

Suzuki Intruder M800

Smireni Intruder C800 je napokon dobio svoju sportsku verziju, M800, nasljednika popularnog Maraudera. No, iako poklonici brzine s njim neće biti sasvim zadovoljni, oni izbirljivi skloni custom motoklima svakako će doći na svoje, jer radi se o istinskom predstavniku te vrste. Vrlo je lagan za voziti, stabilan, a agregat linearno razvija snagu koja u vožnji djeluje mnogo bolje nego što je deklarirana. M800 je koktel napredne tehnologije preuzete s "R" serije i očaravajućeg dizajna. Kočnice su, nasuprot tome, začudo zastarjele i vrlo slabe. Kao i svi Suzukijevi customi, nosi opasno ime

PIŠE: MARKO GUZINA
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

M800 je novo ime u seriji Intruder. No, on nije pao s neba. Njegova tvornička oznaka VZ800 seže u daleku prošlost, kada se komercijalno zvao Marauder 800, a prvi put smo ga testirali još 1997. godine. Izašao je iz proizvodnje prije nekoliko godina, da bi se sada ponovno vratio pod novim imenom i temeljito obnovljen. Sportski VZ800 Marauder svih ovih godina paralelno se prodavao sa cruiser modelom VL800 (Intruder Volusia), s kojim je oduvijek dijelio srce i tijelo, ali ne i dušu. Marauder je bio prvi japanski custom, koji dizajn i stil nije ostvario s jakim aluzijama na Harley Davidson i bio samo njegova interpretacija. Suzuki je prvi ponudio pravi japanski power cruiser bez retro blatobrana koji obavijaju trbušaste gume.

I danas M800 lako možemo nazvati Intruderom sa sportskim naznakama jer je prednja vilica i dalje tipa upside down, a to uostalom sugeriraju i alu naplatci. Radi se o motoklu koji je gotovo istovjetan cruiser modelu Intruder C800 (tvorničke oznake VL 800), pa su tako međuosovinski razmak, agregat i okvir jednaki, a izmijenjeni su kotači, prednja vilica i oba blatobrana. Da se radi o više-manje kozmetičkim izmjenama govori upravo podatak da su dimenzije guma ostale iste, 130/90-16 sprijeda i 170/80-15 straga, jedino ih sada nose aluminijski naplatci sa tri kraka sprijeda te šest krakova straga. M800 ima i nešto manji spremnik goriva, kako bi se izdužila linija, ali osim ovoga i spomenutih blatobrana izmjene su minimalne.



Prednja upside-down vilica, ruku na srce, ne djeluje kao da je posve «kod kuće» na prednjem kraju jednog customa, a tome doprinosi i ne-izbježni dizajn prednjeg blatobrana koji takva vilica diktira. Kontaktna bravica se nalazi sa desne strane okvira, odmah iza vilice, a okružena je ukrasnom crnom plastikom. Nema posebnih zamjerki ovom položaju, iako bi funkcija zaključavanja upravljača mogla biti bolje izvedena. Potrebno je blago zakrenuti upravljač prema sredini kako bi se zaključao i otključao, a to je neželjeni pokret ako u ruci držite kacigu, rukavice i, recimo, sunčane naočale.

Opaki uljez

Jesu li zaista tako zločesti Suzukijevi customi: Intruder (uljez, nametnik) i Marauder (pljačkaš, grabežljivac)?



CIJENA
64.900 kn

Iznad masivnih trokuta prednje vilice na blago savinute "adaptere" se oslanja široki upravljač, u čijoj sredini se smjestio pregledni brzinomjer, na kojem se nalaze i mali LCD ekran sa podacima o ukupnim prijeđenim kilometrima, dva putna brojača te sat. Korisne upozoravajuće lampice dizajneri su smjestili dolje desno, unutar polja brzinomjera: lampica koja upozorava na grešku sustava elektronskog ubrizgavanja, premali tlak ulja ili pregrijavanje rashladne tekućine. Ostale uobičajene kontrolne lampice za pokazivače smjera, duga svijetla, prazan hod te rezervu goriva nalaze se na kromiranoj konzoli povrh spremnika goriva. Lampica za rezervu će vas na malu količinu goriva prvo upozoriti treptanjem, a ako ni tada ne posjetiti benzinsku stanicu, početak će kontinuirano svijetliti.

Za upravljačem ima vrlo ugodan položaj

Spomenuti upravljač je širok. Na njegovim krajevima su masivni sjajni utezi, dok su ručke debele i ulijevaju povjerenje. Retrovizori su kvadratni i široko postavljeni, za čudo i vrlo pregledni. Iznenađuje koliko su malo podložni vibracijama, ako uzmemo u obzir vrstu agregata koja pogoni Intrudera. Posebno vesele prekidači na upravljaču s kućištima izrađenim od aluminija, što je rijetkost u ovo doba umjetnih materijala. Dodatno nas je obradovalo koliko su prekidači kvalitetni i fini na opip.

Vozač će se udobno smjestiti na svega 700 mm od podloge, u prostoranom sjedalu presvučenom umjetnom kožom koja se lako čisti, ali nije jedan od modernih materijala koji se ne klizu. Klizanje zapravo i nije problem, jer sjedalo je profilirano tako da ne dozvoljava puno namještanja, iako bismo od tolike površine očekivali suprotno. S druge strane, sjedalo suvozača je tu više

mirne duše

Intruder nije samo motocikl za gledanje: široke gume čvrsto drže u zavoju, a on se odlikuje većom sposobnošću naginjanja u zavoju od ostalih customa



1

- (1) Zbogom tradiciji: stražnje svjetlo napravljeno je u trendi LED tehnologiji
 (2) Agregat ostavlja privid zračnog hlađenja
 (3) Kvalitetni prekidači u aluminijskom kućištu



2

forme radi, pa je kao takvo vrlo usko, a nisu predviđene niti ručke za suvozača. Ovo donekle upućuje na zaključak da je M800 namijenjen samotnjacima ili onima kojima nije pretjerano stalo do udobnosti suputnika. Dugački stražnji blatobran je agresivno dizajniran i nadnosi se nad široku gumu, a u njega je ugrađeno stražnje svjetlo LED tehnologije s bijelim staklom. Dobro je što je blatobran toliko dugačak, jer inače bi kromirani ispušni sustav sa desne strane virio daleko iza kotača.

Stražnji ovjes je osmišljen tako da glumi motocikle za izložbu s krutim ovjesom, ali zapravo se radi o složenom sustavu koji ispod sjedala vozača skriva progresivno polužje i okomito postavljene hidraulične amortizer sa spiralnom oprugom, čija sila prednabijanja je podesiva u 7 položaja. To je prava novina u usporedbi sa starim Marauderom 800, koji je imao dvostruke amortizere vrlo kratkog hoda obučene kromiranim kućištima.

Lijevi poklopac ispod sjedala vozača je moguće skinuti pomoću ključa i malo vježbe, a ispod se nalazi još jedan poklopac namijenjen zaštiti od padalina, a ne od lopova. Kada napokon uklonite i drugi poklopac, otkriva vam se neveliki prostor za sitnice u

kojem pored uobičajenog alata možete spremati još jedino krpu za poliranje kroma ili sličan predmet. Zanimljivo je da je crni poklopac s lijeve strane zapravo plastičan, pa iako "glumi" jedan od poklopaca motora, zapravo se radi o ukrasnom elementu koji skriva dio kardanskog prijenosa. Upravo je kardanski prijenos odličan izbor za ovaj motocikl umjerene snage. Prisjetimo se, stari VZ800 imao je završni prijenos pomoću lanca. Ova moderna izvedba otklanja većinu negativnih osobina kardana, a ostaje ona najbolja, lako održavanje. Održavanje kardanskog prijenosa se svodi na izmjenjenu ulja prilikom svakog drugog redovnog servisa, odnosno na svakih 12.000 km. Ovisno o tome koliko kilometara godišnje prelazite, ovu obvezu možete vezati uz neki od blagdana ili uz, recimo, parlamentarne izbore.

Možemo reći da su oslonci za noge vozača s debelom gumom udobni i ne prenose vibracije na vozača, dok je poluga mjenjača tvrda, a pedala stražnje kočnice korisna jer dopušta stisak





(4) Nenatrpni i pregledni instrumenti pružaju dovoljno informacija
 (5) Kardanski prijenos je idealno rješenje za ovakav tip motocikla



punom nogom, kao kod kočnice automobila. Od dodatne opreme Intruder se može pohvaliti samo bravicom za kacigu na lijevom masivnom nosaču stražnjeg blatobrana.

Pogonski agregat je točno onakav kakav i želimo vidjeti u custom motociklu. Iz zapremine od 805 ccm ovaj dvocilindraš oslobađa umjerenih 53 KS pri 6.000

Ako vam se pruži prilika da jednom sjednete na ovo prostrano sjedalo i uhvatite se za široki upravljač, to će djelovati na vas jednako kao da ste popili sredstvo za smirenje, a pritiske svakodnevnog života doživljavaju samo oni izvan dosega vibracija pitomog agregata



okr/min, ali vrijednost zakretnog momenta to nadoknađuje sa 69 Nm pri svega 4.000 okr/min. Iako na prvi pogled djeluje kao zrakom hlađeni agregat, ovaj V-2 je hlađen tekućinom, čemu svjedoči i neupadljivi hladnjak rashladne tekućine. Rebra na cilindrima služe poglavito stvaranju vizualnog dojma, dok im odvođenje topline nije primarna namjena, a to se može osjetiti i iz vrlo male topline koju agregat isijava prilikom vožnje.

Za napajanje gorivom smjesom ugrađen je najmoderniji sustav elektronskog ubrizgavanja goriva s tijelima promjera 38 mm, a za kontrolu kvalitete ispušnih plinova u ispušni sustav je ugrađena i sonda. Najveće iznenađenje je veza sa GSX-R 750: identični sustav SDTV dvostruki leptirasti ventil na usisu, PAIR sekundarni sustav ubacivanja svježeg zraka u ispuh, 32-bitna ECU elektronska centrala te "multi hole" injektor. To govori u prilog nadimku "power cruiser".

Agregat kuca kao najbolji sat

Odličan dojam ostavlja spremnost agregata na rad, jer već najmanji pritisak na tipku elektropokretača uz, tipično za Suzuki, privučenu polugu spojke oslobađa duboko brunđanje iz ispušnih cijevi. Bio agregat topao ili hladan, razlike nema, a prilikom hladnog paljenja će se elektronika pobrinuti da broj okretaja u praznom hodu ponešto naraste. Vibracije i buka iz ispuha su vrlo umjereni, što će neki ljubitelji customa prepoznati i kao nedostatak. Nama se sviđjelo to što se u praznom hodu i na niskim okretajima agregat javlja ugodnim vibracijama koje je lako otkloniti prelaskom u više okretaje.

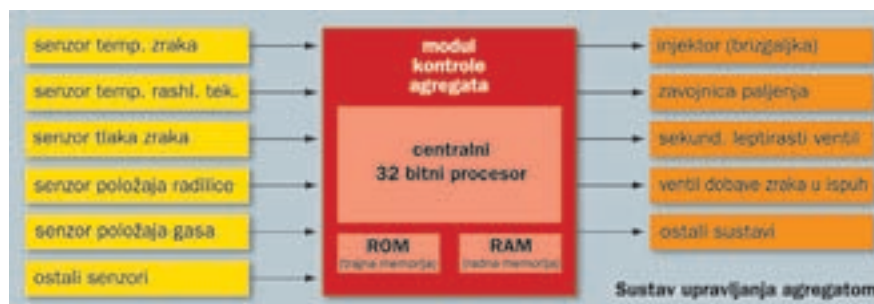
U vožnji je agregat vrlo elastičan, pa već pri 60 km/h možete izabrati peti, odnosno najviši stupanj prijenosa i uz umirujuće vibracije agregata opušteno prelaziti kilometre. Ukoliko želite ubrzati, nu-

de se dvije opcije, od kojih je jedna ta da bez mijenjanja prijenosnog omjera otvorite gas i uz malo strpljenja doživite porast brzine. Druga opcija je da spustite mjenjač kroz barem dvije brzine i tada otvorite gas, što će rezultirati življim međuubrzanjima, ali i nestankom opuštenog načina vožnje.

Svojih 242 kg Intruder nosi elegantno i kada jednom krene, rijetke su situacije kada otkriva pripadnost teškoj kategoriji. Manevriranje u mjestu iziskuje ponešto koncentracije i još više snage od vozača radi vrlo dugog međuosovinskog razmaka.

No, radi njega je s

druge strane izuzetno stabilan. Ugodno iznenađenje smo doživjeli i prilikom ulaska u središte grada, kada se Intruder iskazao kao znatno okretaniji motocikl nego bismo to na prvi pogled zaključili. Koliko god široki upravljač po logici stvari nije namijenjen zavlacenju među automobile na semaforu, on ipak vozaču pruža osjećaj potpune kontrole, pa kompenzira svoju nezgrapnost. I elastičan agregat je pogodan za stankreni situacije jer će lako oprostiti ako u trenutku nepažnje krenete u drugom





Kočnice nisu na razini tehnologije koja se ugrađuje u M800. Rado bismo naprijed vidjeli dvostruki disk, a straga jedan disk umjesto bubnja

stupnju prijenosa. Ne treba se zavaravati da prilikom ovakve vožnje M800 traži još grublji pristup kako bi se poprilična masa usmjerila u željenom pravcu. Svejedno, radi se o zabavnom iskustvu koje predstavlja znatno manji problem nego bismo to očekivali od jednog custom motocikla.

Kada se situacija na prometnicama raščisti, vrijeme je za protezanje nogu svih 53 konjića koji obitavaju unutar V-2 agregata. Nedostatak obrtomjera i vrlo linearan rad motora znače da

ćete teško mijenjati brzine u optimalnom trenutku. Samo ćete po sluhu procijeniti kada je vrijeme za stupanj više. I pored toga ubrzanja na koja je Intruder spreman nisu loša, mada neće impresionirati jahače R motocikala koji sa semafora kreću zajedno s vama. Uzmemo li u obzir omjer snage i težine, možemo gotovo reći da se radi o živahnom motociklu. Ako prvo zajašite M800, pa nakon toga zavirite u tehničke podatke, nećete vjerovati da on ima maksimalnu snagu od samo 53 KS. Osjećaj za upravljačem je mnogo dojmljiviji.

Htjeli mi to ili ne, živimo u Hrvatskoj, a ono što muči većinu motoci-

klista i općenito korisnika prometnica u Lijepoj našoj je upravo kvaliteta istih. Neravnine i rupe kojih nakon zime ne nedostaje nisu omiljeno igralište za Intrudera. Tamo gdje bi se neki enduro motocikl lako snašao i ovjesom progutao neravnine, naš Suzuki pati, a kada pati on, pati i vozač. To je problem svih customa, a ne samo junaka s našeg testa. Možda je koncepcija kratkog hoda ovjesa izrađena s vizijom beskrajnih, ravnih američkih prometnica, ali u stvarnosti balkanskog asfalta se ne snalazi najbolje. Na jačim neravninama pri većoj brzini cijeli motocikl poskoči, a takve akrobacije bez problema prem-





ještaju vozača u sjedalu. No, i takav je nešto udobniji od konkurentnijih customa.

Koliko nam se linearan agregat i ugodaj vožnje dopao, toliko su nas kočnice razočarale. Naime, prilikom dolaska do zavoja treba prije svega ostaviti dovoljno mjesta za usporavanje, jer kočnice su daleko od idealnih. Prednja disk kočnica još koliko-toliko obavlja svoj posao, pod uvjetom da je stisnete punom šakom, ali stražnji bubanj promjera 180 mm zaista nema mjesta na motociklu ovolike težine proizvedenom 2006. godine. Uostalom, sva težina je na stražnjem kotaču, pa bi on morao podnijeti najveći dio zadatka. Na šarmerkom VL-u bismo mu to i oprostili, ali na sportskom VZ-u sa "up side down" vilicom nikako.

No, pretpostavimo da je kočenje prošlo uspješno, izabrali ste odgovarajući stupanj prijenosa i ulazite u zavoj. Daljnjih iznenađenja nema jer će nisko težište i široki upravljač omogućiti da se i kod jakih naginjanja osjećate posve sigurno. Iako vrlo uglađen, kardanski prijenos zahtijeva pažljivo doziranje gasa, jer koliko god neutralan na ravnom, kroz zavoj je još uvijek spreman poremetiti stabilnost motocikla. Prilikom vožnje po suhom velika će stražnja guma oprostiti nepažnju, ali kada je kolnik mokar, situacija se mijenja, pa treba obratiti pozornost na doziranje gasa.

U nagib se spušta lako i duboko

Ulazak u zavoj s Intruderom nije spor kako bismo očekivali i on ne pada sam u zavoj s karakteristikom koju imaju teški motocikli s dugim vilicama. Iako logično za jedan punokrvni custom, primijetit ćemo da je lagano naginjanje i tečna vožnja daleko ugodnija od forsiranja kroz zavoj. Možda je tome tako i zbog položaja vozača, koji je udoban dok možete voziti opušteni. Čim vas brzina ponese, vožnja će tražiti veći angažman, a tada ispružene noge i ruke počinju predstavljati problem. Ipak se



radi o motociklu namijenjenom opuštenim ljudima koji bez žurbe prolaze kroz pitoreskne krajolike, pa u takvim uvjetima Intruder svoj posao obavlja odlično.

Slično je i na autocesti, gdje je moguće lagodno putovati pri 130 km/h, bez brige da će vas policija htjeti kazniti zbog nestašluka. Intruder će u povoljnim uvjetima pojuriti i nešto preko 170 km/h, ali to je još jedna primjena koja mu ne odgovara, a vozač, raširen iza upravljača poput

oprano rublja na užetu, neće moći izbjeći nalete vjetra. Pri umjerenijim brzinama brzinomjer ispred vozača pruža izvjesnu zaštitu od vjetra, dok ova zaštita nestaje kada pređete 130 km/h.

Sveukupno gledano, Intruder M800 je odličan motocikl u svojoj vrlo specifičnoj kategoriji. Za cijenu od 64.900 kn moguće je kupiti motocikl drugačijeg opredjeljenja koji raspolaže s dvostruko većom snagom i osjetno boljim voznim osobinama.

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 83 x 74,4 mm
Obujam: 805 ccm
Odnos kompresije: 9,4:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje sa usisnim tijelima promjera 34 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: upside-down vilica sprijeda, oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 130/90-16, stražnja 170/80-15
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga bubanj od 180 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.370, širina 860, visina sjedala 700, osovinski razmak 1.655, težina 242 kg
Deklarirano: snaga - 53 ks (39 kW) - 6.000 okr/min, max. okr. moment - 7 kgm (69 Nm) pri 4.000 okr/min
Spremnik goriva: 15,5 l

+ elastičan agregat, ugodan položaj vozača, udobno sjedalo vozača, završna obrada

- slabe kočnice

