



SUZUKI STELDE IN SEPTEMBER AL ZIJN TWEETAKTEN EN DE RM-Z 250 VOOR, MAAR BEWAARDE HET BESTE VOOR EEN AFZONDERLIJKE VOORSTELLING OP HET GRAND PRIX-CIRCUIT VAN VALKENSWAARD: DE RM-Z 450. DEZE MOTOR MAAKTE IN EEN PREPRODUCTIE-VERSIE EEN INDRUKWEKKENDE ENTREE IN DE GP'S EN IS VANAF DIT JAAR OOK BESCHIKBAAR VOOR JAN-MET-DE-HELM.

In tegenstelling tot de RM-Z 250, is de 450 geen mengeling geworden van Suzuki en Kawasaki-knowhow. De jongste Soes werd volledig in Hammatsu gecreëerd en zo komt het dat hij minder op zijn Koten twaalfliterbroer lijkt dan bijvoorbeeld de 450's van Honda en Yamaha. Als je de kleuz niet meerekent, vertoont de RM-Z zelfs meer gelijkenissen met de Honda CRF's dan met de RM-Z 250. Dat komt omdat de Suzuki ook gebruik maakt van het aluminium perimeterframe zoals we het al een tijdje kennen op de Honda's. Meer zelfs, het frame lijkt sprekend op dat waarmee de rode crossen in 2005 uitgerust zijn.

STERKSTE BLOK

De motor verschuilt er echter gróósdig van. Suzuki kroos voor veelvuldig gebruik van titanium. We vinden het terug in de kleppen, in de deksels van de koppeling, ontstekings- en de cilinderkop en zelfs aan de uitlaat. Het vierklepblok heeft een dubbele bovenliggende nokkenas en puurt uit de vloeistofgekoelde monocilinder motor liefst 57 pk bij 9.000 opm. En dat is veel. Weg daarbij een koppel van 53,7 Nm en de wetenschap dat die koppelcurve al heel vroeg naar indrukwekkende hoogtes klimt en je begrijpt dat de groe rikuwkomst genoeg heeft aan vier vermoltingen. In het zand van Valkenswaard leek de eerste zelfs overbodig en hadden sommigen echt snelle jongens er in plaats van de eerste graag een vijfde op gehad (wat het totaal natuurlijk weer op vier brengt...)

Wellicht was die wens meer een gevolg van zelfoverschatting, want eer je in de zand kuilen van Valkenswaard een 450 in vierde helernaal kunt opedraaien, moet je al heel sterk zijn. In de VS rijdt er wellicht eenje op een Suzuki rond die dat daadwerkelijk kan, maar daarmee is het lijstje rond. De verhaa-

singen van de verstellingsbak zijn m.a.w. ook en het blok is in zijn geheel méér dan oké. Suzuki heeft zijn RM-Z een soepde maar ooraarschijnlijk krachtige motor mee gegrepen. Je moet er nauwelijks mee schake-

DE KRACHTIGSTE MONOCILINDER DIE OIT DOOR SUZUKI ONTWERPEN WERD

len en je hebt te allen tijde de indruk kracht op overschat te hebben. Die indruk is overgens niet eens onterecht. Zelfs in het losse zand van Valkenswaard ging de motor vaak aan het stijgen. Dat de voorkeur in sommige bochten heel licht arriveerde, was echter geen gevolg van de paardenstal die in het blok huist. Sommigen dachten dat het naar aan de handen te wijten was, maar testrijder Jimmy Verburgh vond de coersak in de afstelling van de ophanging. De RM-Z wordt standaard met een vrij zacht afgemete achterophanging geleverd. Daardoor gaat de

TEST:

SUZUKI RM-Z 450

MOTOR TYPE: vierstaps-koelbe-eencilinder vortax
DISTRIBUTIE: dubbele bovenliggende katringaangedreven nokkenmechanie
 4 kl, cil. **CILINDERINHOU:** 449 cc **BORING x SLAG:** 95,5 x 62,8 mm **MAX. VERMOGEN:** 42 kW - 57 pk/6.000 o.p.m. **MAX. KOPPEL:** 53,9 Nm/6.500 o.p.m. **SPECIFIEK VERMOGEN:** 127 pk/l.

BRANDSTOFVOORZIENING: REHM carburator -40 mm habelbeband

SMEERSYSTEEM: nat carter

TRANSMISSIE PRIMAIRE

TRANSMISSIE: tandwiel **KOPPELING:**

NATTE platenkoppeling **VERSLETTINGS-**

BAKI: vork **SECUNDAIRE TRANSMISSIE:**

ketting **MATEN & GEWICHTEN**

ZITHOOGTE: 955 mm **WIELBASIS:** 1.480

mm **BALHOOFDSHOEN:** 25,5"

DROOGGEWICHT: 100 kg **TANKINHOU:**

INCL. RESERVE: 7 l.

RIJWIELGEDEELTE FRAME: aluminium

balkenframe **VOORVERING:** Showa 47 mm

UPSD - volledig regelbaar, veerweg 310 mm

ACHTERVERING: Aluminium dubbelzijdige

achterbrug, volledig regelbaar Showa mono-

shock, veerweg 310 mm **VOORREM:**

Hydraulisch bediende schijve 240 mm schijf

met tweezuigermklaus **ACHTERREM:**

Hydraulisch bediende schijve 240 mm schijf

met éénzuigermklaus **VOORBAND:** 90/100-

21 **ACHTERSAND:** 120/80-19 **PRIJZEN**

BELGIË: € 7.500 B.T.W. inclusief

IMPORTEUR BELGIË: Suzuki Belgium NV/SA

Sabamoren 8, BE - 2550 Kontich

+32(0)3-450 04 11, +32(0)3-450 04 40

www.suzukiBelgie.be



motor onder acceleratie achteraan dieper in de schokbreker hangen en komt er minder druk op het voorwiel, waardoor de voorkant zwaarder gaat aanvoelen. De 90/100-21 en 120/80-19 noppenbanden werden door Bridgestone speciaal voor de RM-Z ontwikkeld. De RM-Z staat daarmee op ruimer bemeten schillen dan de meeste van zijn concurrenten.

VERFRISSEND

De zachte veerinstelling staat in een schril contrast met het erg stijve frame. De

RM-Z 450 heeft de krachtigste monocilinder die ooit door Suzuki ontworpen werd en om al dat geweld in goede banen te leiden, heeft Suzuki voor zijn zeer stijf frame gekozen. Dat zorgt ervoor dat de RM-Z uitblinkt in stabiliteit, en wie de opvanging op dat stijve geheel wil afstemmen, heeft instelmogelijkheden genoeg om dat te doen. Het omgekeerde zou moeilijker geweest zijn... Voor wie geen snelheden haalt die in de buurt komen van de Suzuki fabriekscijders Strijbos en Smets hoeft de basisafstelling overigens niet al te veel aangepast worden. Na hoge

sprongen durft de voorwerk wel eens zijn veerweg opgebruiken, maar dat is letterlijk in een handomdraai verholpen. Voor het meeste doet de Suzuki alles wat je van een moderne viertaktcrosser mag verwachten: hij is sterk en soepel, gaat zeeradhard en heeft de wendbaarheid die je met een half zo zware motor associeert. Bovendien heeft de RM-Z leuke extra's zoals een aluminium stuur en een vertrimmerd uiterlijk. Het is lang geleden dat een fabrikant nog eens de vorm van de spatborden durfde te veranderen. Suzuki deed dat op de RM-Z 450 wél en dat komt de lijn van de motor alleen maar ten goede. Nu is het enkel nog afwachten hoe de RM-Z het zal doen in een rechtstreekse confrontatie met de gerespecteerde waarden van Yamaha, Honda, KTM en Husqvarna. Afgaande op de test in Valkenburg moesten ze zich bij het gele merk niet al te veel zorgen maken. Ze hebben de RM-Z bovendien een zeer concurrerende prijs toegewezen. Dat doet de populariteit nooit kwaad...

Test: Thierry Sarrasin,
Testrijder: Jimmy Verburgh, foto's: Suzuki