**V ideálním případě by většina z nás chtěla mít v garáži minimálně dvě motorky, jednu pro ježdění po silnici a druhou na blbnutí v terénu, lítání po lese a dalších asfaltem nepoznamenaných územích. Jenže realita je jiná, a tak jsme rádi, že v garáži stojí aspoň něco na dvou kolech a když se jejich vzorek hodí jak na silnici, tak do přírody, tím líp.**

Text: Rýznar Soběslav Fotky: Ivoš Pospíšil, Suzuki, Bikes United

# Radost pro každý den

Vedle Bigů a menších šestsetpadesátek měly v řadě terénních čtyřtaktů od roku 1990 zastoupení i menší třistapadesátky, které si před osmi lety mohl začít startovat také pravým palcem. Léta Páně 2000 se ale objem téměř se shodující s naší Jawou zdál málo a tak byl pro příznivce lehkých endur zkonstruován totálně nový stroj - DR-Z 400. Spíš než z předchůdce se ale vycházelo z motokrosových speciálů řady RM, kterým se hodně podobá například ocelový rám. Při představení japonská manufaktura nezůstala však pouze u jednoho modelu a omrácila veřejnost hned třemi verzemi jednoválcové čtyřstovky. První z nich nese označení DR-Z 400 a jedná se o ostré enudro s nakopávačkou, která je u DR-Z 400 E doplněna i elektrickým startérem, který navyšuje hmotnost mašiny o šest kilo. Pro civilní použití je pak určena DR-Z 400 S (Soft), u níž je výkon motoru snížen ze 48 na 40 koní, a to hlavně menší kompresí a karburátorem Mikuni BSR36, terý nahradil „ostrý“ Keihin FCR39. Rozdíl je i v odpružení podvozku, které je na obou strojích zajištěno výrobky Showa, ovšem u civilního „eSka“ s menším rozsahem nastavení tlumení.

**Na původních pneumatikách od výrobce si Suzuki nechá líbit náklony až „na koleno“ bez sebemenšího zavlnění.**

**Orientační ceny náhradních dílů**

| | |
|---|---|
| Vzduchový filtr | 2 432,-Kč |
| Akumulátor | 5 225,-Kč |
| Brzdové destičky (přední/zadní) | 2 667,-/3 532,-Kč |
| Píst | 2 565,-Kč |
| Přední světlo | 5 297,-Kč |

## Bez spojky leda tlačit

Už při nasedání na motorku jsem pochopil, že s tímhle strojem bude veselo. Měřím 173 cm a tak mi na každé straně scházelo tak 5 cm na zem. Vzpoměl jsem si na přísloví našeho známého soutěžního jezdce Franty Kroutila „ na co vylezu – na tom odjedu“ a odhodlaně zmáčknul startér. Nestalo se ale vůbec nic, tak jsem poněkud otrávený vytáhl mobil a veselý hlas mě poučil, že když už jsem líný si přečíst manuál, tak ať zkusím zmáčknout spojku. Měl pravdu. Motor naskočil při prvním zavadění o tlačítko startéru a od té doby tak činí pořád při jakémkoli režimu.

## Cestování je hezký sen

Motocykl akceleruje tak, že i při mých 90 kilogramech jde jednička na zadní za plynem, řazení je přesné bez sebemenších problémů, brzdy nevadnou ani po opravdu ostrém používání a maximální rychlost je podle tachometru 150 km/h. Na původních pneumatikách od výrobce si Suzuki nechá líbit náklony až „na koleno“ bez sebemenšího zavlnění. Na to, že je to motocykl určený spíše do terénu, s ním jde jet na silnici v zatáčkovitých partiích „děsná střelba“, což ke svému údivu zjistili i někteří mí přátelé na mnohem silnějších motorkách. Jediná věc, která se dá motorce při použití na silnici vytknout, je velmi úzké a nepohodlné sedlo. Částečně jde sice o zvyk, ale na dlouhé cestování opravdu moc vhodné není.

## Terén chce drapáky

Protože jsem si ale motorku nekoupil na jezdění po silnici, usoudil jsem po najetí asi 1800 km, že je nejvyšší čas vyrazit do terénu. Tady však přišlo nemilé překvapení. Se sériovým vzorkem pneumatik jsem se tedy rozloučil v polovině jejich životnosti a přezul motorku do krosových drapáků. Přišlo očekávané zhoršení jízdních vlastností na silnici, Suzuki měla tendenci „padat do zatáčky“, začala se výrazně vlnit a v rychlosti kolem 130 km/h se stala téměř neovladatelnou. Vše se však vynahradilo v terénu. Postupně jsem začal podvozek zatěžovat stále těžšími úseky, až jsem skončil na motokrosové trati. Tady se projevilo měkčí nastavení pérování, ale stačilo přitvrdit do poloviny možnosti seřízení a vše bylo opět v pořádku. Přestože DRko není na motokrosové tratě v žádném případě určeno, nijak na nich neprotestuje. Buhužel se v přírodě projevil jediný nedostatek, který bych motocyklu mohl vytknout, a to je absence šestého převodového stupně. Jednička je „dlouhá“ a v pomalých technických pasážích je nutno často jet „přes spojku“.

### Pověst motocyklu

- nástupce vzduchem chlazené DR 350
- rám vychází z krosek RM
- motorka se dělá ve třech verzích
- aby startér začal točit, musíš mít vymáčklou spojku
- sériové pneumatiky DR-Z 400S jsou super na asfalt, ale špatné do terénu
- na motokros je potřeba pérování přitvrdit
- jednička je do terénu dlouhá a některé úseky je třeba jet přes spojku
- v terénu nespotřebuje víc než 6 litrů na stovku, na silnici se vejdeš i do 4,5
- kontrola oleje je nepraktická
- vzduchový filtr sundáš, aniž bys potřeboval nářadí

| Technická data | Suzuki DR-Z 400 E/S |
|---|---|
| motor | čtyřdobýkapalinouchlazený jednoválec, DOHC/4 |
| objem | 398 cm³ |
| vrtání/zdvih | 90 x 62,6 mm |
| výkon | 36 kW (48 k)/9000/ 30 kW(40k)/7600) ot./min. |
| točivý moment | 41 Nm/7500 (39/6600) ot./min. |
| kompresní poměr | 12,2:1(11,3:1) |
| startér | elektrický |
| převodovka | pětistupňová |
| rozvor | 1475 mm |
| brzdy vpředu | 1 kotouč Ø 250 mm, dvoupístkový třmen |
| vzadu | 1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen |
| výška sedla | 945 (935) mm |
| hmotnost suchá | 119 (132) kg |
| objem nádrže | 10 l |
| cena | 110 až 140 tisíc (r. 00 - 02) |

### Servisní údaje

Motocykl má v současné době najeto téměř 10 000 km a za celou dobu provozu nedošlo k sebemenší závadě. Kromě běžných servisních prohlídek nebylo kromě napnutí řetězu zapotřebí žádných oprav ani seřízení. Jediný díl motocyklu, který bylo nutno (v 8000 km) vyměnit, byl sekundární řetěz. Vzhledem ke způsobu používání motocyklu (brody, bahno,písek), byla životnost řetězu i tak překvapující. Řetězová kola nevykazovala známky poškození a proto jsem je zatím neměnil. Spotřeba oleje je necelý 0,1 l na 1000 km a dlouhodobá průměrná spotřeba se pohybuje kolem 5 l/100 km. Při běžné cestovní rychlosti kolem 110 km/h se pohybuje kolem 4,5 l/100 km a v terénu nepřekračuje 6 l/100 km. Kontrola oleje měrkou v rámu je poněkud nepraktická protože je třeba před jízdou motor nechat asi 3 minuty běžet a po další minutě čekání je teprve možno změřit množství oleje. Protože motor pracuje se suchou skříní, je tento postup značně nepřesný a závislý na době běhu motoru i doby, která uplyne od jeho zastavení. Ke spolehlivosti přidala Suzuki i pár řešení usnadňujících údržbu, například vzuchový filtr dosažitelný „holýma rukama“ či možnost sundat kryt spojky bez nutnosti vypuštění chladící kapaliny.