

Důstojný konkurent



V roce 1990 Suzuki představila dva konstrukčně téměř identické modely. Jeden jen s malým enduro štítkem DR650R a druhý vybavený cestovněji, kapotáží a velkou nádrží, označený DR650RS (později RSE). Ten nás zajímá nyní.



Jakub Niž
jakub@cmn.cz

foto: archiv

Stroj DR650RS/RSE byl odpovědí na Dominator od Hondy, který se objevil v roce 1988 a všeobecně se dost líbil. A jelikož se design RS povedl a byl nadčasový, a endura s polokapotou šla v devadesátých letech na dračku, stalo se RS/RSE velice oblíbeným. Je proto docela škoda, že v Evropě byl jeho prodej ukončen a místo něho se nabízely s modernizovaným motorem endurovější DR650SE a polokapotovaný XF650 Freewind. Jenže Freewind je nízký a silniční, zatímco RS/RSE umí v terénu docela svižně uhanět. Výborné jsou ale také do města a na každodenní používání. Jsou to nesmrtelné motorky.

Startér za 15
Rozdíl v RS a RSE byl jen ve startéru a 15 dalších kilech. Větší akumulátor, startér, kabeláž, nový automatický dekompresor či silnější alternátor zvýšily hmotnost ze 163 na 178 suchých kil – v roce 1992 ovšem váha opět o 8 kg klesla díky lehčí menší nádrži (17 místo 21) a hliníkovému zadnímu nosiči. RSE mělo navíc nepatrně jinou geometrii – o půl centimetru kratší rozvor.

Startéry u takto velkých jednoválcových objemů většinou trochu zlobí, zde nejsou úplně v kondici volnoběžky. U nakopávacích verzí zase záleží, jak moc jsou odrbané zuby. Jsou to už dost staré motorky, a přestože patří k velmi spolehlivým,

ve svých letech nějaké problémy mít určitě mohou.

Suzuki na svých endurech většinou moc kvalitně nelakovala rámy a kovové díly, takže co je ocelové, to chytá po letech lišku. Nejhorší jsou na tom výfuky i se svody. Bývají hrubé a hloubkově rezavé.

Enduroklasik
Motorka je postavená úplně neklasičtějším enduro způsobem. Vzduchem a olejem chlazený karburátorový čtyřtakt v nakopávací verzi nastartujete pomocí páčky sytiče, páčky dekompresoru a šlápnutí na páku. Startérové RSE mělo automatický dekompresor, takže bylo mnohem vhodnější pro velkou sortu lidí. Najednou startování nebyl obřad, na který si člověk musel sundat batoh a rozcvičit se několika dřepy či nožními výpady asijského bojového umění. Stačilo sednout, zmáčknout čudlík a jet.

Nějaké výkonové zázraky nečekejte. Motor je klasické tepající ňufadlo, které má daleko kvalty a trochu síly uprostřed. Dole se to klepe a nahoře brní jako rozrušená tatramatka z osmdesátek. Koneckonců vrtání krát zdvih dává bez pár milimetrů skoro čtverec, takže se není čemu divit. Píst se nalítá jak u blbech. Na druhou stranu je aspoň oproti všem konkurenčním běžným endurům DR tiché. Když už s ním jedete do lesa a jen tak bubláte, sériový utlumený výfuk vás myslivcům neprozradí.

Pro každý den
Podvozek odpovídá technice své doby. Ocelový rám je v pohodě na normálních silnicích i lehkém terénu, pro který je

stroj určen. Kdo zkouší maximum, zjistí, že se tam nelíbí ani motoru, ani rámu (jízdní stabilita), a nakonec ani brzdám, které jsou na dynamickou jízdu slabé. Pérování je velice komfortní a toho si na českých silnicích vážíme. Škoda, že se české silnice nepiší s velkým „Č“, napsal bych demonstrativně malé. Větší si totiž nezaslouží.

V terénu si dovolíte zhruba to, co s Dominátorem, Africou, větším bráchou DR Bigem, KLR650, XT či Ténéré... všechny stroje vycházejí +/- nastejno. Měkké pérování, těžkopádné chování a nutná neustálá korekce říditky. Přesto v terénu zvládají neuvěřitelné věci. A když na ně dozadu dáte kufřík, sednete a valíte na ryby, na chalupu nebo kam víkend žádá, jak se říká cestou necestou... Ale ne moc daleko, anžto vás zanedlouho bude strašlivě pálit na řiti i hlouběji z úzkého sedla. To se navíc brutálně svažuje vpřed a i když by správný endurák měl sedět skoro na nádrži, občasné protáhnutí zad na cestě a předsednutí dozaděje je potřeba.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1990–1995

Cena: od 30 000 Kč

► **HODNOCENÍ**

Motor	★★★★★
Jízda, ovladatelnost	★★★★★
Výbava	★★★★★
Kvalita, zpracování	★★★★★
Výkon/Cena	★★★★★

► **SERVISNÍ ÚDAJE**

Po 6000 km měnit olej a filtr, po 12 000 km kontrolovat ventilové vůle, po 18 000 vzduchový filtr.

► **HISTORIE**

1990 představení Suzuki DR650RS

1991 představení Suzuki DR650RSE, v roce 1991 vyráběny současně, dále pak jen startérový RSE

1995 ukončení výroby DR650R i DR650RSE

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Suzuki DR650RSE (1992–1995)	
Objem	641 cm ³
Výkon	46 k@6800
Točivý moment	56,6 Nm@5000
Výška sedla	885 mm
Hmotnost	170 kg (bez náplní)
Nádrž	17 l
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 95 × 90,4 mm, kompresní poměr 9,7:1, karburátor Mikuni BST40, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice, zdvih 240 mm, vzadu kyvná vidlice s centrální jednotkou, zdvih 220 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 120/90-17	
Rozměry: délka 2385, šířka 870, výška 1330 mm, světlá výška 245 mm, rozvor 1505 mm	

DR650RSE seženete už od 30 000 korun. Jako u jakékoliv jiné takto staré motorky je potřeba koukat na stav daného kusu, paušálně by zásadní problémy být neměly. V poměru výkon/cena tak vychází DR650RSE velmi dobře, za málo peněz dostanete spolehlivého pracanta.

Suchá skříň a výška oleje

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Tento týden odpovídá **Pavel Polák**, majitel pražského servisu a prodejny Motolive



Připravuje: L. Záruba
ilustrace: archiv

Asi před třemi měsíci jsem si koupil XT660R. Najel jsem zatím asi 600 kilometrů, ale teď jsem měřil olej a na měrce jsem nic neměřil, prostě žádný olej. Při prodeji bylo oleje dost. Motor nijak divně nejde, nemohl jsem mu něco udělat? Kolik oleje se do XT660R 2004 lije?

L. Drtina, Brno

Pro začátek nebudeme panikařit. Zodpovězte si první otázku: měřil jste teď hladinu ole-

a po nastartování stříká z motoru i ušima.

A protože přelítí není u motoru se suchou skříní zas až tak úplně řídký jev, nebude na škodu vysvětlit, jak mazání se suchou skříní funguje.

Na rozdíl od mazání se zásobou oleje dole ve vaně používá mazání se suchou skříní oddělenou nádrží na olej (obvykle někde blízko motoru nebo přímo v rámu), ze které se čerpadlem nasává olej pro mazání motoru. Na spodku klikové skříně (ve které není při běhu motoru veškerý olej shromážděn, proto suché mazání), je sítko, kterým další čerpadlo odsává olej ze spodku motoru zpátky do nádrže. Obě čerpadla bývají pro jednoduchost konstrukce na jedné společné hnací hřídeli, na vaší Yamaze jsou to dokonce jen dva rotory na jedné společné hřídeli. Výhodou mazání se suchou skříní je malá stavební výška moto-



► OBJEMY OLEJE XT660R 2004	
Celkový objem:	2,9 l
Při pravidelné výměně:	2,5 l
Při výměně včetně filtru:	2,6 l

je správně? U motorů se suchou skříní je totiž měření hladiny oleje celkem zásadní věcí a má svůj přesný postup. Ten je dobré znát, protože neznalý člověk může snadno udělat vážnou chybu. Nastartujte motor a pokud se z něj skutečně žádné dramatické zvuky neozývají, s motorkou se cca 10–15 minut volně projedte nebo nechte běžet motor chvíli na místě, aby se olej prohrál. Motor vypněte, počkejte pět minut, aby se hladina oleje ustálila, a měřte. Vyšroubujte měрку oleje, otvře ji a vložte ji do otvoru zpět, aniž byste ji zašroubovali. Motor musí stát svisle, ne na bočním stojanu, i malé vychýlení ze svislé polohy může způsobit chybné měření.

Když byste před měřením motor nenastartoval a například ráno přišel k motorce, která přes noc stála, chtěl měřit olej, vytáhl měрку, tak na měrce vůbec nic neměříte. A pak člověk neznalý obvykle lije a lije a lije, až je olej v motoru 2x víc

ru, a tudíž vysoká světlá výška motorky.

Proč předem startovat?
Pokud motor nějakou dobu neběží (např. přes noc), a jelikož nádrž na olej (a tím i měrka) je výš než motor, část oleje steče z nádrže dolů do motoru, takže na měrce se nic neměří. Když se pak motor nastartuje, olej se rozvede po motoru a také do nádržky. Jakmile se motor kvůli měření hladiny oleje zastaví, hladina oleje v nádrži se ustálí, ale olej hned začne zase postupně pomalu protékat zpátky do motoru, takže hladina oleje v nádrži opět začne klesat. Z toho důvodu tedy výrobci předepisují konkrétní čas od zastavení motoru, kdy se má hladina oleje měřit.

Teprve když i při tomto způsobu měření neuvídíte na měrce žádný olej, víte, že olej je v motoru málo. Pokud se z motoru neozývají žádné nezvyklé zvuky, není zadření pravděpodobné, ale bude to chtít zapátrat po zvýšené spotřebě oleje.