

► PŘEDSTAVENÍ | Suzuki Intruder C1500T

Introš v cestovním

Patnáctistovka Intruder v dragsterovém hávu à la M1800R měla jepičí život. Nyní se vrací v podobě, která má naděje na úspěch podstatně větší – coby komfortní turista.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Suzuki

Vlastně se tomu neúspěchu předchozí M1500 není co divit. Dragsterový vzhled řady M není každému po chuti, a když už, sáhne sportovně zalo-

žený trásničkář po brutální osmnáctistovce. Tohle bylo o vkusu, ne o penězích. Škoda ale zahodit povedený stroj do šrotu jen kvůli tomu, že marketing netrefil tvář. Technicky špičkový motor totiž jednoznačně

nadchnul svou ochotou spolupracovat v jakýchkoli otáčkách při nečekané jemnosti dané i vstřikováním se dvěma klapkami. Jednovačkový čtyřventilový vodník měl krásně lineární průběh výkonu a se svý-

mi 80 koňmi a 126 newtonmetry to rozhodně nebyl lenochod. Pro C1500T Suzuki zatím výkon oficiálně neudala, nicméně říká, že je to nejsilnější jádro ve své třídě od litru do 1600 kubíků. Pro účely turistického stroje bude určitě skvělý. Naopak na cestování příliš nebyl podvozek, který se jevil jako hodně sportovně tvrdý, a ačkoli ještě neznáme zdvihy odpružení, dá se čekat, že i na tomhle inženýři zapracovali. Však také tiskové materiály slibují skvělé chování na dlouhých cestách. Zadek pořád chodí přes jeden centrální tlumič pod sedlem, přední USD vidle ale byla nahrazena klasikou. Chybí také jeden brzdový kotouč,



TECHNICKÉ ÚDAJE	
Suzuki Intruder C1500T	
Objem	1462 cm ³
Výkon	neudán
Točivý moment	neudán
Hmotnost	363 kg (provozní)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V54°, OHC/4, vrtání × zdvih 96 × 101 mm, kompresní poměr 9,5:1, dvě svíčky na válec, vstřikování SDTV, elektrický startér, antihoppingová spojka, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem	
Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, brzdy vpředu kotouč, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč, pneu vpředu 130/80R17, vzadu 200/60R16, lité sedmipaprskové ráfky	
Parametry: délka 2570 mm, šířka 990 mm, výška 1440 mm, sedlo 720 mm, rozvor 1675 mm, úhel řízení 31,2°, stopa 132 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 18 l, olejová náplň 4 l	

i když téčko má o 35 kilo víc. Rozměry gum jsou možná překvapivě stejné, akorát vpředu i vzadu zmizel na průměru jeden palec. A hlavně namísto vrtulového designu ráfků je tady sedm úzkých paprsků. Totální změna osobnosti proběhla „zvnějšku“. Až na pár drobností (chromovaná obroučka světlometu či ventilová víka) je Introš kompletně černý. A díky bohu že leskle, Japonci nepodlehli mánii dělat všechno v nepraktické matné. Výsledkem je decentně se tvářící cestovní cruiser, který potěší velkým plexi s optimalizovaným tvarem, skořepinovými uzamykatelnými brašnami a klasickou kapličkou na nádrži, která kromě tachometru schovává i palivoměr a na digitálním displeji zobrazuje zařazený kvalt. Jo, tohle „alter ego“ patnáctistovce sluší daleko víc. ■