

motorMania

Test: Suzuki Intruder M800

Summer Time

Suzuki przygotowało specjalną ofertę na letnie upały. Intruder M800 dostał szybę, wygodne oparcie dla pasażera, gmole i wakacyjną cenę: 37 000 zł. Wysłaliśmy Gienka, żeby sprawdził o co chodzi.

Tekst: Eugeniusz Śnieżko. Zdjęcia: Darek Borowicz



SILNIK

Jednostką napędową Intrudera M800 jest chłodzona cieczą, osmioletnia, dwucylindrowa jednostka widlasta o pojemności 805 cm³ z kątem rozwarcia cylindrów 45 stopni. Wykorzystując układ wtrysku paliwa stanowi zaawansowane technologicznie dziedzictwo motocykli Suzuki typu cruiser. Zaawansowany i wydajny układ wtryskowy (FI) wykorzystuje układ dwóch przepustnic SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve).

UKŁAD ZASILANIA

Układ zasilania jest wyposażony w system kontroli prędkości obrotowej biegu jałowego, który pozwolił na wyeliminowanie układu ssania i skraca czas rozgrzewania silnika. Moduł sterujący pracą silnika (ECM) wykorzystuje 32-bitowy procesor o dużej mocy obliczeniowej, zaś w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń w układzie wydechowym zastosowano układ PAIR (Pulsed AIR).

RAMA

Stalowa, podwójna rama kołyskowa połączona jest ze szkieletem tylnej części motocykla wykonanej ze stali nierdzewnej. Odlewane ze stopu aluminium 16-calowe przednie i 15-calowe tylne obręcze kół zostały wykończone w kolorze błyszczącego srebra. Wszystkie zmiany nadwozia podkreślają sportowy wygląd. Niezmieniony natomiast pozostał przedni odwrócony widelec z rurami nośnymi o średnicy 41 mm.

PASAŻER

Nasza druga połowa najbardziej doceni wygodne oparcie wersji Summer Excursion. Teraz nawet najbardziej gwałtowne przyspieszenie nie będzie jej straszne. Najbardziej praktycznym usprawnieniem dla kierowcy będzie oczywiście chroniąca przed wiatrem szyba.

**KIEROWNICA**

Kierownica została przesunięta w stronę kierowcy, co pozwala na zachowanie wygodniejszej pozycji w czasie jazdy. Nowy kształt szerokiego siedziska idealnie współgra z nowym, tylnym błotnikiem i dostępną opcjonalnie pokrywą tylnej części motocykla.

**PRZOD**

W nowym, wbudowanym w osłonę zespołu wskaźników znajduje się wskaźnik poziomu paliwa i zegar. Zmieniony został również kształt lampy tylnej wyposażonej w diody LED tak, aby lepiej pasował do nowego kształtu tylnej części motocykla.

DANE TECHNICZNE**SILNIK**

Typ: 805 ccm, 2-cylindrowy, V 45, chłodzony cieczą

Śred. x skok: 83 mm x 74.4mm

Stopień sprężania: 9.4:1

Zasilanie paliwem: elektroniczny wtrysk paliwa

Moc maks.: 53 KM@ 6000 obr./min.

Maks moment Obr.: 63 Nm @ 3200 obr./min.

PODWOZIE

Rama: stalowa

Zawieszenie przód: widelec teleskopowy
Zawieszenie tył: wahacz wleczony, sprężyna spiralna, 7-stopniowa reg. nap. wstpn.

Hamulec przedni: tarczowy

Hamulec tylny: bębnowy

WYMIARY

Rozstaw osi: 1655 mm

Wysokość siodła: 700 mm

Masa sucha: 269 kg

Pojemność zbiornika paliwa: 15.5 l

CENA: 37 000 ZŁ

W tym miesiącu testujemy dla Was najmniejszego brata z gamy cruiserów oferowanych przez Suzuki. Udostępniony przez Suzuki Motor Poland egzemplarz pochodzi z limitowanej serii o swojsko brzmiącej nazwie – „Letnia Wycieczka”. Nazwa wzięła się od dodatkowego wyposażenia Intrudera – akcesoryjnej szyby, gmoli oraz oparcia pasażera. Akcesoria zamontowane w motocyklu podnoszą cenę o 2600 zł, ale dla miłośników wojaży we dwoje, z nogami do przodu wydają się być niezastąpione. Kierujący ma zapewnioną ochronę przez naporem niechcianych strug powietrza – dzięki szybkiej przy prędkościach powyżej 120 km/h wiatr nie ściąga nas z siedzenia. Oparcie pasażera da nam pewność, że „sztuka nie spadła” podczas gwałtownego, jak na możliwości silnika, przyspieszania (dodatkowa oszczędność na koszulce z tym popularnym napisem - naturalnie w oryginale pierwsze słowo nie ma liter „zt” ale my jesteśmy gentelmanami). Kwestię funkcjonalności gmoli potraktujemy minutą ciszy... Generalnie jednak, dodatkowe wyposażenie jest wysokiej jakości, a dodatkową zaletą jest fakt, że elementy te wyglądają tak, jakby były integralną częścią motocykla. Co ważne, cena nie wprawia w osłupienie.

Suzuki reklamuje Intrudera jako połączenie innowacyjnych technologii z klasyczną stylizacją. M800 jest modelem, który dosyć

dobrze sprzedaje się na naszym niezbyt chłonnym rynku nowych jednośladów. W czym tkwi sekret tego sukcesu? Otóż slogany reklamowe producenta z Hammamatsu rzeczywiście zawierają sporo prawdy. Długie i przysadziste oblicze małego Intrudera wzbudza powszechne zainteresowanie, linia tego bogato zdobionego chromowanymi elementami motocykla jest elegancka. Tylne światła z diodami LED oraz zestaw kontrolki (zapiętego biegu, świateł, kierunkowskazów oraz FI) umieszczone tuż nad wlewem paliwa dobrze komponują się z resztą motocykla. Zegary kształtem przypominają te zastosowane w Hondzie VT1300CX – analogowy prędkościomierz, ciekłokrystaliczny licznik przebiegu oraz wskaźnik poziomu paliwa. Wskaźnik zasługuje na słowa uznania – wiernie oddawał stan posiadania „zupy” w zbiorniku, czego nie można powiedzieć o prędkościomierzu, któremu zdarzało się wariować i „zamykać szafę” podczas przegazówek na światłach. Ostatnią rzeczą, do której można by się przyczepić jest napęd za pomocą wału kardana – pomimo całej swojej bezawaryjności i bezobsługowości wygląda po prostu nijak. Duża zębata w połączeniu z grubym paskiem napędowym na pewno wzbudzałyby większy respekt i podniosłyby przynajmniej o 5 pkt współczynnik lansu na mieście. Gdy posadzimy wreszcie nasze szanowne cztery



litery na siedzeniu, wszystkie niedociągnięcia związane z wyglądem szybko odejdą w niepamięć. Jest wygodnie na tyle, żebyśmy przestali przejmować złośliwymi uwagami kumpli jeżdżących na „sportach”.



Chłodzone cieczą V2 zaskakuje w ułamek sekundy po naciśnięciu rozrusznika. Kąt rozwarcia cylindrów wynoszący 45 stopni jest kolejnym argumentem dla fanów motocykli H-D (podobno to jedyny „słuszny” kąt). Reszta jednostki napędowej obsługiwanej jednym wałkiem rozrządu jest jak najbardziej nowoczesna. Mamy tu system dwóch przepustnic SDTV, wielootworowe wtryskiwacze oraz system dopalania spalin PAIR – wszystko od lat stosowane w sportowych modelach Suzuki. Wszystko działa bez zarzutu – pod względem jakości systemów zasilania, reakcji na gaz we wszystkich położeniach przepustnicy Suzuki zawsze stawiło poprzeczkę bardzo wysoko. Nie inaczej jest w tym przypadku. Fałka dobrze prezentuje się na tle konkurencji pod względem osiągnięć, 53 KM przy 6000 rpm oraz 69 NM nie wyrywają z butów, ale w zupełności wystarczają do swobodnego przemieszczania się. Mimo braku słowa „power” w nazwie tego cruisera, to ważące 269 kg bydle bez problemów rozpędza się do prędkości 130-140 km/h, a na dłuższej prostej, przy odrobinie samozaparcia, można wycisnąć jeszcze więcej. Skrzynia biegów jest bezproblemowa. Na największe, naszym zdaniem, uznanie zasługuje podwozie oraz zawieszenie Intrudera. Wysoko umieszczony środek ciężkości daje się we znaki jedynie podczas przeciskania się między samochodami oraz przy hamowaniu. Gdy dotrzemy już na pole position musimy pamiętać o szybkim zdjęciu nóg z daleko wysuniętych podnóżków. Jeśli jednak zapewnimy sobie minimum prędkości pozostaje nam delektować się ultra-stabilnym podwoziem. Niezależnie od tego, czy jedziemy 20, czy też 120 na godzinę motocykl składa się w zakręty bardzo progresywnie i przewidywalnie. Szybkość zmiany kierunków także jest na bardzo dobrym poziomie. Kończący się prześwit jest sygnalizowany przycierającymi podnóżkami, jednak dzieje się to na tyle późno, żeby nie zepsuć kierowcy frajdy z winklowania tym wielorybem. Geometria daje nam dużo pewności siebie, natomiast zestrojenie zawieszenia złożonego z widelca USD oraz centralnego amora

o 7-stopniowej regulacji napięcia wstępnego sprężyny możemy nazwać kwintesencją



komfortu. Całości, niestety nie dopełniają doskonale hamulce. Z tyłu zastosowano bęben, skuteczność którego jest mizerna - z przodu mamy pojedynczą tarczę hamulcową obsługiwaną przez dwutłoczkowy zacisk. Przy leniwej jeździe z prędkościami spacerowymi to rozwiązanie spełnia zadanie bardzo dobrze, jeśli jednak spróbujemy jechać dynamicznie to po kilku hamowaniach da się we znaki okrutny fading. Zastosowanie oplotów może ten moment nieco



odwlec, ale za efekt „puchnięcia” hamulca odpowiedzialne są nie tylko przewody, lecz także pozostałe elementy układu hamulcowego. Dział hamulców – zdecydowanie do poprawy, jeśli Intruder ma być jeżdżony dynamicznie. Poza tym M800 robi bardzo przyzwoite wrażenie. Jeżeli zależy nam głównie na image’u i praktyczności, a do szczęścia nie są nam potrzebne powalające osiągi to Summer

Excursion będzie doskonałym wyborem. **BMW**

