

## Test

### Suzuki DR650SE fun bike

Prva dva asa v roki: »Dual Sport« so pri Suzukiju zapisali na posodo za gorivo, misleč uporabno vrednost na asfaltnih poteh in na brezpotju. Tudi v dvoje, seveda.

Tretji as: preblisk, da je mogoče na motocikel nataktni par cestnih koles.



#### PREGLASITEV

Že četrto leto se grem vpisat na »faks«. Sovražim ta enkrat na leto. Birokracija in ti-sta vrsta v referatu mi povzročata menstrualne zaostanke. Letos je bilo še kar znosno, sploh sem bila prvi šolski dan prava bomba. Zasluge ima DR 650.

Najprej se seveda prepozno zbudim. Se solznih oči zlezem pod čelado in potem na DR. Je dovolj nizek, da se tudi brez jutranje kave ne prevrnem. Tudi tokrat me ne

# TRIJE ASI

Ogledujem si ga, pred okroglo letom dni v Parizu, na uradni predstavitvi, in ugotavljam, da so Suzukijevci skupaj spravili pošten motocikel: lep, zmogljiv, dovolj lahek in ne preveč ritast. Hvala bogu, da so se poslovili od glomazne afriške dirkaške filozofije in se vrnili h koreninam ne preostrega enduro motocikla, ki je vsak dan uporaben vsaj šestnajst ur. Preostalih osem je zdravo spati ... No, ko sem se takole vrtel okoli stroja, se že najdem, da merim širino zadnje nihajne vilice ... v perspektivi iščem gib vzmetenja ... ko opazim, da je gib mogoče za celih 40 mm skrajšati.



Za pet col manjše kolo

#### DR650SE: fun bike in original

IiiiiiiiiAAAAAlnoooo! Gor počiš par lepih cestnih koles, takšnih 17-colskih z Metzelerjevimi ali Pirellijevimi valjarji z dopisano oznako »corsa«, se razume, in imaš praaaaavi stroj. Potem, živo v mislih, vidim ameriško zlato eloksirano krmilo Pro-Taper, pa spet ameriška zlato eloksirana pesta firme Talon, zlato verigo Regina na zlatem verižniku, pa lep zlat Brembov plavajoči kolut z radialno ročico ... Ah, ne vprašajte, koliko denarja je mogoče takole sprašiti, ko človeka hkrati davi ušiva plača v družbi brezkončnih pošiljk položnic. In globoko zamrznem misli v upanju na boljše čase.

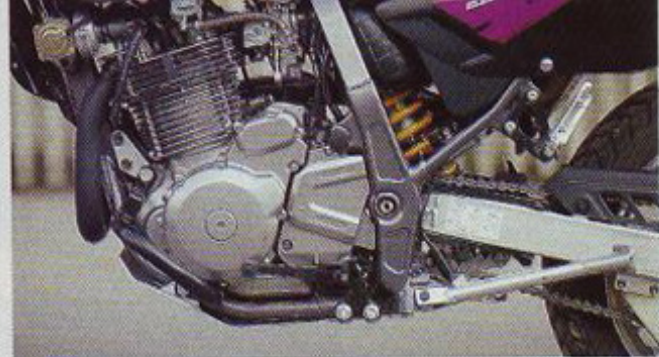
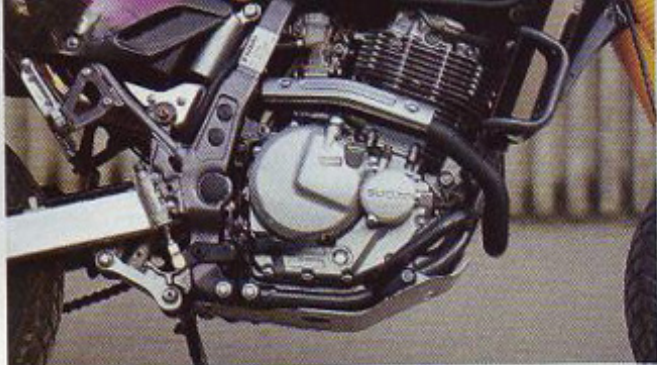
Nekaj mesecev kasneje ugotovim, da so isto idejo uredničili v avstrijskem Suzukiju, le z okrasjem se niso igrali. Slovenski zastopnik, podjetje Odar, pripelje motocikel na test. Lepa skušnjava! Kajti na 17-colskih kolesih je DR, tokrat črne barve, prav srčkan, lepši od originala. Vabljev. DR650SE je v družbi cestnih terencev vreden pozornosti. Osnova je enovaljni štiriktaktni zračno-oljno hlajeni stroj s po štirimi ventili na valji, ki je ne povsem odprt na meritvah pri Akrapoviču pokazal 38 KM pri 6.500 vrtljajih v minuti. Dovolj, da potegne do 160 km na uro. Vendar tu tako ne kaže iskati hitrostnih rekordov, kajti »fun bike« je namenjen alpskim in mestnim vijugam, oddrsavanju med pospeševanjem ... Igranju – kjer

pusti na cedilu in kljub nenavadno hladnemu jutru vžge v prvo. Kolovratim med stoječimi avtomobili – oh, kako je to mikavno in samozadovoljujoče – in imam precej težav z menjavanjem prestav. Nekako trdo gre med nižjimi, posebno ko je motor še hladen. Zaspano butam po levi stopalki in se počasi prebijam proti cilju. Nepopisno uživam v zvokih, ki prihajajo izpod mene, in niti najmanj se ne bojim, da mi bo kdo iz kolone zastavil pot. Kar naenkrat cenim glasne motocikle. Varni so. Slišnem

ročico sklopke in dodam nekaj plina. Suzuki zaropota in mama z ruto na glavi pogleda v vzratno ogledalo. Aha teta, videla in slišala si me, torej stoj tam, kjer si. Kolone kar na lepem ni več, tega jutranjega in popoldanskega fenomena pač ne razumem. Pospešim vse do tiste skrajno udobne meje, ki se konča pri hitrosti 140 km/h. Kar je čez, je preveč. Takrat motocikel zajame twistomanija, prednji blatnik pač ni namenjen boljši aerodinamiki. Pred ovinkom trdo zaviram, vzmetenje je člove-

ško, ne premeško in za ovinek potrebujem zelo malo energije. Ne morem zapisati, da zavija sam, vendar smo tu nekje. Jutru primerno uravnavanje. Videz motocikla me zavede, saj pozabim, da sedim na cestnih kolesih. Zato nekaj kolovratim po zelenici med drevesi (motocikel je pač tudi za bližnjice) in čakam, da se oddrsam po mokri travi. Vendarle uspešno prihrumim na cilj in s stiskom ročice za sklopko in z dodatkom plina naznanim svoj prihod. Lep začetek.

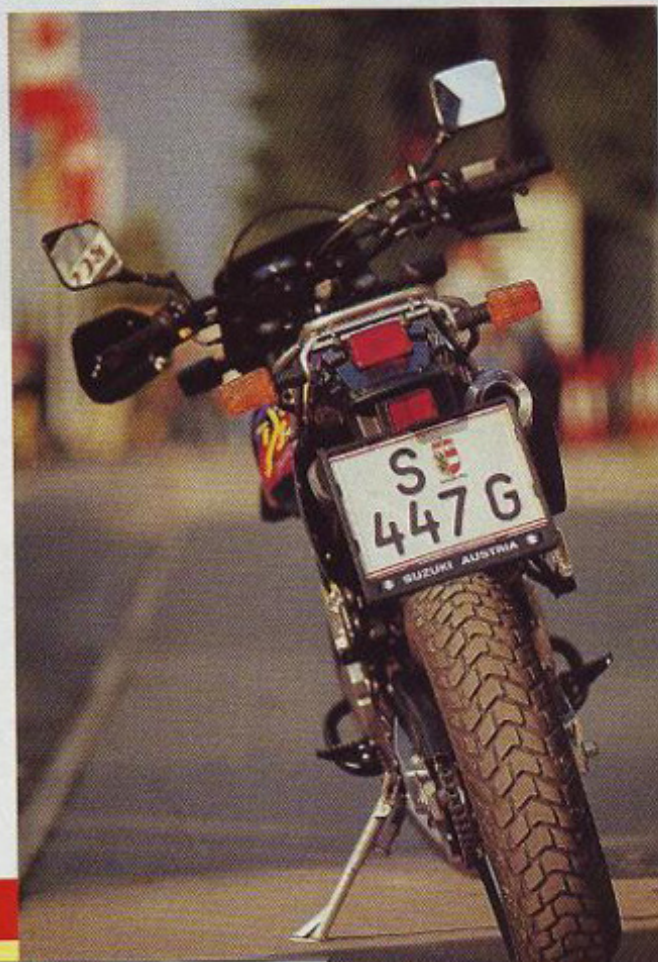
KATARINA TURNŠEK



### Enovaljnik je bil za leto 1996 povsem spremenjen

je to mogoče. Okvir, vzmetenje in zavore so seveda takšni rabi povsem kos. Polno dolit ustavi DR tehtnico pri 172 kg, kar je še sprejemljivo, čeprav je ideal cestnega terenca tam pri še ne doseženih 150 kg. Vendar je v rokah dovolj lahek in tudi ročno ga je mogoče prestavljati brez bojazni za hrbtenico.

Občutek v rokah? Zanimiv. Sedi se spodobno, vse je »pri roki«, lepo ga je mogoče nadzirati. V vožnji se pokaže brez obotavljanja naraščajoča moč, dovolj lepo ujeta s petstopenjskim menjalnikom, da je vožnja prijetna. Edina oporna točka v primerjavi je KTM duke, ki je lažji, eksplozivnejši in stabilnejši v ostro voženih ovinkih. Tu se moram seveda ustaviti. Duke med visenjem s sedeža in drsanjem kolena ob asfalt vrača občutek popolne stabilnosti, ko veš, da ga ne bo potegnilo iz rok. Predelani DR650 mi ni dajal tega občutka. Vendar je jasno, da tudi pravi dirkalni stroj iz škatle ven



ne gre tako lepo, kot so si to zamislili konstruktorji. Potrebni so preizkusi različnih nastavitve vzmetenja, višine, pritiska v gumah ... mehanik in veliko časa. Tega mi ni bilo dano početi in sem peljal motocikel kakršen je pač bil. Zato trditve o občutkih zapišem z rezervno. Kajti gib vzmetenja serijskega DR650SE je mogoče (na servisu, upoštevaje nakup nove bočne parkirne opore) prestaviti za 40 mm. S poigravanjem bi bilo tako mogoče kompenzirati preskok s prednjega 21-col-skega kolesa na 17-col-sko kolo, brez opaznih izgub smerne stabilnosti ali »padanja« v ovinke. Ideal je treba najti. Mimogrede pa zapišem, da je takšno spreminjanje giba vzmetenja pisan na kožo dekletom, ki rade z obema nogama dosežejo tla.

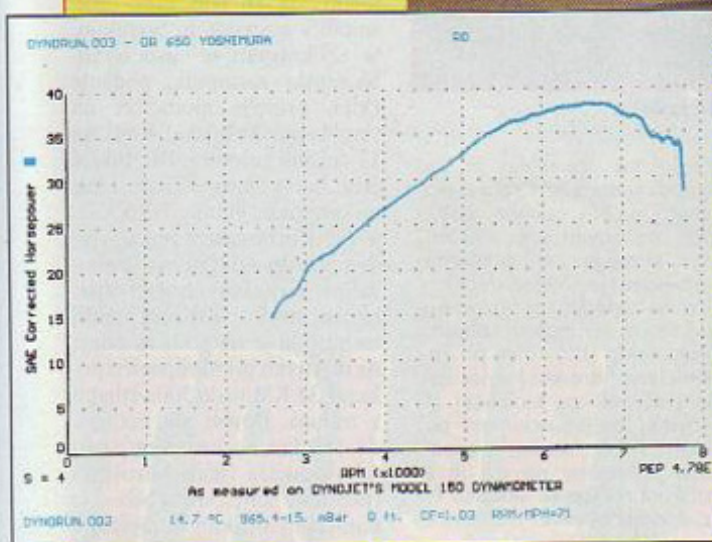
\*\*\*

Predelati ali ne?  
Veselje nima cene!

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: UROŠ POTOČNIK

## TEHNIČNI

## PODATKI



**Motor:** enovaljni - štiritaktni - zračno-oljno hlajen - ena odmična gred v glavi gnana z verigo - štirje ventili - gred za dušenje vibracij - vrtna in gib 100 x 82 mm - prostornina 644 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč in največji navor (ni podatka) - uplinjač mikuni 40 - neosvinčeni bencin - elektronski vžig - električni zaganjalnik.

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo.

**Okvir:** enojna jeklena cevna zaprta konstrukcija - kot glave okvirja 28,5 stopinje - predtek 111 mm - medosna razdalja 1490 mm.

**Vzmetenje:** spredaj oljno-vzmetne vilice s kraki ø 43 mm in hodom 260 (220) mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim blažilnikom (nastavljava prednapetost vzmeti in kompresija), hod kolesa 260 (220) mm.

**Kolesa in gume:** aluminijasta kolesa, spredaj 3,50-17 z gumo 120/70ZR17 - zadaj 4,50x17 z gumo 160/60ZR17.

**Zavore:** spredaj 1 x kolot ø 290 mm, z dvobatno zavorno čeljustjo - zadaj kalut ø 240 mm z enobatno čeljustjo.

**Mere in teža:** dolžina 2.250 mm - širina 870 mm - višina sedeža od tal 885/845 mm - pasoda za gorivo 13 litrov - teža 165 kg.

**CENA:** (brez predelave) 10.990 DEM \*

**Zastopnik:** Suzuki Wolf & Odar, Ljubljana, Jana Husa 1a

Meritev moči na kolesu: 38 KM pri 6.500/min