

# Suzuki Intruder M1800R

*Toliko natprosječan da nikoga neće ostaviti ravnodušnim, Intruder M1800R će za nekoga biti dobar, za nekoga loš, ali kada otvorite gas, svima će vam postati jasno da je zao. Klipovi najvećeg provrta u automoto industriji kroz dvije ispušne cijevi istiskuju goleme količine plinova stvarajući zvučnu kulisu dostojnu filmskog spektakla. Ako to sve nije dosta, Intruder će se sa semafora lansirati kao kamen iz pračke vragolastog djeteta. To će mu omogućiti stražnja guma rekordne dimenzije od čak 240/40-R18*



# Dobar, loš, zao

PIŠE:  
MARKO  
GUZINA  
FOTO:  
BORIS  
PUŠČENIK



**R**ijetko testiramo motocikle poput Suzuki Intrudera M1800R, jednostavno zato što su takva vozila rijetkost. U pokušajima da objedine najbolje iz različitih svjetova custom i R motocikala mnogi proizvođači su naišli na hladan odaziv publike, a čak i najuspješniji modeli dobro su prošli samo na pojedinim, specifičnim tržištima. Kakva će sudbina snaći ovog križanca sportskog motora i bojnog broda teško je predvidjeti, ali ako je suditi po dojmovima koje je na nas ostavio, uspjeh mu je zajamčen.

Teško je odrediti odakle početi s opisivanjem ovog debeljka, jer niti jedan detalj ne odudara od cjeline, a gdje god da vam pogled stane, ugodno će se smjestiti i uživati. Prednji ovjes sam za sebe mirno bi se mogao smjestiti na sportski motocikl bez da itko primijeti razliku, ali na Intruderu razlika nije daleko. Tik iznad prednjeg blatobrana nalazi se prednja maska u kojoj živi i radi upečatljivo trapezoidno svijetlo, a ako nekome još nije jasno da je u pitanju custom, maska je ukrašena kromiranom plohom velike kvadrature. Ispod maske se nalaze masivni kromirani nosači i isti takvi pokazivači smjera, a cijeli prednji kraj kulminira visokim podizačima za upravljač i širokim upravljačem promjera čak 32 mm. U središtu upravljača se nalazi

(opet kromirano) kućište brojača okretaja, dok ostali instrumenti obitavaju u, pogađate, kromiranim kućištu na prostranom spremniku goriva. Brzinomjer, kontrolne žaruljice, pokazivač prijedehnih kilometara te količine goriva doista jesu instrumenti manje važnosti, pa je ovakva raspodjela vrlo razumna. Iz prednjeg kraja izranja ostatak ovog posebnog motocikla, ali okvir jedva da se igdje i vidi jer je pažljivo skriven plastičnim oplatama koje doprinose masivnom izgledu, a ujedno je u njih vrlo elegantno uklopljen hladnjak rashladne tekućine. Plastične oplate se nastavljaju i na spremnik goriva, te ga ispod kraljevskog sjedala vozača povezuju sa stražnjim krajem, koji se spušta preko široke stražnje gume i završava velikim stražnjim LED svjet-

lom. Da plastike ne bi bilo previše, stražnji blatobran nose veliki kromirani nosači, a krom dugih ispušnih cijevi dominira i desnom stranom motocikla. Vjerujemo da je potencijalnim kupcima zaista teško odlučiti se između tri ponudene boje, jer crna, ljubičasta i srebrna jednako dobro pristaju uz more kroma i ovu pojavu čine nezaboravnom.

### Veličina je važna

Posve nov je i agregat koji pokreće ovog cestovnog Golijata, a kao i ostatak motocikla, možemo ga opisati svakako, samo ne kao kompromis. Smješteni u dva cilindra, koji između sebe imaju kut od 54 stupnja, nalaze se aluminijski kovani klipovi promjera 112 mm, što je najveći do sada viđeni promjer u osobnom automobilu ili motociklu. Uz hod klipa od 90,5 mm ukupna zapremina se penje na čak 1.783 kubična centimetra, a omjer provrta i hoda ukazuje na to da Intruder nije samo lijeni debeljko. Iako maksimalni zakretni moment od 160 Nm ostvaruje pri niskih 3.200 okr./min, ovaj agregat će se rado zavrtjeti i do crvenog polja, koje počinje na 7.500 okr./min. Kako ne bi samo izdašni zakretni moment bio jamac za agresivnu vožnju kakvoj je Intruder sklon, pri 6000 okr./min. vozaču stoji na ras-

polaganju čak 125 konjskih snaga. Da se ne radi o nekakvoj staroj koncepciji preuzetoj sa velikog avionskog motora potvrđuju nam po dvije bregaste osovine u glavama, koje upravljaju sa četiri ventila po cilindru. Pomoću kuta prihvata klipnjača na radilici simulira se kut od 90° među cilindrima dok motor vizualno izgleda kao V-2 uskok kuta. Zadaću spravljanja goleme količine gorive smjese, za kojom u svakom trenutku čeknu veliki cilindri, Suzukijevi tvorci zabave su povjerali sustavu elektronskog ubrizgavanja. To što ga srećemo u većini modela ove kuće ne diskvalificira sustav sa dvostrukim leptirastim ventilima, već ga dokazuje kao moderno i kvalitetno rješenje. Iza kratice SDTV krije se sustav namijenjen što boljoj kontroli rada agregata, a princip mu je jednostavan. U svakoj usisnoj grani nalaze se po dva leptirasta ventila, od kojih prvi kontrolira vozač zakretanjem ručice gasa, dok drugim upravlja računalo, kako bi agregatu omogućilo što mirniji i kvalitetniji rad. Za poštivanje danas nezaobilaznih ekoloških standarda brinu se kontrolirani katalizatori i sekundarna dobava zraka koji u sprezi s opisanim elektronskim ubrizgavanjem omogućuju zadovoljavanje stalno spominjanih EURO 3 normi.

### Cijena slave

Prvo pitanje većine prolaznika i znatiželjnika koje smo sretali tijekom testiranja obično se odnosilo na potrošnju. U ovom slučaju Intruder ugodno iznenađuje umjerenom potrošnjom za ovoliku zapreminu. Na otvorenoj cesti je sa spremnikom od 19 litara lako prijeći preko 200 kilometara prije nego vas žaruljica rezerve počne upozoravati da bi bilo dobro posjetiti benzinsku crpku. Osim kada smo se tvrdoglavili i pokušavali dokazati sebi da se možemo držati za upravljač i pri krajnjoj brzini od 220 km/h, Intruderova potrošnja nije prelazila 7,5 litara goriva na 100 km. Kada bismo izašli iz grada i kada nije bilo semafora koji bi nas mamilili na toliko uzbudljive i nevjerojatne nagle startove, potrošnja se spuštala do 7 litara na 100 km.

Drugo pitanje već spomenutih prolaznika se odnosilo na cijenu, a tu opet Intruder ugodno izne-



Radijalne kočnice preuzete s modela GSX-R 1000. Veliki agregat iznenađuje spremnošću na vragolije.



Iako u odnosu na motocikl ne djeluje veliko, sjedalo je prostrano i udobno. Iz dvije sjajne ispušne cijevi dopire glazba kakvu pruža samo velika zapremina.



Veličina motocikla određuje širinu nožnih oslonaca. Vrlo je naporno voziti u prvoj brzini u blagom nagibu, bez obzira na to krećemo li ili se zaustavljamo.



Osim prilikom ubrzanja, moć se osjeća i kod krajnjih nagiba



nađu je, jer za 100.200 kn, koliko je potrebno izbrojati da biste postali sretni i ponosni vlasnik, dobivate zaista poštenu mjeru. Agregat velike zapremine kojem nisu strana iskazivanja snage, zaogrnut privlačnom vanjštinom i oslonjen na sigurne noge zaista ne može koštati manje. Ako znamo da Intruder povrh svega stimulira lučenje izdašnih doza testosterona, pa bi se čak i časna sestra osjetila potentno za upravljačem ovog stroja, cijena postaje samo sitna prepreka na putu do sreće.

Posljednje od bitnih pitanja financijske prirode odnosi se na stražnju gumu, koja već sama po sebi plijeni pažnju, ali nas je zanimalo i njezino trajanje. Kako je testni motor prešao preko 3.000 km, prema potrošenosti gume zaključili smo da joj je životni vijek kao i na sportskim motorima razmjerno kratak, pa joj ne predviđamo više od 6 ili 8 tisuća kilometara. Zbog svojih egzotičnih dimenzija teško da će se ikada pojaviti na rasprodaji, a s obzirom na užitak koji pruža kada sjednete za upravljač, vrlo je vjerojatno da će svaki Intruder prevaljivati poprilično kilometara.

Ostali troškovi uključuju redovno održavanje, po čemu Intruder ne čini iskorak u odnosu na ostale motocikle.

**Kako je osmišljen prvenstveno za truli zapad, na Intruderu se nije štedjelo s kromom**



## Debeljko na stabilnim nogama

Da ne bi bila riječ o još jednom customu s velikim agregatom koji se ljulja na mekanom ovjesu, u Suzukiju su za Intrudera M1800R izabrali u najmanju ruku zanimljive komponente. Prednji kraj čini upside-down vilica promjera 46 mm, koja bez kapi znoja podnosi težinu koja joj sjedi na leđima. Uz sportsku vilicu idu i sportske kočnice, a nema boljeg rješenja, nego ih preuzeti direktno s perjanice kuće, modela GSX-R 1000. Za one koji ne znaju, radi se o radikalno postavljenim kočionim klijestima sa po četiri klipčića i dva pripadajuća diska promjera 310 mm. Na aluminijskom naplaku sa šest spiralnih krakova nalazi se guma dimenzija 130/70-18, koja se skriva iza sportskog blatobrana primjerenog izokrenutoj vilici. Stražnji ovjes je manje egzotičan, ali je zato obuća koju nosi u svakom pogledu iznimna. Naime, oscilirajuća vilica i kardanski završni prijenos su elementi odavno udomaćeni na sličnim motociklima, a ni ljepi aluminijski naplatak ne bi privlačio toliko pozornosti da na njega nije navučen najveći komad gume ikada ugrađen na serijski Suzuki. Oni kojima dimenzije 240/40-R18 ne govore o kakvom se ekstremu radi mogu pogledati slike i vjerovati nam na riječ da nisu naknadno obrađivane. Disk promjera 275 mm

koji zaustavlja golemi kotač jedva da dolazi do izražaja pored ovog pneumatika iz pakla.

## Bliski susret treće vrste

Intruder 1800 je građen kao kuća, velika i prostrana kuća, a kada je tu još i izgled koji može dolaziti s nekog drugog planeta, očekivanja rastu. Prvi kontakt s ovom grdosijom nije obećavao opuštenu vožnju i lako manevriranje, ali desilo se upravo suprotno. Čim smo spustili odgovarajući dio tijela u udobno sjedalo i primili se za široki upravljač, osjetili smo izvjesnu moć nad ovim strojem. Ispravljanje motocikla, do tada oslonjenog na dugački i stabilni bočni oslonac, suprotno očekivanjima se pokazalo lakim poduhvatom. Okrećemo ključ u kontaktnoj bravici smještenoj lijevo ispod sjedala vozača, uobičajeno za Suzuki privlačimo ručicu spojke i pritišćemo tipku elektropokretača. Uslijedila je prava poplava osjećaja kada se cijeli motocikl zatresao, a nakon par trenutaka uz glasno brundanje nastavio podrhtavati u ugodnom ritmu V-2 motora. Od tog trenutka, sve dok nismo ugasili agregat desna ruka je sama povremeno podbadala gas, uslijed čega bi se Intruder stresao, jasno pokazujući svoju snagu. Kao i svaka druga stvar koja izlazi daleko izvan okvira uobičajenog, i ovaj motocikl zahtjeva razdoblje navikavanja. Oslonci za noge pomaknuti su daleko prema naprijed i postavljeni široko, kao i debeli kromirani upravljač. Ovakav položaj odgovarat će vozačima srednje i više građe, ali oni niži manje će uživati, jer da bi dosegli nogama do komandi trebat će sjediti na vrhu sjedala i neće se doživjeti udobnost i stapanje sa motociklom kao vozači višeg stasa. Kako bilo, nama je odgovarao, pa smo ponovo privukli široku ručicu spojke i stali na polugu mjenjača, što je rezultiralo glasnim udarcem kada se u velikoj mjenjačkoj kutiji aktivirao prvi stupanj prijenosa.

## Stvar dogovora

Već pri minimalnom broju okretaja Intruder raspoložuje dovoljnim momentom, pa kretanje s mjesta

ne iziskuje dodavanje gasa. Čim smo krenuli, postalo je jasno da smo zajahali moćnu i pitomu zvjerku koja ničime neće pokušati nauditi svom vlasniku. Kao čovjekov najbolji rob, konj, Intruder je jači, teži i brži od nas, ali neka praiskonska povezanost ga sprječava da bude ista osim pokornog sluga. Umjesto da velika masa predstavlja problem, ona u vožnji daje dodatnu stabilnost, pa je ovom krstaricom moguće manevrirati i pri vrlo malim brzinama. Ono što je teško kontrolirati pri malim brzinama je veliki okretni moment motora koji, kada otpustite ručicu gasa, gotovo trenutno zaustavi vozilo.

Prvi prijedeni kilometri su nam pokazali da će vožnja biti ugodna ako ju shvatimo kao stvar dogovora između dvaju jakih karaktera. Mi trebamo zamisliti što želimo, ali i biti svjesni ograničenja koja pred ovu kombinaciju čovjeka i stroja postavlja fizika. Dok god mi ne pretjeramo, Intruder će učiniti sve u svojoj moći da nas sigurno i sa mnogo stila doveze do cilja. Svakim prijednim kilometrom smo s popisa križali stvari za koje smo pri pripremi testa vjerovali da bi mogle biti problematične. Prije svega tu mislimo na široku stražnju gumu, koja se u gotovo svim situacijama ponaša neutralno, a u nekima, poput ispaljivanja sa semafora, pokazuje da ima i drugi smisao osim čiste estetike. Samo ubrzanja za koja je Intruder sposoban gotovo zaslužuju vlastiti test, pa često i nismo primijetili da smo se našli s onu stranu zakona, krećući se barem dvostruko brže od ograničenja brzine. Prije nego smo bili svjesni već smo uz glasne izmjene došli do petog i posljednjeg stupnja prijenosa, a brzinomjer je pokazivao puno više nego je mirna vožnja dala naslutiti. Efekt dizanja stražnjeg kraja prilikom dodavanja gasa, tipičan za kardanski prijenos, više primjećuju promatrači nego sam vozač. Zbog dužine motocikla i velike mase čak i ova potencijalno negativna pojava ne dolazi do izražaja, iako kruti kardanski prijenos i veliki pogonski agregat zahtijevaju pozornost. Ovo se odnosi na pažljivo doziranje gasa u oštrijim zavojima, a posebno na prebacivanja iz drugog u prvi stupanj prijenosa, kada odlučno otpuštanje spojke rezultira proklizavanjem stražnjeg kotača. I po njegovoj građi je lako zaključiti da se Intruder najbolje snalazi na ravnim cestama, dugi zavoji su pravi užitak, a ako ste voljni malo se hrvati, niti oštiri zavoji nisu patnja. Ruke i noge is-

Stražnja guma nikoga neće ostaviti ravnodušnim



1

(1) Stražnje svjetlo izrađeno je LED tehnologijom i uklopljeno u široki blatobran. (2) Široki upravljač velikog promjera omogućuje izvanrednu kontrolu. Instrumenti su raspoređeni tako da je obrtomjer na upravljaču, a brzinomjer na spremniku goriva. (3) Intruder na scenu stupa predvođen prednjim ovjesom dostojnim sportskog motocikla te istim takvim kočnicama



2



3

Položaj za upravljačem umara, ali ne toliko koliko smo očekivali kad smo prvi put sjeli na njega na sajmu u Parizu.



pružene prema naprijed te široko postavljeni nožni oslonci i upravljač kod jačeg naginjanja naglašavaju osjećaj moći. Vožnja po brzim i zavojitim cestama prema moru pravi je užitek, jer ovjes lako proguta sve male neravnine, a osjećaj nadmoći nad smrtnicima koji sruženi sjede u svojim limenim ljubimcima je bolji stimulans od bilo kakve plave pilule. Uzdužne neravnine jedva da se odražavaju na kvalitetu vožnje, iako bismo od široke stražnje gume očekivali puno ružnije reakcije. Poprečne neravnine su do određenog stupnja gotovo neprimjetne jer ih ovjes i velika težina motocikla lako progutaju, no kada ovjes dođe do kraja hoda, stvari se malo mijenjaju. Naletite li pri velikoj brzini na oštriju neravninu, uputno je čvrsto se držati za upravljač, jer će se Intruder ritnuti poput divljeg konja i pokušati vas zbaciti iz sedla. Sve u svemu, radi se o vrlo voznom motociklu na kojem u svakom trenutku treba imati na umu veliku težinu, jer vožnja može biti zabavna ako planirate unaprijed. Koliko god ima želju biti okretan, ovoliki stroj je nemoguće munjevito prebaciti iz jednog zavoja u drugi, a ukoliko zavoj prođete dovoljno brzo, lako ćete zastrugati i s nožnim

osloncima. Prilikom struganja, pak, valja imati na umu da kada se nogar sklopi, do podloge lako može doći i ispuh s desne strane, odnosno bočni oslonac s lijeve strane, što može uroditi neželjenim posljedicama. Da ne bi bilo sve samo veselje, zabava i testosteron brine se majka priroda, jer kada je kolnik mokar, vožnja "kao po jajima" dobiva posve novo značenje. U takvim uvjetima stražnja guma se pravi da je načinjena od drveta, a svaka zaigranost s gasom biti će nagrađena proklizavanjem, bilo da se radi o naglom otvaranju ili zatvaranju. Vozite li se po obilnoj kiši možete biti spremni na to da vas na semaforu deplasiraju skuteri, jer će oni svu snagu moći prenijeti na podlogu, a vas će stražnja guma pokušavati istresti na cestu sve do petog stupnja prijenosa. Malo motorista se namjerno vozi po kiši, pa će ova osobina biti podnošljiva svima onima kojima se tek povremeno desi da ih ulovi ljetni pljusak.

Gotovo bezgraničan zakretni moment koji po kiši stvara probleme, na suhoj cesti je izvor mnogih zabavnih trenutaka. Zahvaljujući iznimnoj elastičnosti Intrudera je moguće voziti u području niskih okretaja i uživati u pulsiranju velikog stro-

ja, a poželimo li juriti, dovoljno je bez promjene stupnja prijenosa samo zakrenuti ručicu gasa i čud mu se mijenja. Zbog izgleda i stražnje gume ubrzanja nas nisu toliko iznenadila, ali kada smo prvi puta izašli na autocesti i brzinomjer je lako došao do 220 km/h, čuđenju nije bilo kraja. Kako je moguće da ova krstarica, za koju u gradu ne tražimo parkiralište nego pristanište, tako juri? Uzmemo li u obzir veličinu agregata, raspoloživu snagu i razmjerno aerodinamičan oblik za custom motocikle, odgovor se nameće sam. Koliko god lako Intruder postiže krajnju brzinu, ona je daleko od udobne putne brzine, jer sve brzine veće od 160 km/h izazivaju preveliki umor kod vozača, pa napor raste, a osjećaj zadovoljstva pomalo nestaje sa svakim novim bolnim mišićem.

Dogodi li se da u nekom trenutku trebate naglo usporiti, kočnice će učiniti ono što se od njih i očekuje, makar kombinacija velike težine i klasične kočione pumpe zahtjeva jači pritisak nego je to slučaj kod GSX-R-a opremljenog istim kočnicama. Čak i prilikom kasnog kočenja u zavojima motocikl ostaje neutralan i bez većeg negodovanja podnosi razne nespregnosti. Diskovi promjera



Iako tako ne djeluje na prvi dojam, Intruder je zabavan u zavojima



310 mm s radijalnim četveroklipnim klijestima ulijevaju povjerenje, pa ostaje samo briga o hvatljivosti gume, za koju vozač baš i nema osjećaj. Nije ovo prvi put da jedan custom raspolaze ovakvom opremom za zaustavljanje. I druge grdosije poput Triumpha Rocket 3, Yamahe XV 1900 Midnight Star i Kawasaki VN 1500 Mean Streak barataju sličnim alatom. Od ovog šarolikog društva najsvježiji je svakako Intruder, koji u odnosu na konkurenciju osvaja bodove ako ničim drugim, onda dizajnom. Promotrimo li omjer dobivenog i uloženog, lako je odrediti favorita.

### Na kraju balade...

Došlo je vrijeme za opraštanje od Suzuki Intrudera M1800R, kojeg smo od milja u društvu prozvali "Debeli". Pamtit ćemo ga po upadljivosti koja je od starih i mladih, muških i ženskih prolaznika stvorila sugovornike, a oni koji su se sramili prići i pitati barem su znatizeljno promatrali. Onima kojima ova srebrna skulptura nije privukla pogled barem su do ušiju doprli zvuci dubokog brundanja iz dugačkih, sjajnih ispušnih cijevi. Na nas je Intruder ostavio još dublji dojam jer je jedan od rijetkih legalnih načina da se osjećate kao vladar svijeta ili barem knez bogate kneževine. Kada jednom sjednete u udobno sjedalo i moćno dvocilindrično srce počne pumpati, postajete svjesni koliko ste sretni što upravljate ovakvim strojem. Ispružene i široko postavljene ruke i noge naglašavaju onaj "briga me za sve" stav kojim Intruder zrači, a koji se vrlo lako prenosi i na vozača. Iako se osjeća kao kod kuće na ravnim dionicama, s lakoćom će savladati i zavoje i tek će istinske serpentine zatražiti smanjenje tempa i veći napor od vozača. Istini za volju, ima "Debeli" i svojih mana, ali svatko tko se prepoznao u pozitivnim stranama lako će ih i bez razmišljanja zanemariti. Čak i cijena od 100.200 kn postaje vrlo razumna kada jednom shvatite što za nju dobivate, a za početak treba napomenuti da bi bilo teško kupiti novi automobil tolike zapremine za istu svotu. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 112 x 90,5 mm
<b>Obujam:</b> 1.783 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrzgavanje
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina, kardanski završni prijenos
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 46 mm, hoda 140 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 118 mm
<b>Gume:</b> prednja 130/70-18, stražnja 240/40-18
<b>Kočnice:</b> naprijed dva disk promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 275 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.485, širina 940, visina sjedala 700, osovinski razmak 1.715, težina 315 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 125 ks (92 kW) - 6.000 okr/min, max. okr. moment - 16,3 kgm (160 Nm) pri 3.200 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 19 l
<b>Max. brzina:</b> 220 km/h

**+** snaga, izgled, kočnice, stabilnost, cijena, pulsiranje agregata

**-** zaštita od vjetrova, težina, smještaj nižih vozača, grub mjenjač

### POGLED NA KONKURENCIJU

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Težina (kg)	Cijena (kn)
Suzuki Intruder M1800R	1.783	2	125-6.000	16,3-3.200	315	100.200
Triumph Rocket III	2.294	3	142-5.750	20,38-2.500	320	166.133
Yamaha XV1900 Midnight Star	1.854	2	85-4.400	14,1-3.500	320	116.400
Kawasaki VN1500 Mean Streak	1.470	2	72-5.500	11,6-3.000	289	89.879