



BARDZIEJ SPORTOWO NIŻ MYŚLISZ...

Intruder M1800R z 2007 roku od pierwszych chwil dostarcza emocji, o które ciężko podejrzewać maszyny plasujące się w sektorze cruiserów.



TEST

Pejsner

redakcja@wiadomoscimotocyklowe.pl

Zacznijmy od tego, co nam się podoba. Motocyklowa jednostka napędowa o pojemności 1800ccm musi wzbudzać respekt. Większość laików nie wyobraża sobie, że to w ogóle możliwe. Druga rzecz to tylna opona. Obręcz wymaga zastosowania 240-ki, która w rzeczywistości wygląda jak walec. Suzuki podaje, że Intruder M1800R rozwija moc 125KM. To oczywiście w dzisiejszych czasach nie rzuca na kolana, ale kiedy zwrócimy uwagę na wartość momentu obrotowego wynoszącą 112NM przy 3,200 obr/min ściągnęliśmy w dowodzie uznania czapki z głów. Taki moment można porównać tylko z Kawasaki ZZ-R1400. Żeby wyhamować, zastosowano układ wykorzystany w najlepszym se-

ryjnie produkowanym motocyklu sportowym przed rokiem 2007. Dwie tarcze hamulcowe o średnicy 310mm z czterotłoczkowymi zaciskami przywędrowały prosto z Suzuki GSX-R1000K6.

Wygląd również budzi respekt. Motocykl wygląda jak pojazd, którym Batman mógłby ścigać Jokera po ulicach Gotham City. Łączy w sobie futurystyczny design z tradycyjnym wyglądem choppera, który przy najmniejszym odkręceniu gazu mógłby pozwyjać asfalt w całej Polsce centralnej.

Podczas jazdy okazuje się, że układ hamulcowy jest, co prawda rodem z GSX-R 1000, ale ma do powstrzymania motocykl o blisko dwa razy większej masie. W związku z tym, droga hamowania Intrudera jest nieporównywalnie dłuższa i ktoś, kto jest przyzwyczajony do osiągnięć ścigaczy może się nie zmieścić w swój pierwszy zakręt. Hamulcom brakuje subtelności i wy-czucia. My na miejscu Suzuki,

zwiększylibyśmy średnicę tarcz hamulcowych i zastosowali sześć-tłoczkowe zaciski. Oczywiście krytyka dotyczy osiągnięć w relacji motocykl sportowy kontra chopper. W świecie cruiserów Intruder podnosi efektywność hamowania do nowego poziomu. W odróżnieniu od ścigaczy tutaj trzeba interweniować również „tyłem” i po chwili wszystko jest już pod kontrolą. Zdecydowany, mocny nacisk robi swoje.

Jako motocykl, który miał zbliżyć świat maszyn sportowych ze świa-

cykl przycierał podnóżkami. Na rondach snop iskier ciągnął się większym ogonem niż gwiazda betlejemka. W każdym zakręcie podnóżki błyskawicznie dotykały asfaltu i nie pozwalały zacieśnić złożenia wypychając przednie koło na zewnętrzną. Ścierały się przy tym w takim tempie, że gdyby test trwał godzinę dłużej musieliśmy wracać z nogami uniesionymi w powietrzu.

To wielka szkoda, bo Intruder wyjątkowo ochoczo zmieniał kierunki. To się zupełnie nie zgadzało.

Dwie tarcze hamulcowe o średnicy 310mm z czterotłoczkowymi zaciskami przywędrowały prosto z Suzuki GSX-R1000K6. >>

tem cruiserów, Intruder ponosi totalną porażkę w departamencie prześwitu. Z przerażeniem zastanawialiśmy co będzie się działo w zakrętach, kiedy już podczas zwykłego składania na lewo i prawo w celu zagrzenia opon, moto-

Przy tak dużym rozstawie osi i tylnej oponie szerokiej jak walec motocykl ten powinien chcieć jeździć wyłącznie na wprost. Naturalnie, Intruder zawdzięcza swoją szybkość i lekkość przy zmianie kierunku doskonałej centralizacji masy.



Specyfikacje techniczne



SILNIK

Typ	1783 ccm, V-2 54°, chłodzony cieczą
Średn. x skok tłoka	112,0 mm x 90,5 mm
Stopień sprężenia	10,5:1
Zasilanie paliwem	elektroniczny wtrysk paliwa
Moc maks.	125 KM@6500 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	160 Nm@3200 obr./min

PODWOZIE

Rama	Stalowa
Zawieszenie przód	widelec UPS, bez regulacji
Zawieszenie tył	pojedynczy wahacz wleczony, reg.napięcie wstępnego sprężyny"
Hamulec przód	tarcze 300 mm, dwutłoczkowe zaciski
Hamulec tył	tarcza 220mm, jednotłoczkowy zacisk

WYMIARY

Rozstaw osi	1 710 mm
Wys. siedzenia	705 mm
Waga	nie podano
Poj. zbiornika paliwa	19,5 L

CENA

24 900 zł

Doskonale spisuje się również przednie zawieszenie na dohamowaniu przy wejściu w zakręt. Jak na cruisera demonstruje wyjątkowe wręcz możliwości. Pochłania nierówności a jednocześnie zachowuje niezbędną sztywność pozwalającą utrzymać przednie koło w jednej linii. Widelec nie „wpada” po mocnym wciśnięciu hamulca tylko działa progresywnie. Pod tym względem w swojej klasie Intruder to absolutna sensacja. Zachowanie zawieszenia w centrum zakrętu można właściwie pominąć, bo M1800R nie da się tak naprawdę złożyć. Na wyjściu

tylni amortyzator radzi sobie w wymiennie z obciążeniem powodowanym przez przyspieszenie. Ma on możliwość regulacji napięcia wstępnego i przyznajemy mu tutaj maksymalną ilość punktów. Silnik jest najmocniejszym punktem Intrudera. Hamownia pokazała zaledwie 105KM na tylnym kole, ale potężny moment obrotowy wystarczyłby do wyciągnięcia Titanica z głębin Atlantyku. Kiedy wyjeżdżałem rano na mokrych jeszcze drogach motocykl „miał” tylnym kołem przez wszystkie trzy biegi, dzięki czemu większość ul.

Puławskiej w Warszawie udało się przejechać bokiem. Precyzja wtrysku paliwa jest porównywalna z motocyklami sportowymi i pozwala na łatwe kontrolowanie uślizgu tylnej opony. Kiedy na suchym asfalcie pozwolimy Intruderowi rozciągnąć nieco nogi okaże się, że moc wzrasta bardzo liniowo aż do 7000 obr./min. Pierwszy bieg, rozpędzi maszynę do 70km/h, drugi do 120 a trzeci do 140km/h. Przy około 170km/h przyspieszenie zdecydowanie traci swoją dynamikę, ale maszyna ciągle się rozpędzała.

W końcu licznik pokaże około 218km/h. Ten silnik to poważna sprawa. Intruder M1800R to wyjątkowy motocykl w swojej klasie. Porównanie z innymi cruiserami wypada jak porównanie Mariusza Pudzianowskiego z większością Strongmenów. Podczas, kiedy tamci sapią ociekając tłuszczem Mariusz jest potężnie umięśniony i znacznie bardziej sprawny. Układ hamulcowy, łatwość skrętu i doskonały technologicznie silnik czyni z Intrudera klasę samą dla siebie. Lecz chociaż to ogromny krok dla cruiserów,

to zaledwie malutki kroczek do zbliżenia z osiągnięciami maszyn sportowych. Taki tip-top właściciel. W porównaniu z maszynami sportowymi motocykl ciągle nie skręca i nie hamuje, a 125KM przy tej masie to bardzo słaby wynik. Na szczęście widać tutaj drżący potencjał. Potrzebne jest tylko trochę odwagi i bardziej radykalne podejście. Wystarczy skrócić nieco rozstaw osi, poprawić prześwit i podnieść moc do 170KM. Suzuki miałyby wtedy motocykl, który mógłby konkurować z Yamahą V-max.