

Suzuki DR-Z 400 SM

Voor de massa SM

Zie hier de gele in de bekende, maar wel erg 'crossige' Suzuki off-roadkleur. Ook verkrijgbaar in dreigend zwart. Volgend jaar nog een kleurtje ertussenin?

Glijden, rammen, steigeren, uitremmen, rubberen, de hoek insmijten, afwurgem, in de ketting klimmen... zomaar wat termen uit Suzuki's duistere SM-jargon. Met de DR-Z 400 SM opent 'Hamamatsu' voor zowel groepsexperts als groepsexperts krakende kerkerdeuren die recentelijk nog voor de massa gesloten bleven. SM, ook wel SuperMotard.

Hoe verwaarloosbaar ook het verschil in uitspraak tussen 'koordslip' en 'koortslip', achter de coultissen gloort een linnen en alom bekend betekenisverschil. Zo ook met SM, waarbij we, ongetwijfeld tot jouw grote teleurstelling, ons zullen beperken tot de gnomotische zin des woords. Maar ook in supermotard zijn er tendensen gaande die de heimelijk verborgen ringer meer dan prikkelen. Verbegewoondigen KTM en Husqvarna de gekroonde dominante boerenkoningen op het vlak van exhibitionistische SM op straat en groeit de Europese populariteit van supermotard alom. Japan denkt als inderdaadig type met harde hand een graantje mee te kunnen pikken van de SM-populariteit.

Terwijl bij de Oosteuropers en Italianen het cocu supermotard-flesken, behangen met prachtige professionele materialen en opgepompte high-tech motorblokken, troef zijn, is bij de Japanners omachtigheid, aftasten de bepalende factor. Felicitijk doet Yamaha niet veel meer dan een set Excel-wielen met plat rubber monteren om de enduro-schijve R-versie van de XT600 om te turnen in een zeer knappe grootstedelijke stuurfiets met hooguit SM-raasvlakken. Met 48 pk en 173 kilo is zwaarder dan 'Europese' power en vederlichtheid hien vriend, maar dat's de Japanse wijze van compromissen sluiten. In dat

licht past de verkoopprijs van 7.499 euro, een stuk voordeliger dan die van de prijzige Europeanen, maar toch te hoog geacht voor massawoep. Vooral de traditioneel luidegestalt verantwoordte XT indachtig.

Dok Honda proeft aan de gelukzaligheid van SM, maar weigert dat het gestje te gaan door luidseels en herhaaldelijk te smeken om verspreiden voor het

feit dat de FMX 600 absoluut geen supermotard is, mochten de professionele upside down vers, de alreine wieljes en platte rubber die indruk waken. De FMX heeft 'fun' als byles, niet 'performance', klemt Honda zich te alle hoeken en kanten, alom het wet-wij profiteren van de lusten, maar niet wil bekken voor de lasten. Geen wonder ook met een opgefrist, twintig jaar oud rhywindgekoeld blok van 58 pk.



gooien & smijten, kwiek blok,
remmen en vering, prijs
mijd verbindingsroutes!, kleine tank



een drooggewicht van 163 kilo en een prijs van 6.890 euro. Het is rukken aan SM, maar verder was zijn van diens extravagantie. Wat het natuurlijk allesbehalve een slachte straatfiets hoeft te maken. Integendeel zelfs; voor die afgrond doelgroep.

SM & RM

Argwaan is dan ook geboden als Suzuki (als de XT600X en de FMX 650 via de nodige kunstgrepen, hand- en spandiensten geboeid worden afgevoerd) zijn knuppel in het sinistere hoenderhok gooit. Iudicium galmend dat de DR-Z 400 SM een 'true supermoto' claimt te zijn. Bluf, blamage, blijf van zelfoverschatting? Is de SM namelijk niet slechts een DR-Z 400 S-noppenfiets, op wielen en banden aangepast, dus een 'compromissemotor' vanuit markt- en marketingoogpunt? 40 PK, 6.490 euro, eli... 134 opgegeven kilo's. Wát, 134 kilo?! Hm, met zo weinig eigengewicht komen die veertig paarden wel even in een ander daglicht te staan. Maar er is meer. Zowel de multi-instelbare upside down vork als de aluminium achtervork is direct geleend van een RM 250-crosser en geven (behalve stabiliteit en zo) een veerweg van respectievelijk 260 en 276 mm! Die kunnen een aframmeling verdragen! Het maakt het zadel een astronomische 89 cm hoog, wat (bij opstappen) een zwaar rechterbeen en (in stadsverkeer) een minimale lichaamslengte van 1,76 meter verlangt. Dat zadel is ultrasmaal voor maximaal extreem heupwiegens bij bochtenwerk en 'comfortabel' genoeg voor een maximaal aanwezig tien liter rijdende. Lakaer max, zadelrijn. Normenwaardige zaken zijn verder de 330 mm schijf in het voorwiel en de 17 inch wielom voorzien



Alles digitaal met onder ander twee tripmeters. Geen toerenteller, geen temperatuurmeter.

van tweemaal Dunlop D208-plakband. Met info-centrum, omgeven door een lampje, rubberen, halsband-achtige remleiding, is volledig digitaal en omvat twee tripmeters met optel- en (sorry hoor) afbrekfunctie, een klok en overige zaken. Temperatuurmeter en toerenteller ontbreken, waardoor je op gevoel het hoofd koel en je rare toeren in bedwang moet houden. Handig item is het tasje op het spatbord voor gereedschap, werktuig en andere instrumenten.

KLIMMEN IN DE KETTING

De eerste bestrie bij Taragona, onder Barcelona, biedt onvermoede inzichten in de fascinerende SM-wereld. Ten eerste regent het zo enorm veel pijpenstelen (terwijl Nederland op het terras zit, rippend aan een kouwe Chablis) dat je ze haast lekker zou gaan vinden en ten tweede is de DR-Z SM, juist op verwaalde-droge asfaltplekken, veel feestelijker en hoogstaander dan ik vooraf in mijn wildste fantasieën had verwacht. De vloeistofgekoelde 398 cc dubbelnokke eencilinder met 36 mm Mikuni (met trek-

Technische gegevens

SUZUKI DR-Z 400 SM



Motor	vloeistofgekoelde eencilinder viertakt met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen
Cilinderinhoud	398 cc
Boring x slag	90 x 62,6 mm
Compressie	13,3:1
Versnellingen	5
Rijwielgedeelte	stalen dubbel wiegframe
Voorvering	Showa upside down, verstelbare in- en uitgaande damping, veerweg 260 mm
Achtervering	aluminium swingarm met Showa monodemper, volledig verstelbaar, veerweg 276 mm
Remmen	voor een 310 mm schijf met vierzuiger Nissin-remklauw, achter een 240 mm schijf met tweezuiger Nissin-remklauw
Banden	Dunlop Sportmax D208; voor 120/70 R 17, achter 140/70 R 17
Wielbasis	1.460 mm
Saihoofdboek	26,15 graden
Naloop	94 mm
Zithoogte	890 mm
Gewicht	134 kilo
Tankinhoud	10 liter
Max. vermogen	40 pk/7.600 tpm
Max. koppel	39,2 Nm/6.600 tpm
Prijs	€ 6.490,-
Importeur	BV Nimag, Lange Dreef 12, 4131 NH Vianen, tel: 0347-34 97 49
Internet	www.suzuki.nl



hoke) kent een heel ander gedrag dan de gemiddelde 660 mono van Yamaha (de FMX is me voorliefde vromer). Heeft de Yamaha een dikke koppeltje, bijna luis plof in het blok en uit de uitlaten, de Suzuki is enorm gretig aan het gas (zonder de zadelige consequenties hiervan), klimt razendsnel in veldlicht (klinkend) in toeren, maar biedt over de hele linie een onverwacht flinke krachtsontwikkeling en acceleratie. Het mag duidelijk zijn dat met een dergelijke lichte cilinderinhoud de zweep er flink over moet, dus dat je schakelt tot je kleurentblind niet. We nu, de vijfbak is superstrak, licht en 'hooploos' te bedienen en de koppeling lijkt wel van ambode-elastiek, zo soepel.

De DRZ is geen multifunctionele motor voor een zonnige toerlicht met 'laissons' over snelwegen; bij 90 na de klok ga je al zoeken naar die afwezige zede versnelling en de toeren tellen tot aan de krappe 50 km/u op de klok zijn onnavolgbaar, bijna gretig extreem en vernieuwend. Hee, bij schreeuwt om een buitengewoon alerte, bijna goedgetrainde rijder die een potje van zich af wil meppen in de staat. Dat laatste kan 'u' aanswengelen door de motor in de setting te laten klimmen (alleen met misbruik van de koppeling, anders kraakt het blok nu ook weer niet), wat oud-Hollands is voor het maken van een wielie. SM want la letter, zeg maar. Verder levert een optionele Yoshimura-pijp extra sound en een pk of vier erbij en ga je met nokkenassen en dergelijke aan de gang, win je zomaar in tutaak tien jaarden.

GEEN HOEMPAPA

Maar ook met de standaard veertig fragekande knoken galopeert de DR-Z SM pittig vooruit, al moet gezegd worden dat het harder lijkt te gaan dan de

Waaron giet het toch altijd van de regen als je op een supermotard zit? Omdat het niet voor niets afgekort wordt tot SM.

teller kenbaar maakt. Heb je gevoelmatig de gang erin, kijk je op de klok en je ziet 93 km. Maar dat's nog altijd stukken beter dan andersom. De reden voor het kwieke accelereren en immers goed vertragen, is niet eens het motorblok of de remmen zelf, maar het gebrek aan gewicht. Elke draai aan het gaspedaal wordt verbaasd in acceleratie, elke korte knik of haarspeel is simpel. Inleggen alsof je servetten aan het vouwen bent, elk impulsje van de rechterwingsvinger veroorzaakt heerlijk inveren en directe vertraging. Extra vermelding verdienen ze nog wel, die remmen, goed als ze zijn. Vooral de voorrem biedt een ongekennde weelde aan vertraging en dosering wat het microscopische precisiewerk op stuur-, uitrem- en glijgebied ten goede komt.

Had ik op voorgelied wel een budgettaire concessie verwacht met een gevoelloze uit hoempapa-bungy jumpers, niets van dat. Het zeer smalle rijwielgedeelte is stijf genoeg, de vering blinkt uit in all-round accuratesse en comfort, en de Dunlops D208 grippe prima. Niet dat er nog ergens een overjarige set rubber is (of erger nog: latex) voor een prikke ingekocht is.

CONCLUSIE

Natuurlijk wil een gevorderde SM'er voor straatgebruik een KTM of Husky (een verdoemde GasGas, Vertemati of Husaberg daargelaten). Die bieden veel meer vermogen en koppel, zijn met hun dure materialen meer gefocust op sportiviteit en veroorzaken bij de kennersgroep onnavolgbare hebbacht en merktrouw. Eenmaal Lady Domina ondergaan, hoort

Eerste test



Een stoere kerel met een kittig tasje. Voor gereedschap, Labëlie, mascara en dergelijke. 'Hallo jonges...'

meer een ander.

Maar de Suzuki DR-Z 400 SM weert zich kranig onder fysiek geweld, het is een fiets die motorisch en rijwieltechnisch afgepeigerd moet en kan worden voor het beste resultaat. Compromissen en concessies aan comfort en toereigenschappen kent de DRZ-SM nauwelijks niet en dat is grotendeels een pre. En in tegenstelling tot de hard core SM'ers blijft je op de Suzuki een niet te onderschatten rijfomogigheid bespaard: een vroegtijdig verwijfende rib uit je lijf.

TEST: 2007 DRZ400
FOTOGRAFIE: SEUT & ELDE, PEPPELDE, TOP HAARTRU/TIKAT FRES

Prima bakens in de SM. Deze 'sur place' bleek ruim een half uur vol te houden.



'De DR-Z 400 SM schreeuwt om een buitengewoon alerte, bijna goedgetrainde rijder die een potje van zich af wil meppen'