



[E K S K L U Z I V N O I Z N J E M A Č K E] Suzuki RM-Z 250&450 K7

PIŠE: VIKTOR BOLŠEC

LEIPZIG HALLE:

Suzuki je za test svog najboljeg cross modela svih vremena, od kojeg puno očekuje, odabrao poznatu stazu Teutschental, na kojoj se već desetljećima voze utrke svjetskog prvenstva. Staza je prekrasna, tvrda, brza sa puno skokova i jednostavno odlična za probu novih RM-Z modela. Da se Suzuki stvarno potrudio kako bi nam ovaj test ostao u dobrom sjećanju govori i sam odabir hotela: Kempinski sa 5 zvjezdica. Ali ono što nam je bilo draže



u njemu od njegovih zvjezdica su same zvijezde s kojima smo se imali čast upoznati i družiti tijekom našeg boravka. Časkanje s velikim imenima motocross scene poput Erica Geboersa (višestrukog prvaka svijeta u MX), Kevinu Strijbosa (drugog u MX1-2006), Stevea Ramona te Sylvaina Geboersa (menadžera Team Suzuki MX1) dizali su nam ego dok smo ispijali čašicu šampanjca uoči sutrašnje prezentacije. Naravno da su nam Kevin Strijbos i Steve Ramon sutradan demonstrirali što sve mogu ovi serijski motori i djelom potkrijepili svoje riječi. Pridružio im se i Ken Roczen, 13 godina prvak Njemačke u 85ccm. I vrijeme nas je poslužilo.

U Njemačkom gradu Leipzig Halle na stazi Teutschental prisustvovali smo ekskluzivnom testu novih Suzukijevih cross modela RMZ 250 i 450 K7. Bivši motocross as, a danas naš test vozač Viktor Bolšec, ovdje vam donosi svoje dojmove. RM-Z 250 kompletno je nov model, dok je veći brat dobio tek sitne korekcije za 2007. Nisu se bez razloga danas najbolji motokrosist svijeta Amerikanac Ricky Carmichael i free style prvak Travis Pastrana odlučili za Suzukijevu porodicu RM-Z

Pobjednički balans



▶ Od 2007. i RM-Z 250 ima aluminijski okvir kao i veći brat. Osim toga novi Suzuki raskrstio je bratstvo s Kawasakijem

▲ Nova aluminijska vilica, na oba modela, sada je lakša i jača



Veliki diskovi odlikuju oba RMZ-a. Prednji 250 mm, a zadnji 240 mm s novim dizajnom i manjom težinom

Počet ćemo naš opis s modelom od 250 ccm, koji je potpuno nov za sezonu 2007. i kojeg, vjerujemo, s nestrpljenjem očekujete.

RMZ 250 K7

Radikalno promijenjen od glave do pete, RM-Z 250 više nije u partnerstvu sa Kawasakijem (kao K5 i K6 modeli), nego je isključivo Suzukijev

produkt. Naravno, najveća novost na njemu je aluminijski okvir koji je 1,1 kg lakši nego prošlogodišnji. Zadnja vilica preuzeta je sa RM-Z-a 450, ali sa učinjenih nekoliko dodatnih prepravaka. Sam agregat je doživio refreshing, a Suzukijevi tehničari promijenili su sljedeće dijelove: usis i ispuh motora je doraden da bi se dobilo više snage u nižim i srednjim okretajima,

nove su bregaste osovine i ventili od titana. Nadalje, novi cilindar presvučen je sa SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) da bi se postigao duži vijek trajanja i smanjilo trenje. Nova je uljna pumpa, nova i veća je vodena pumpa, koja je bila problem na starim modelima, te rasplinjač koji je stvarao dosta problema na K6 modelu, dok sad odlično radi.

Novi Suzuki nastao je na bogatom iskustvu s utrka, gdje je Amerikanac Ricky Carmichael osvojio sve što se može osvojiti. Na slici je model RM-Z 250





Međuosovinski razmak je skraćen na 1.465 mm (prije 1.475 mm), a visina sjedala od tla povišena je na 955 (prije 960 mm)

No, najveća promjena je sustav za prebacivanje brzina, koji je sa sustava zupčanika prešao na link-type (poluga), koji omogućuje lakše prebacivanje brzina kod punog gasa. K5 i K6 su imali dosta problema s prebacivanjem kod punog gasa, ali sada je to riješeno ovim novim sustavom. Što je još mučilo stare modele? Pregrijavanje! Tu su sada veći hladnjaci koji otprilike 20% poboljšavaju

hlađenje motora. No to nije sve, tu je i nova, veća vodena pumpa i direktno povezivanje pumpe s kilerom, bez onih «T» spojeva koji su smanjivali protok vode.

Do filtra između kartera motora i mjenjača sada je lagano doći jer je potrebno odvidati samo jedan vijak, a ne cijele blokove kao na K6. Oprez kupcima novih Suzuki modela - od sada imate dva vijka

“Veliki” RM-Z 450 ponekad je bio lakši za voziti čak i od manjeg 250 modela



- (1) Titanski ventili (2) Potpuno su nove bregaste osovine
- (3) Cilindar je sada presvučen novim SCEM materijalom (Suzuki Composite Electrochemical Material) koji jamči duži vijek trajanja i manje trenje (4) Vodena pumpa, koja je bila problem na starim modelima, sada je nova i veća. Nova vodena pumpa sada ima direktno povezivanje s hladnjakom rashladne tekućine, bez onih «T» spojeva koji su do sada smanjivali protok vode (5) Hladnjaci su u odnosu na one iz 2006. veći i poboljšavaju hlađenje motora za otprilike 20%
- (6) Od sada RMZ 250 K7 ima Showa amortizaciju kao i njegov veliki brat (7) Nove vilice i ovjes sada su povjereni marki Showa. Prednja vilica je upside down, promjera 47 mm (prije 48 mm) i hoda 300 mm, koji ima 22 stupnja regulacije na kompresiji i 20 na povratu

za ispuštanje ulja: jedan za motor, a jedan za mjenjač, bez obzira što je jedno ulje u motoru.

Nema kraja novostima

Od sada RMZ 250 K7 ima Showa amortizaciju kao i njegov veliki brat. Zadnji amortizer je sličan kao kod RMZ 450, a njegov rezervoar je povećan da povećava volumen ulja kako bi ugađenije radio.

Da nisu samo radili na motoru i okviru dokazuju novim izgledom. Nove plastike nisu samo za šminku, nego i pomažu motoru da se bolje hladi. Velike bočne plastike na hladnjacima omogućuju da u njih dolazi što više hladnog zraka, a imaju i dodatne rupe, da vrući zrak lakše izađe iz hladnjaka. Bočne plastike za startne brojeve također imaju rupe na sebi da u "airbox" dođe više zraka.

Nove su grafike i presvlaka za sjedalo, koja je na bočnim stranicama radena od oštrijeg materijala za lakše držanje koljenima.

Na svim K7 modelima kupci dobivaju novi Renthal debeli upravljač sa zaštitnom spužvom.

RMZ 450 K7

Veći i stariji model iz porodice RM-Z, 450 K7, na prvi pogled kao da i nema nekakvih promjena. On je i do sada imao aluminijski okvir, pa vizualno ne odskaka od modela K6. Tek pažljiviji poznavatelji vidjeti će neke sitnice. Ali tek kad ga provozate, onda možete osjetiti koliko su ga te sitnice uistinu promijenile, dakako pozitivno. Te promjene su sljedeće: nova zadnja vilica sada je lakša i po riječima Suzukijevih tehničara, jača. Novi setup na rasplinjaču i novo podešavanje CDI-a pridonijeli su još većoj snazi u nižim i srednjim okretajima. Potpuno nov je i klip sa posebno izrađenim uljnim "L" prstenima. Airbox je doraden da pomogne novom setup-u rasplinjača.

Suzuki je ostao pri rješenju mjenjača s 4 brzine (naspram cijele konkurencije sa 5), a promijenjen je samo njihov odnos. Ovjes za 2007. ima samo malo drugačiji set-up.

Veliki diskovi odlikuju oba RMZ-a. Prednji 250 mm, a zadnji 240 mm, s novim dizajnom i manjom težinom. Nove plastike kao i kod 250 opremljene su dodatnim pojačanjima.

250 prilagodljiv za sve razine vozača

Pogledajmo kako te promjene djeluju u praksi. Naravno da

Na skokovima je lagan i okretljiv, pa smo uživali u "whip-ovim" egzibicijama

nas je najviše interesirao novi RMZ 250, pa smo odmah na njega zajahali. S obzirom da smo model K6 imali često u rukama, razlike bismo trebali odmah osjetiti. I zaista: prvo što smo osjetili je ugodan ovjes koji je prvih nekoliko krugova odlično upijao sve neravnine. Ali nakon nekoliko krugova, kada smo bolje upoznali stazu i digli tempo, došlo je do određenih ograničenja. Na brzim skokovima je hod amortizera počeo dolaziti do svog kraja, pa čak i na samim odskocima. Suzukijevi tehničari nisu nam ga otvrdnuli, jer tvrde da on mora biti mekan kako bi odgovarao svima, pa i vikend vozačima. Na kraju našeg testa, kada je ovjes "sjeo" na svoje mjesto, sve se više osjetila njegova izvanredna kliznost. Stoga smatramo da će ovaj ovjes odlično odgovarati hobi vozačima. Ali uz malo prepravaka ovaj ovjes može odlično raditi i za natjecatelje.

Motor ima više snage na malim i srednjim okretajima nego prošlogodišnji.

No, ona mu kratko traje i na gornjem dijelu krivulje

postaje ravna. Dakle, RMZ 250 ima svu raspoloživu snagu u srednjim okretajima.

Oni koji prelaze s dvotaktnog motora morat će promijeniti svoj stil vožnje, jer snaga je potpuno drugačije raspoređena. Dvotaktni motor tek kreće tamo gdje četverotaktni stane. Nama je nedostajalo eksplozivnosti koju očekujemo baš onda kada ga trebamo prebaciti u višu brzinu. Staza je bila tvrda i skliska, pa je ovakva snaga lijepo odgovarala podlozi.

Mjenjač je također doživio promjene. Sve brzine su kraće, osim 2., koja je sada malo duža za ugodniju vožnju.

Kočnice su perfektne. Na ovakvoj skliskoj stazi je potrebno imati dobru kontrolu nad kočnicama, da ne bi «Zeca tražili po zavojima». A mijenjanje brzina pod punim gasom je bez ikakvih većih problema i napora. Spojka nije pokazivala nikakve slabosti ni nakon cijelog dana vožnje. Razmak između oslonaca nogu, upravljača i sjedala je odličan i ima opuštajući položaj.





Zadnji amortizer je sličan kao kod RMZ 450, a rezervoar je povećan kako bi povećao volumen ulja radi finije rada. Ima mogućnost višestrukog podešavanja i hod od 310 mm



Dorađen je airbox, kako bi pomogao novom setup-u rasplinjača



Upravljač je marke Renthal



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 77 x 53,6 mm
Obujam: 249 ccm
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: Aluminijski
Ovjes: naprijed okrenuta vilica hoda 310 mm; straga monoamortizer hoda 310 mm
Gume: prednja 80/100-21, stražnja 100/90-19
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.165, širina 830, visina sjedala 955mm, težina 92 kg
Spremnik goriva: 7 l

- + kočnice, spojka, snaga u niskim i srednjim okretajima
- samo 4 brzine mjenjača, mekan ovjes, snaga na visokim okretajima

Agregat je moderan, 249 ccm, s dvije bregaste i 4 titanska ventila. Dorađeni su usisni i ispušni kanali, a sada se ugrađuje rasplinjač Keihin FC37





Suzukijevi tehničari su za 2007. promijenili usis i ispuh motora. Oni su doradani radi dobivanja više snage u nižim i srednjim okretajima



Za 2007. je nov i prigušivač ispuha, izrađen od kombinacije titana, aluminija i čelika



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95,5 x 62,8 mm
Obujam: 449 ccm
Mjenjač: 4 brzine
Okvir: Aluminijski
Ovjes: naprijed okrenuta vilica hoda 310 mm; straža monoamortizer hoda 310 mm
Gume: prednja 90/100-21, stražnja 120/80-19
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.185, širina 830, visina sjedala 955mm, težina 100 kg
Spremnik goriva: 7 l

+ kočnice, ovjes, snaga na srednjim okretajima

- samo 4 brzine



Dimenzije kočnica su ostale iste, ali sada su diskovi lakši i drugačijeg dizajna





RM-Z 450 ima obilje snage u srednjim okretajima i samo 4 brzine

Nova presvlaka sjedala je odlična jer imate potpunu kontrolu nad motorom i osjećate svaki njegov pokret.

I mišljenja drugih test vozača bila su usuglašena. Dietmar Lacher, višestruki prvak Njemačke i jedan od boljih svjetskih vozača, koji sada radi kao novinar, izjavio je kako mu je kompletan ovjes premekan, snaga motora dobra za početnike, ali da je teško išta više reći, jer ga treba usporediti s drugim motorima iz njegove klase.

Dakle, RM-Z bismo od srca preporučili početnicima koji mogu doći na startnu rampu bez ikakvih dorada. Isto tako vjerujemo kako će se RMZ-250 K7 uz sitne prerade vrlo brzo naći i na pobjedničkim postoljima.

Big brother stepenicu bolji

Ne možemo vjerovati da nam je lakše bilo voziti većeg brata, nego malog od 250. To nam se još nikada nije dogodilo. Odmah smo osjetili tvrđi ovjes, koji je uvelike zaslužan za munjevitost okretnost. Ovdje na velikim i brzim skokovima nije bilo nikakvih iznenađenja. Čak smo ponekad i pretjerivali i namjerno skakali predaleko, ali velikog RM-Z-a nismo mogli smesti.

Motor ima puno snage u srednjim okretajima i tako nastavlja do blokade. RM-Z 450 ima samo 4 brzine (svi ostali japanski konkurenti imaju 5 brzina) i bilo nam se teško priviknuti stilu vožnje koji dopušta duže ostajanje u svakoj od njih. Mjenjač je odličan, a spojka nije stvarala nikakve probleme. Kočnice su jake i lagane za doziranje, kao i kod modela 250. Na skokovima je lagan i okretan, pa smo uživali u «whip-ovim» egzibicijama. Malo za našu dušu. Renthal upravljač je odličnih dimenzija i mislimo da će odgovarati većini vozača.

Na RMZ 450 tvornica za prvu ugradnju montira Bridgestone gume, koje su se na ovoj tvrdoj stazi pokazale boljima od guma Dunlop koje smo imali na RMZ 250.

Što nam se ne sviđa? Svakako plava navlaka sjedala. Ako RM-Z kupimo za redakciju, to će biti prvo što ćemo zamijeniti. Na kraju nakon šest sessiona od 30 min vrlo umorni možemo zaključiti: Suzuki je opravdao svoj slogan "The Winning balance", što bi po domaći značilo "Pobjednički balans". ■



Renthal upravljač je odličnih dimenzija i savršeno nam odgovara