

Suzuki

M1500
Intruder

Umjerenost

Kada smo saznali za ovaj novi model nismo bili sigurni što će tržištu tek 300 "kubika" slabiji Intruder, ali kroz testiranje smo spoznali u čemu je tajna. Naime, ovaj motocikl je ugladen i prilično blaži od većeg brata, ali donosi svu karizmu i upadljivost koja se očekuje od motocikla ove kategorije



S ovakvim stavom nema šale



PREDNOSTI

izgled, karizma, stabilnost, cijena

grub mjenjač, smještaj nižih vozača, zaštita od vjetra

NEDOSTACI

pretjerivanje



PIŠE:
**HRVOJE
DOKOZA**
SNIMA:
**MARKO
GUZINA**

Neki nas motocikli vesele više, a neki manje, pa uz rizik da zvučimo subjektivno moramo priznati da Suzuki Intruder spada u prvu skupinu. Teško nam je ne biti pod dojmom upečatljivog motocikla velike zapremine, koji je k tome još i vozan. Dok smo već prije tri godine "apsolvirali" da je M1800R pomalo sirov i grub, ali vrlo zabavan model, na red je došao M1500, za koji smo isprva mislili da je samo oslabljena inačica, no čini se da tu ipak ima i nešto više. Pogledat ćemo koje su sve vizualne razlike prisutne, iako ih je na "prvu loptu" teško prepoznati, te koliko se ova dva motocikla razlikuju tehnički i u vožnji. Naravno, ako istrpate čitati do kraja, otkrit ćemo vam i svoje mišljenje o tome kome je Intruder 1500 namijenjen te hoće li i koliko veseliti buduće vlasnike.

Kao jaje jajetu

Za početak ćemo reći da smo svjesni razlika između Intrudera 1800 i 1500, te želimo samo

ukazati na njihovu veliku sličnost. Poslovicu o jajima smo doživjeli na drugi način, jer na prvi pogled, bez detaljnijeg proučavanja veći i manji model izgledaju vrlo, vrlo slično. Ali onda se počinju primjećivati razlike. Tako i dva jajeta naizgled mogu biti vrlo slična, ali zapravo i vrlo različita, no prije nego se zapetljamo u vlastitim usporedbama, počnimo s opisivanjem i komentiranjem Intrudera. Kao jedan od prvih zaključaka svakako se nameće činjenica da je oslabljena inačica i vizualno osiromašena, no ne u negativnom smislu, tu se više radi o manje "nakićenom" motociklu. Petokraki naplatci od lake legure istog su izgleda, ali manje širine, prednji blatobran je uglavnom nepromijenjen, kao preuzet sa sportskog modela, ali na zadnjem već vidimo razlike. Dok su stražnje svjetlo, nosač tablice i kromirani pokazivači pravca neizmijenjeni, kromirani "nosači" blatobrana su sada masivniji i dulji te se pružaju naprijed pod sjedalo vozača. Iako ne upada u oko, kad smo već kod ovjesa, uočili smo da prednje koč-

CIJENA
97.487 KN



Intruder se u prva 3 stupnja prijenosa razbacuje silovitim ubrzanjem. Izdašno ga dijeli s vozačem, poput kuharice u vojničkoj menzi koja u tanjur baca golemu porciju graha

Zahvaljujući primirenom i uglađenom agregatu, ova izvedba intrudera je ugodnija za gradsku vožnju



Kromirane plohe nisu našle mjesto na prednjem svijetlu



Nemalo LED stražnje svijetlo ne djeluje veliko na ovolikom motociklu



◀ Kontrolni instrumenti su svedeni na minimum. Uz brzinomjer je tu pokazivač količine goriva te prijeđenih kilometara



Prekidači na upravljaču su masivni i uvjerljivi, ako i ostatak motocikla



Konzola na spremniku goriva sadrži 5 najosnovnijih kontrolnih žaruljica



Agregat je izdašno ogrnut kromiranim poklopcima



Hladnjak nema plastičnih oplata, ali ne nagrađuje izgled

Desnom stranom dominiraju
goleme ispušne cijevi
umjerenog zvuka

>>>



Oslonci za noge su postavljeni
široko na masivnim nosačima



Bočni oslonac je pravi
"komad željeza", a
tako i treba biti na
ovolikom motociklu

nice više nisu radijalne, ali zato stražnja vilica ima nekoliko cijevi više te sada izgleda poput drugih rješenja koja glume kruti okvir, a amortizeri su sakriveni ispod agregata. Tko ne primjeti do sada navedeno, lako će po kontrolnim instrumentima prepoznati novi model smanjene zapremine. Naime, umjesto pomalo "svemirskih" instrumenata na jačem modelu, M1500 na upravljaču nosi brzinomjer s brojačem ukupne i parcijalne kilometraže te pokazivačem količine goriva. Na kromiranoj konzoli na širokom spremniku goriva tako se smjestilo 5 kontrolnih žaruljica, a brojaču okretaja ni traga. Iako jedan custom može bez toga, potentan agregat sklon okretajima bilo bi lakše posve iskoristiti uz korištenje obrtomjera. Masivni prekidači na upravljaču koriste dobro poznati raspored, a njihova metalna kućišta svakako upotpunjuju dojam snage i solidnosti koji Intruder ostavlja. Kromirani upravljač i na ovom modelu nosi debele gumene ručke i lijepe retrovizore, ali čini nam se da je u promjeru nešto tanji i ukupno uži. Opći dojam jačeg modela dobro prenosi i prednja maska, u koju je uklopljeno svijetlo, samo što sada nema kromiranog obruba, već je sjajni metal ograničen na gornju stranu kontrolnih instrumenata. Malo niže ćemo uočiti pozamašni hladnjak rashladne tekućine, koji na ovom modelu nije zagrnut plastičnim oplatama kao što je to slučaj na jačoj izvedbi, ali ni ovako ne kvari opći dojam motocikla. Zapravo, da je hladnjak skriven, pomislili bismo da je veliki agregat hladen zrakom, iako to nije tako. U moru crnih elemenata sjaji se kromirani dvocilindraš, koji je s lijeve strane oklopljen brojnim poklopcima, dok desnom stranom dominira ispušni sustav. Dvije goleme kromirane cijevi pružaju se gotovo cijelom duljinom motocikla i daju naslutiti da bi tu moglo biti i snage, a ne samo upadljivog dizajna. Osim crne boje i kroma, Intruder ne nudi nikakve posebne detalje, ali ipak su tu "značke" s imenom modela na spremniku te oznaka zapremine na "bubrezima" ispod sjedala. Široko postavljene oslonci za noge načinjeni su vrlo solidno, od masivnih komada metala, a jednako izdašno je i sjedalo namijenjeno vozaču i suvozaču.

Teška industrija

Intruder u ovoj svojoj izvedbi ne donosi revolucionarna tehnička rješenja, pa čak niti po pitanju dosada neviđenih dimenzija, ali zato koristi modernu tehnologiju sakrivenu iza klasične fasade. U masivnom okviru od čeličnih cijevi tako se smjestio jednako masivan V2 agregat hladen tekućinom, dok su rebra za hlađenje na cilindrima tu najviše radi vizualnog dojma. U svakoj od njegove dvije glave motora nalaze se po dvije bregaste osovine koje upravljaju radom četiriju ventila po cilindru. Priprema gorive smjese je zadaća složenog sustava elektronskog ubrizgavanja, koji koristi po dva leptira u svakom leptirastom tijelu. Dok se jedan leptir otvara zakretanjem ručice gasa, drugim na osnovu brojnih parametara upravlja pametna elektronika. Kao i kod većeg

modela, poneki od brojnih kromiranih poklopaca agregata su metalni i funkcionalni, a poneki su plastični i služe prikrivanju oku manje privlačnih elemenata. Iako ni po čemu nije najveći, agregat se nikako ne treba sramiti zapremine. Dok model 1800 koristi ogromni provrt od 112 mm, Intruder koji je pred nama iz provrta od 96 i hoda od 101 milimetra mjeri ukupno 1.462 kubična centimetra radne zapremine. To je točno 321 ccm manje od kapacitetnijeg modela, a stupanj kompresije je također niži i iznosi 9,5:1. Ono što smo ipak prvo primijetili jest da Intruder 1500 raspolaže osjetno manjom snagom, a podaci to i potvrđuju. Sa deklariranih 80 KS pri 4.800 okr/min ovaj model je čak 45 KS slabiji od onog opremljenog većim agregatom. I deklariranih 126 Nm zakretnog momenta pri 2.700 okr/min prilično zaostaju za moćnim

Gruba mjenjačka kutija
prilikom agresivne vožnje
glasno negoduje, dok je pri
umjerenijoj vožnji prilično
podatna, a svakako precizna





Kočnice su dostatne, ali ne i impresivne kao na kapacitetnijem modelu



▲ Oslonci za noge suvozača postavljeni su visoko pa određuju neudoban položaj



Za kraće dionice je položaj vozača udoban, a nakon nekog vremena prvo počne patiti stražnjica na kojoj je sva težina tijela

velikim bratom, a čini nam se da je pad vrijednosti osjetno veći nego bismo očekivali od nevelikog smanjenja zapremine. Iz toga zaključujemo sa su u Suzukiju odlučili vozačima ponuditi manje brutalan motocikl jednako robusne pojave. Sukladno smanjenju svih mogućih dimenzija, "manji" od velikih Intrudera ima međuosovinski razmak od 1.690 mm, ali je, začudo, težina nešto povećana, pa iznosi 328 kilograma. Kočnice su na ovoj izvedbi također ublažene i sastoje se od dva diska promjera 290 mm s klasičnim dvoklipnim kliještima sprijeda te jednog diska od 275 mm straga. Prilagođavanje dimenzija nije zaobišlo ni gume, jer prednja na ovom modelu mjeri 120/70-18, ali nas je više zaboljelo da Intruder 1500 straga ima "malenu" gumu dimenzija 200/50-17. U vožnji nismo primijetili neke mane koje bi to izazvalo, pa ostaje samo činjenica da je zbog toga ovaj model nešto manje vizualno impresivan, ali zapravo tek u usporedbi s jačim modelom i njegovom 240 mm širokom gumom. Naravno, kada dođe vrijeme zamjene stražnje gume, dok brojite novac postat ćete zahvalni na ovoj izmjeni. I tako, na prvi pogled identičan većem modelu, Intruder 1500 kroz svaku rečenicu ovog teksta ukazuje na različite izmjene koje je doživio, a na njih nije bio imun niti ovjes. Promjer prednje izokrenute vilice je smanjen na 43 mm, a hod sada iznosi 130 mm, dok stražnji



Stražnja vilica na ovom modelu pored kućišta kardana ima i dodatna ojačanja



Intruder 1500 je dugačak, nizak, težak, ali prije svega divan i karizmatičan

kotač ima slobodu kretanja od 108 mm. Na kraju tehničkog opisa spomenimo da mjenjačka kutija ima pet stupnjeva prijenosa, snaga do nje dolazi preko višestruke spojke u uljnoj kupci, a put do stražnjeg kotača nalazi preko kardanskog sekundarnog prijenosa.

Poštena razmjena

Sa sjetom se sjećamo koliko nam je M1800R dobro "sjeo" i kako je bilo teško odreći ga se po isteku razdoblja testiranja, ali isto tako se veselimo vožnji na novom, oslabljenom Intruderu. Prije vožnje je potrebno otključati upravljač i to koristeći bravicu s desne strane osovine prednje vilice, a zatim se prošetati oko motora te dati kontakt u bravici smještenoj s lijeve strane, ispod sjedala. Iako će neki odmah reći da je sve to pomalo šašavo, zapravo se radi o simpatičnom ritualu koji vam daje prilike uživati u dimenzijama i sjaju motocikla koji ćete voziti. Dali smo kontakt, prebacili crveni prekidač na upravljaču u "uključeni" položaj, a potom nas pumpa za gorivo pozdravlja zujanjem iz spremnika goriva. Kao i kod drugih Suzuki modela, potrebno je povući ručicu spojke, a tek onda je moguće pokrenuti agregat pritiskom na tipku elektropokretača. Moderni agregat lako se pokreće u svakom trenutku, a cijeli motocikl za početak zadrhti, da bi se netom nakon toga

smirio jer elektronika kvalitetno upravlja radom agregata. Tu i tada počinje duboko 'dumbaranje' iz velikog ispušnog sustava, pa iako nedostaje one grubosti i sirovosti koja odlikuje model M1800R, i ovaj Intruder jasno pokazuje da mu ne nedostaje zapremine, ali ni snage. Dok se agregat lagano grije, mi se smještamo u sjedalo udaljeno 775 mm od podloge i nogama tražimo daleko naprijed pomaknute oslonce. Položaj na ovom motociklu ne nudi puno udobnosti jer upravljač, sjedalo i oslonci za noge čine pomalo nevjerojatan trokut koji od vozača iziskuje izvjesna istezanja. Kao i na jačem modelu, vozači prosječnog i nadprosječnog rasta proći će osjetno bolje od onih nižih. Ukoliko niste odlučili juriti, M1500 neće biti pretjerano naporan za vožnju, ali o tom potom. Tek vam trebamo otkriti da se ovaj motocikl može kretati prilično brzo. Prilikom vožnje je sjedalo srazmjerno udobno, iako vozača gura lagano prema naprijed i dosta opterećuje stražnjicu, ali kada se stane, rubovi sjedala znaju zasmetati nogama. Ipak, ovaj i ovakvi motocikli se se mogu pohvaliti vrlo niskim težištem, što znači da manevriranje na mjestu, odnosno zaustavljanje i kretanje, nisu zahtjevni. Kada smo to rekli, odmah ćemo dodati da upravljač ovog gorostasa treba držati odlučno jer se u pojedinim režimima vožnje, kao što je onaj u sprijim zavojima, može desiti da se upravljač pokuša



Agresivan položaj za upravljačem i sposoban agregat lako će i najmirnijeg vozača natjerati na dokazivanje snage

Sjedalo vozača je udobno, a suvozaču je namjenjen manje prostran dio





Stražnja guma širine 200 mm ne izgleda pretjerano impresivno na ovako velikom motociklu

"zatvoriti". Ne možemo reći da se radi o gruboj ili iznenadnoj pojavi - Intruder se zapravo vrlo lako vozi i pokazuje zavidnu stabilnost. Tim više što je ova oslabljena inačica ujedno i vrlo pitoma. Više nema grubog trzanja prilikom otvaranja i zatvaranja gasa, što olakšava gradsku vožnju, a iznenađujuće je koliko je Intruder okretan u gustom prometu. U laganoj vožnji se ovaj motocikl pokazao odličnim, a niti vrlo gruba mjenjačka kutija ne dolazi toliko do izražaja kada se stupnjevi prijenosa mjenjaju pod manjim opterećenjem i pri manjem broju okretaja. Važno je napomenuti da tu nije kraj priče, jer nije riječ o još jednoj cestovnoj

Iako osjetno umjereniji od jačeg modela, ovaj Intruder će ponuditi izdašne porcije silovitog ubrzanja

krstarici. M1500 će vas ugodno iznenaditi prilikom svakog odlučnijeg starta, a ako baš odlučite, drugi stupanj prijenosa će vas iznimno brzo dovesti do brzine od 120 km/h. Ovakve performanse ne iznenađuju kada znamo da je on u bliskom srodstvu s Intruderom 1800. Nakon što smo pohvalili upečatljive performanse, potvrdit ćemo navod proizvođača o krajnjoj brzini od 190 km/h, a ujedno ćemo reći da je pri takvim brzinama vožnja pravi fizički napor. Vjetar tada pokušava skinuti noge s oslonaca, a zbog uspravnog položaja sjedenja svu silinu udara vjetra treba podnijeti rukama. Kada se sjetimo brzina preko 200 na koje je sposoban jači model, ovo se doima kao igra, ali ipak je u pitanju respektabilna sposobnost za jedan custom model. Nakon jurnjave treba i usporiti, a tu do izražaja dolaze kočnice. Iako nisu za pohvalu poput onih na M1800R, dovoljno su snažne da sigurno zaustave ovaj motocikl, a nisko težište znači da će i stražnja kočnica biti od velike koristi.

Iako izgleda kao motocikl namijenjen isključivo ravnim dionicama, Intruder će ugodno iznenaditi i na zavojitim dijelovima prometnica. Opet će tu do izražaja doći zavidna stabilnost te osjećaj plovidbe, više nego vožnje, što se može zahvaliti velikoj težini. Makar sposoban za zavoje, Intruder zahtijeva planiranje, jer toliko masivan motocikl nije moguće "bacati" iz zavoja u zavoj, već je potrebno unaprijed znati što namjeravate i shodno tome se pripremiti. Kada smo jednom osjetili koliko povjerenja Intruder ulijeva, vijci s donje strane oslonaca za noge lako su dolazili do podloge, ali treba imati na umu da nedugo za njima do podloge dolazi i golemi ispušni sustav. Tu ćemo reći i pokoju o ovjesu, koji se pokazao dvojako. Blaže neravnine nestaju pod velikim kotačima, kao da ih niti nema, ali kada ovjes dođe do kraja kratkog hoda, neravnine se prenose na cijeli motocikl i vozača. Prva jača poprečna neravnina iznenadit će nespregnog vozača, jer nije rijetko da se tada Intruder ritne, a vozač na čas napusti sjedalo. Naravno da će isto vrijediti i za suvozača. Dok je sjedalo udobno, oslonci za noge su radi ispušnog sustava postav-



Ispušni sustav oslobađa ugodan, iako pomalo suzdržan zvuk

ljeni visoko, pa je položaj sjedenja kao na nekom "R" motociklu, samo što nema mogućnosti naginjanja naprijed i doseganja spremnika goriva. Koliko god zabavan bio, Intruder će tu zabavu ponuditi uglavnom samo vozaču dok, će suputnik nakon nekog vremena vjerovatno početi zanovijetati. Kada je riječ o vožnji, Intruder zahtijeva izvjesna odricanja u pogledu udobnosti, ali istovremeno osigurava toliko osjećaja moći i općenito dobrog raspoloženja, da se radi o poštenoj razmjeni.

Gušti su gušti

Ne. Ne radi se o prosječnom motociklu za prosječnog motociklista. Iako ne donosi onaj osjećaj mehaničkog nasilja koji nam je osiguravao M1800R, Intruder 1500 daleko je od uglavnom umjerenih custom modela kakvi se nude na tržištu. Naravno da ćete s njime moći opuštenu krstariti i uživati u zalascima sunca, ali M1500 donosi i još znatno više. U jednom vrlo kultiviranom i zapravo pitomom okviru ovaj motocikl pruža performanse koje nisu na razini jačeg modela, ali i dalje su impresivne ako znamo o kojoj klasi se radi. Brzina od 190 km/h nije nešto što treba shvatiti olako, a isto vrijedi i za ubrzanja, odno-



sno međuubrzanja za koja je Intruder sposoban. Kada u prva tri stupnja prijenosa odlučno otvorite gas, kazaljka brzinomjera će se naglo pomaknuti prema desno, nakon čega će zastati tek toliko da vozač uz udarac iz mjenjačke kutije "zašalta" u višu brzinu. U četvrtom i petom stupnju prijenosa ubrzanja posve očekivano slabe, ali su i dalje uvjerljiva i odlučna.

Što se tiče žedi, Intruder nije pretjerano zahtjevan, pa gotovo savršenom preciznošću nakon 200 km mješovite vožnje naznači da smo došli do rezerve u 18 litarskom spremniku goriva. Tada u spremnik stane kojih 15 litara, a nakon malo matematike dolazimo do zaključka da se prosječna potrošnja kreće oko 7,5 litara na 100 km. Konstantna umjerena vožnja zasigurno će taj broj smanjiti, ali isto tako smo sigurni da Intruder može progutati i osjetno više ako bismo odlučili cijeli spremnik potrošiti jureći autocestom.

Pogledamo li malo kroz ekonomsku prizmu, čini nam se da za nemalu svotu od 97.487 kn Intruder 1500 nudi zaista obilnu porciju pravog motocikla. Što se konkurencije tiče, pada nam na pamet nekoliko motocikala, ali usporedbe zapravo uvelike ovise o tome koliko široko želimo gledati. Okvirno iste cijene, zapremine i snage je Yamaha XVS 1300A Midnight Star, koja za 88.950 kn nudi zanimljivu alternativu, ali Intruder 1500 zapravo nudi zanimljivu kombinaciju umjerenosti i pretjerivanja. Naravno, ukoliko zaista želite negirati svaku umjerenost, pripremite još kojih 15 tisuća kn više, pa u garažu dovezite Suzuki M1800R, koji nas je istinski osvojio svojom sirovom snagom te kombinacijama adrenalina i testosterona koje je u nama budio.

Cijeli ovaj tekst prožet je usporedbama postojećeg modela M1800R i novog Intrudera 1500 koji smo testirali, a iz svega toga možemo zaključiti da je slabiji model više "custom", a manje "power" krstarica te da će zasigurno pronaći svoje kupce. Možda nije najudobniji motocikl na svijetu, ali Intruder će spremno brundati zavojitim prometnicama i vlasniku dopustiti uživanje u scenografiji. Ipak, kada se ukaže prilika, u većini slučajeva će biti dovoljno otvoriti gas da bi iz pitomog medvjeda ovaj grmalj postao divlja zvijer. Intruder će se snaći i u gradskoj vožnji, pri čemu će odlučni startovi sa semafora osigurati začuđen izraz na licima promatrača. Onima koji ne vjeruju očima da je ta "mrcina" upravo u nekoliko stotina metara ubrzala osjetno preko 100 km/h, zvuk koji tada oslobađa ju ispušne cijevi jasno će reći da se događa nešto veliko. Agresivna vožnja na koju je Intruder itekako spreman poseban je užitek, pogotovo kada znamo da upravljamo s preko 300 kilograma i gotovo litru i pol radnog obujma. U sjeni izdašnih količina zabave koje M1500 pruža svaka zamjerka gotovo posve nestaje, a ono što ostaje teško je opisati riječima. No, moramo vas i upozoriti: Čak i ako niste skloni ovakvim motociklima, kada jednom doživite sve što Intruder 1500 pruža, teško ćete prestati misliti na njega. ■



Tek naupadljiva oznaka ispod sjedala govori o obilnoj zapremini agregata



Kada jednom počnete vjerovati ovom golijatu prolasci kroz zavoje će biti sve zabavniji

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni, V-2 pod 54°
Promjer x hod: 96 x 101 mm
Obujam: 1.462 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 9,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Objes: izokrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 130 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 108 mm
Gume: prednja 120/70-18, stražnja 200/50-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 290 mm i kočione čeljusti s 2 klipića, straga disk promjera 275 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.410, širina 870, visina sjedala 775, osovinski razmak 1.690, težina 328 kg
Deklarirano: snaga - 80 ks (59 kW) - 4.800 okr/min, maks. okr. moment - 126 Nm pri 2.700 okr/min
Spremnik goriva: 18 l
Max. brzina: 190 km/h

+ izgled, karizma, stabilnost, cijena

- grub mjenjač, smještaj nižih vozača, zaštita od vjetra



Svojim dimenzijama, ali i izgledom je Intruder 1500 zaista upečatljiv motocikl