijn ze erg gaaf om mee te rijden, maar meestal ook nogal prijzig. In Nederland zijn er (nog?) niet veel mensen bereid om 9000 euro of meer voor een eencilinder naar te tillen, ook al zijn ze nog zo hightech en rijden ze nog zo spectaculair.

De vorig jaar door Yamaha gelanceerde XT660X en de onlangs verschenen Honda FMX650 bieden een goedkoper en toegankelijker alternatief. Wel de typische stoere Supermoto-look met de kleine brede wielen, maar iets meer aangekleed en met een 'geciviliseerder' motorblok. Suzuki doet het met de DR-Z400SM weer iets anders: met minder oek, maar wel nadrukkelijk volgens het 'crosser met straatwielen'-concept. Nika geen luxe aankleding met gellakt plaatwerk, maar gewoon de echte cross-look waar niets te veel op en aan zit. Bijvoorbeeld ook geen imposant uitziend dashboard, maar een minimalistisch uitgevoerd LCD-schermje waarop een toerenteller helaas ontbreekt. Wel met snelheidsmeter, kilometerstand, twee tripmeters, een klok en een stop-

watch. De tripmeters en de stopwatch hebben ook een terugtel functie, dus zo heel bekaid kom je er nou ook weer niet af.

Vette vering, veel toeren

Over er niet bekaid afkomen gesproken: de DR-Z400SM mag dan Spartaans ogen, maar enkele essentiële zaken zijn juist helemaal niet van de goedkope soort. Opvallend is vooral de fraaie vering voor en achter. Voor vinden we een dikke vette 47mm-Showa-upside-down met instelbare in- en uitgaande demping en een veerweg van liefst 260 mm. Achter is de voorweg 276 mm, dankzij een volledig instelbare monoschokdemper en een fraaie, taps verlopende aluminium swingarm die zo uit de RM250 crosser lijkt te komen. Dat is niet geheel toevallig, want ook de voorvoek en de achterschokdemper komen in feite uit de RM250, maar dan met iets minder voorweg (de RM250 heeft respectievelijk 310 en 320 mm voor en achter). En wat te denken van een 310 mm grote



Zowel het dashboard als de valiege zijn van snaveltralen elegantie.



Gevoelmatig houdt hij zijn vermogen voorbij die 7600 aardig goed vast; het sakt misschien wel iets terug, maar het stort na het maximum zeker niet in. Het blok draait die hoge toerentalen ook opvallend gemakkelijk en trillingsarm. Mede daardoor doet het 398cc-blok met zijn 40 pk niet eens zo heel veel onder voor de Yamaha XT660X, die bij 6000 toeren 48 pk levert. En vergeleken met de 18 pk (bij 5750 tpm) van de Honda FMX650 komt deze 400 zelfs al te sterkere uit de bus. En de DR-Z400SM heeft nog een troefkaart achter de hand: zijn superlage gewicht. Waar de Honda en de Yamaha een drooggewicht van respectievelijk 163 en 165 kilo laten noteren, weegt de Suzuki droog slechts 134 kilo! Rijklaar met volle tank zal er in alle drie de gevallen nog wel een kilo of 20 bij komen, maar het verschil van zo'n 30 kilo blijft - en dat is veel. Gevoelmatig accelereert deze 400

dan ook zeker zo goed als de steekere Yamaha XT660X, al blijft zoiets zonder directe vergelijking een beetje een gok.

Superwendbaar

Het zal je niet verbazen dat dit ding al bij het opstappen extreem licht aanvoelt. De opgegeven zithoogte is met 890 mm fors, maar door de lange veerwegen zak je meteen al weer een stukje dichtter naar moeder aarde, dus ook als je niet zulke lange stelten hebt als ik, zul je niet snel problemen hebben met het aan de grond zetten van je voeten. Ook het smalle (en niet al te harde) crosszadel helpt daarbij. Vanaf de eerste meters is al duidelijk dat deze motor je gaat uitnodigen tot een 'creatieve' rijstijl. Door de actieve zitpositie en het lage gewicht is de Suzuki superwendbaar en heb je al snel het gevoel dat je de DR-Z helemaal in je macht hebt. Dat gevoel wordt nog versterkt door de erg goede vering. Die spreekt soepel aan en is heel mooi gedempt, wat een van de redenen is waarom de



De SM is ook in zwart leverbaar.



Rubberzool en je hebt cross-voetsteunen.



De voor- en achtervering en swingarm stamtes van de DR-Z400SM.

De DR-Z kijkt zo uit het terrein gekukt, inclusief gewelddadige in- en uitstapjes.

Suzuki DR-Z400SM



Stalen hoofdframe, aluminium achterframe, dikke crossvork.

DR-Z400SM je zo veel vertrouwen geeft in het wegcontact. Dat wegcontact is namelijk niet alleen erg goed, je kunt het ook voelen. Dat gaf zeker in de regen op de vooral gladde bergwegen waar we nu reden een geruststellend gevoel. Daarbij spelen natuurlijk ook de banden een rol, en waar de FMX650 en de XT660X om de een of andere reden op tien jaar oude Pirelli Dragons staan, is de DR-Z400SM voorzien van moderne Dunlop D208's. Voor een 120/70 R17 (dezelfde maat als bijna alle sportmotoren), achter een 140/70 R17. Het verraste me dat een D208 als achterband in deze omalle maat bestaat, maar mooi is het wel (en tevens een extra laussemogelijkheid voor rijders van een Aprilia RS125, maar dit terzijde). Hoe dan ook, de D208's deden het onder de natte omstandigheden erg goed. Erg fijn is ook de voorrem: super doseerbaar en in combinatie met de fantastische voorvork ideaal voor lange stoppues, zelfs op kletsnat wegdek. Het tot aan de tankdop doorlopende zadel helpt natuurlijk ook... Sowieso maar je in de praktijk al snel veel gebruik van het feit dat je flink naar voren en naar achteren kunt schuiven om je gewicht te verplaatsen. Dat naar achteren schuiven is wel gewenst om wheelies te maken, want zo béél veel punch heeft deze 400 nou ook weer niet. Puur op het gas komt hij in de eerste versnelling wel omhoog, maar meestal net niet ver genoeg om hem daar te houden. Daarvoor moet je toch even de koppeling erbij pakken en vervolgens snel doorschakelen naar twee en drie. Maar je dient dus wel vanaf zeer lage snelheid te beginnen; verwacht niet dat je hem bij 100 km/h nog even achteloos op het achterwiel zet. Pluspunt van dit soort motoren; je koert dankzij de lange veerwegen altijd weer zacht naar. Eh, zolang je tenminste op de wielen blijft...

Beperkingen

Naast stoppies, wheelies en serieus bochtenwerk nodigt de SM je ook nog uit tot ongein als dwars zetten voor een bocht (al lulste het me als asfalt-ridder nog niet echt om dat dan vervolgens vloeiend in de bocht te laten overlopen, maar het proberen was al erg leuk) en natuurlijk kun je ook nog grappige dingen doen op onverharde paden. Daarbij heb je weliswaar niet veel grip van de D208's, maar als het maar een beetje stevige ondergrond is, ben je niet helemaal kansloos.

Naast alle freestactiviteiten heeft de DR-Z400SM ook wel zijn beperkingen. De topsnelheid is natuurlijk niet heel hoog; ik haalde op een vlakke weg net geen 150 km/h. Op zich nog niet eens zo verkeerd, maar voor zowel jezelf als het blink niet echt iets om van hier tot aan Bessel vol te gaan houden. Daarentegen is 120 best te doen. Dat je daarbij vol in de wind zit, spreekt voor zich. Het zadel is geen fauteuil, maar viel me tijdens de vermakelijke testrit van circa 100 km toch niet tegen. Het lijkt me voor een passagier echter aan de korte kant. Verder is de tank slechts 10 liter groot, wat deels gecompenseerd zal worden door een naar alle waarschijnlijkheid laag verbruik. Tenzij je boven de 130 gaat rijden, schat ik. Een een laatste nadeel is dat we in Nederland geen bergen hebben, want daar heb je de meeste lol met deze fiets. Hm, met bijna elke andere motor eigenlijk ook... Eén ding is in ieder geval zeker; je leert met dit ding wel rijden! En met € 6490 is hij duidelijk goedkoper dan de Honda FMX650 (€ 6890) en de Yamaha XT660X (€ 7499). Wie weet gam we dit jaar toch allerhande Supermoto's in Nederland tegenkomen, op het achterwiel dan wel op het voorwiel... **7,8**



De DR-Z400SM nodigt je uit tot allerlei ongein, zelfs in de stralende regen.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR	
buismotor	verticaal viertakt met ketanass
injection	viercil
klepbediening	DOHC
kleppen per cilinder	4
borring x slag	98,0 x 62,6 mm
cilinderinhoud	295 cc
maximaalvermogen	46 pk @ 7600 tpm
maximaalvermogen	39 Nm @ 6000 tpm
aantal versnellingen	5
secundaire aandrijving	ketting (65/41)

RIJWIELGEEFTE	
frame	stalen wegframe
voorvork	Sawa-upslo-dover, 47 mm
instelmogelijkheden	in- en uitgaande demping
achtervering	Sawa-monoschokdemper
instelmogelijkheden	in- en uitgaande demping, veervoortspanning
veerweg voor / achter	260/276 mm
bandtype	Dunlop D208
bandmaat voor / achter	120/70 R17, 140/70 R17
voorman	318mm-schijf
remklauwen	Motou-bubbelzager
achtersien	240mm-schijf
remklauw	erklauw

OVERIG	
overstuurklems	geel zwart
garantie	twee jaar, onbeperkt aantal kilometers
prijs	€ 6.490
reparateur	BV Motorg (0347-34 92 49)
internet	www.suzuki.nl

MATEM EN GEWICHTEN	
drooggewicht	134 kg

