

Cestovatel ve fraku

Možná se vám v té černé může nový Intruder C1500T zdát jako zlý hoch. Jenže když se na něm projedete, zjistíte, že více než omšelou kůži pobitou cvočky jeho zbarvení evokuje elegantní večerní oblek.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Tahle motorka už tady jednou byla. Psal se rok 2009 a Suzuki vedle svých tehdy šokujících (ta motorka má koule dodneška) M1800R, které více než cruisery připomínaly dragstery, nasadila nového Intrudera M1500. Motorka ve stejném kontroverzním plastovém designu měla oslovit svou snadnější ovladatelností, pramenící z podstatně užší zadní gumy, a příjemnějším motorem, který za sebou neshrnoval asfalt při každém prudším otočení plynu. A samozřejmě také výrazně nižší cenou. Jenže neoslovila. Kdo toužil po adrenalinu, kupoval osmnáctistovku, kdo po jemnějším charakteru, ten neměl potřebu si pořizovat agresivně stříženou motorku. A tak po jepičím životě patnáctistovka upadla v zapomnění.

A teď se vrací, v novém hávu a s novým posláním, jako by tenthle přístup okoukala od mnohých českých politiků. V černočerném outfitu, ovšem dnes již ne jako

mladý neurvalý chuligán, nýbrž coby elegantní cestovatel s velkým plexi a rozměrnými, oku lahodícími brašnami. Tomu se říká změna identity!

Co je jinak

Patnáctistovka v emku byla přeci jen dost sportovní na to, aby z ní v Suzuki udělali cestáka pouhým přelakováním a doplněním zmiňovaných cestovatelských nezbytností. Motor má jiné nastavení, sací hrdla jsou o milimetr větší, ubyl jeden koník, ale přibyl po svezení reklamuje, že sedí na cruiserovské poměry nějak vysoko, mně to nejdřív nepřišlo, ale pak mu musím dát za pravdu. Udávaných 720 mm je sice nízká

hodnota, ale pocitově člověk sedí tak nějak jako na koni. Což je sice v rozporu s cruiserovskými pravidly, ale já za to dávám palec nahoru – ač prcek, nohama dosáhnou na zem pořád parádně, a přitom se motorka mnohem lépe vodí při nízkých rychlostech, než kdyby člověk seděl zaražený pět centimetrů nad zemí. Je to zvláštní, ale je to tak, fotili jsme ještě jiného cruisera, podobně těžkého, ale s nižším sezením, a ten rozdíl v ovladatelnosti při pomalé jízdě ve prospěch Intrudera byl citelný.

Výhled ze sedla na řídítka a vrchní brýle není žádný velký odraz, možná dobře, že je vše černé. Nečekejte hru detailů, není

Krása funkčnosti

Sedlo samotné je podle očekávání pěkně pohodlné, spíše tvrdšího rázu, to já rád. Dlouhán David po svezení reklamuje, že sedí na cruiserovské poměry nějak vysoko, mně to nejdřív nepřišlo, ale pak mu musím dát za pravdu. Udávaných 720 mm je sice nízká

hodnota, ale pocitově člověk sedí tak nějak jako na koni. Což je sice v rozporu s cruiserovskými pravidly, ale já za to dávám palec nahoru – ač prcek, nohama dosáhnou na zem pořád parádně, a přitom se motorka mnohem lépe vodí při nízkých rychlostech, než kdyby člověk seděl zaražený pět centimetrů nad zemí. Je to zvláštní, ale je to tak, fotili jsme ještě jiného cruisera, podobně těžkého, ale s nižším sezením, a ten rozdíl v ovladatelnosti při pomalé jízdě ve prospěch Intrudera byl citelný.

Výhled ze sedla na řídítka a vrchní brýle není žádný velký odraz, možná dobře, že je vše černé. Nečekejte hru detailů, není



Vypadá strože, ale nabízí i palivoměr a ukazatel zařazené rychlosti

tu nic vyložené ošklivé, ale taky nic, z čeho by vyzařovala láska k detailu. To platí vlastně pro celou motorku, pár šikovných řešení, ale jinak je Intruder poskládaný velice racionálně a solidně. Jen si prostě nesednete do kavárny a nebudete se kochat drobnostmi, jakými vás rozmazluje třeba právě Road King. Jenže ten taky stojí bezmála jednou tolik, takže člověk velice záhy dojde k tomu, že vlastně žádná cingrálka, frézování a vychytávky nepotřebuje.

Krása spočívá ve funkčnosti, chtělo by se říci, a Introš v tomto ohledu sbírá kladné body třeba za nastavitelnou brzdovou páčku, což je prvek, který jinak velké cruisery sverpě odmítají. Také kolíbkou řazení musím vyzdvihnout vysoko do oblak: vzhledově žádný odraz, ale to umístění! Přední část je stejná jako kdekoli jinde, s tou nikdy problémy nemám, ale ta zadní, kterou šlapejte patou, ta mi pravidelně u všech cruiserů překáží, neboť omezuje pozici nohy na plošině. Ne tak u Introše, tady je až za plotnou a tak nizoučko, že nohu jen lehce posunete vzad, ani ji skoro nemusíte zvedat, a navíc je to jen malý pedálek, žádná štangla. Opět drobnost nikoli estetického, nýbrž funkčního charakteru, to je mi vždy milejší než naopak.

Bez řazení

Vzhledem ke geografické poloze naší redakce a zastoupení Suzuki mě jako vždy čeká cesta přes ucpané centrum Prahy. Manévrovací schopnosti na místě i při pomalé jízdě jsou u Intrudera velice dobré, překvapivě se necítím jako maličký kormidelník obrovské lodi, jak to u těchto strojů mívám, ale vše mi ergonomicky celkem padne. Jasně, se svou nízkou 174 cm nikdy nebudu velkým cruiserem pasovat na míru, ale v případě Introše je to jedna z těch lepších variant. Neřekl bych, že s touhle motorkou budete lítat zácpami jako na skútru, ale když si zvyknete na šířku kufrobrašen, tak vaší krasojízdě nestojí nic v cestě.

Ve městě zpočátku bojuji s motorem, resp. jeho napřevodováním. Odjíždím od Suzuki, dávám za dvě, za tři a hned zase za dvě, protože motor málem zdechnul a ještě mi u toho chtěl nařadit (svě k tomu řekl i kardan), ačkoli se mi zdálo, že jedu už dost rychle. Kvalty jsou tááák dlouhé! Pomalá jízda je na jedničku, dvojku můžete zařadit až tak ve třiceti a na trojku do padesáti zapomeňte. Je to jen o zvyku a vlastně to není špatné, poněvadž skoro neřadíte: kolony jedničkou, středně rychlé pasáže dvojkou, a když víte, že poplujete, tak dáte za tři.

Od volnoběhu ne

Docela by mě zajímalo, kolik v tu chvíli motor točí, což se bohužel nedozvím, neboť chybí otáčkoměr – ne že byste ho potřebovali, spíš jen pro zvědavost. Na tuty to ale nebude žádných harykovských bublavých pat-

náct šestnáct stovek. Tohle je totiž čtyřventilové dablóháččko, a chová se přesně podle toho. Nečekejte samozřejmě žádné GSX-R, ačkoli tiskové materiály jsou plné toho, jak má Intruder podobně řešené vstřikování se dvěma klapkami či sofistikované vnitřní prostředí válců, ale prostě tohle je točivý čtyřventil a basta. Taký má hned tři airboxy, to jen tak někde nenajdete, a sportovní původ hledejte i u antihoppingové spojky s jakousi formou posilovače, která u velkoobjemového dvouválců má své velké opodstatnění.

Čtyřventilovému rozvodu odpovídá i průběh výkonu. Sedíte sice na patnáctistovce s více než 130 newtonmetry při nizoučkových 2600 otáčkách, ale motor jako by tento fakt odmítal vzít na vědomí. Negativně se to projeví, když potřebujete ve městě něco rychle předjet, máte dvojkou, dáte plyn a motorka sice zrychlí, nicméně rozhodně hůř, než byste od takového motoru čekali. Ale ono to hodně souvisí s těmi dlouhými převody. Na dvojkou totiž omezo-vač zasahuje až za 120 km/h! Není se pak čemu divit, že hlavní záťah přichází až někde za 70 km/h.

Energie v cestovatelském

Po těchto zkušenostech jsem mimoměstskou dynamiku viděl hodně skepticky. Čtyřku řadíte nejdříve v 70, pětku tak v pětáosmdesáti, to bude asi pěkná lemra... Jaké však bylo moje překvapení, když jsem na pětku v kilu otočil plynem a ručička tachometru se zvesela rozběhla doprava. Jedno auto, druhé auto, třetí auto, ajajaj a už jsem na oficiálně udávané maximálce, aniž by se Intruder tvářil, že ho to zajímá. Tak na tomhle bych pokutu za rychlost dostal asi brzy, fakt vám to vůbec nepříjde, jen otočíte plynem, žádné velké divadlo se nekoná, avšak tachometr mluví jasnou řečí.

A tady musím vývojářům v Suzuki zatleskat, že nehodili patnáctku do šrotu, ale udělali z ní cestáka, neboť přesně takovýto motor se na delší cesty náramně hodí. Je tak jemný, že byste do něj věčkový dvouválec jen těžko řekli, má sametovou reakci na plyn a cestovatelsky gumový charakter. Jako by měl víc síly na pětku při pružném zrychlení než na dvojkou při vytáčení do maxima. Neoslň vás charakterem, ale uživatelskou vstřícností. Navíc ani spotřeba není špatná, já jezdil v pohodě pod šest, a že ne vždy to bylo turisticky.

Vybaveno na cesty

O dobrém sezení pro řidiče již řeč byla (spolujezdce berte spíše menší), o tom, co dělá cestáka cestákem, ještě ne. Velké přední plexi prý v Suzuki velice důkladně testovali, vystřídalí hodně tvárů, než našli ten optimální. Pro mě tahle pléga moc nejsou, znám podobně koncipovaný stroj, kde by mi nešly do helmy turbulence ze spodní části jako od nádrže, nicméně když se hod-



Jako by motor měl víc síly na pětku při pružném zrychlení než na dvojkou při vytáčení do maxima



ně napřímím a zahraji si na velké kluka, je tohle plexi rozhodně jedno z těch lepších.

Uživatelské rozhraní je na první pohled spartánské, malá kaplička na nádrži ukrývá velký tachometr a dva malé LCD displeje, ovšem ty kromě kilometrů a hodin nabízejí i stav paliva v nádrži a hlavně zařazený kvalt (u motoru s touto charakteristikou jednoznačně plus), takže vzato kolem a kolem je to vlastně dosti nadstandardní.

Pochválit musím Introše také za brašny. Skořepina je z ABS plastu, avšak potaženého kůží, odemykání stejným klíčkem jako od zapalování, a odklápěná vrchní část je dostatečně velká. Vodotěsné nejsou, ale nějakou tu přepršku vydrží spolehlivě. Líbí se mi tvarování pravé brašny, která má vespodu vybrání na výfuky, to je opravdu hezký detail.

Pokud byste z nějakého důvodu zatoužili po Introšovi v oholené formě, jde to, ale výsledek nebude nikdy stoprocentní. Po plexi zůstane malíčká konzolka, kterou se při troše shovívavosti naučíte ignorovat, ale se zadkem je to slabší. Brašny jdou sundat parádně, jsou na čtyřech imbusech, při sundávání rámu už se zapotíte výrazně víc a nakonec zjistíte, že vám blatník přesahuje zadní kolo dobře o dvacet čísel. Právě proto, aby brašny mohly být co největší. Tohle je prostě cesták, a ne holý cruiser, takže to zase nandejte zpátky...

Nenápadně příjemný
Turistická motorka bez dobrého podvozku by byla za trest, a i tady

► **V PŘÍŠTÍCH ČMN**

Motocyklem roku se letos u nás podle očekávání stalo BMW R 1200 GS. Otestujeme a přidáme porovnání s posledním vzducháčem, GS Adventure. Myslíte si, že by Němci měli ponechat verzi Adventure se starým motorem, nebo se těšíte, až elektronika a hi-tech pronikne i tam?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

► AKTUÁLNĚ

Projekční plexi

Nedávno jsme vás informovali o prvních testech projekčního plexi, které uskutečnila zatím nijak závazně firma Lazer, a nyní tu máme další firmu, která se zabývá něčím podobným. Britský výrobce revolučních helem Reeve, známý např. helmou s vestavěným zrcadlem (testovali jsme v ČMN 27/2010) nebo vylepšeným modelem, kde se veškeré dění za motorkou přenáší jezdcovi do helmy na displej jako obraz snímáný kamerou, oznámil vývoj motocyklové helmy s průhledovým displejem HUD (head-up display). O výhodách této vychytávky asi netřeba

polemizovat, zvlášť když se podobné HUD displeje již desítky let úspěšně používají v těch nejlepších vozech, o letectví ani nemluvě. Bikerům by to umožnilo sledovat ve svém zorném úhlu veškeré užitečné informace (rychlost, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, GPS navigaci, atd.) aniž by museli spustit zrak z vozovky, což by znamenalo vysoký komfort i zvýšení bezpečnosti. Zajímavé je, že firma Reeve by ráda pronikla s těmito technolo-

giemi i do světa závodů, kde by jezdcovi mohli sledovat např. zbývající počet kol nebo ztrátu na soupeře, což jsou cenné informace pro maximální nasazení. Na rozdíl od Lazera, který oficiálně nic neuvádí, je Reeve ochotná představit svůj záměr v podobě prvního prototypu v horizontu 18 až 24 měsíců.

Je na tom Introš dobře. VŠak i Suzuki vyzdvihuje odpružení do nebes. O velkých zdvihcích jsem mluvil na začátku, jízda samotná je potom docela v pohodě i na hodně rozbitých silnicích. Cestovní enduro z Intrudera nikdy nebude, ale v rámci této kategorie čekejte nadstandard.

Brzdy ve mně zpočátku nebudily moc důvěry: hodně těžká motorka, akorát jeden kotouč vpředu, vzadu docela malý, pouze dvoupístkové třmeny... O tom, že by byly lepší kotouče dva, se s nikým hádat nehodlám, nicméně ani ten jeden není taková tragédie, jak jsem čekal, Harleye s jedním diskem vpředu brzdi podstatně hůř. Chod jak přední páčky, tak zadní páky je docela tvrdý a nesmíte se bát přitlačit, případnou přemíru tlaku eliminuje standardně montované ABS. Jednou jsem začal akčně předjíždět, když vtom na mne v protisměru vybařlo neosvětlené černé auto. Vzal jsem za předeek, co to šlo, a s rezervou zpomalil, abych se zase zařadil zpátky. A to jsem si zprvu moc šanci nedával, zejména když jsem zjistil, že jsem pravou nohou dupnul sice silně, nicméně zcela mimo brzdovou páku...

A tohle je vlastně charakteristika celého „těčkového“ Intrudera. Koukáte se na něj, neurazí, nenadchne. Žádná velká očekávání ve mě nevzbuzoval. A pak všechny moje příkazy plnil tak nějak samozřejmě, že jsem si najednou uvědomil, jak moc příjemný cestovní cruiser tohle je. Pod slovíčkem „charakter“ se většinou skrývá nějaký vrtoch, jenž se

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki Intruder C1500T

Objem	1462 cm ³
Výkon	58 kW/79 k@4800
Točivý moment	131 Nm@2600
Hmotnost	363 kg (provozní)
Cena	334 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V54°, OHC/4, vrtání × zdvih 96 × 101 mm, kompresní poměr 9,5:1, vstříkávání SDTV Ø 43 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový dvojtyp kolébkový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 45 mm, zdvih 130 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 108 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 330 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 275 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 130/80R17, vzadu 200/60R16, lité ráfky 3,00"/5,00"

Parametry: délka 2570 mm, šířka 990 mm, výška 1440 mm, sedlo 720 mm, rozvor 1675 mm, úhel řízení 31,1°, stopa 132 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 18 l, olejová náplň 4 l, užitečná hmotnost 197 kg, max. rychlost 155 km/h

VERDIKT

Suzuki Intruder C1500T

Motor	6/10
Podvozek	6/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	8/10
Sport	4/10
Výkon/Cena	6/10

u toho kterého stroje buď naučíte respektovat jako součást jeho osobnosti, nebo jej budete nenávidět. Z tohoto pohledu mi Intruder přijde jako charakteru prost, což je však mezi cestovními stroji, na nichž hodláte zdolávat stovky kilometrů na jeden záta, míněno jako pochvala.

Motocykl do testu zapůjčila firma Suzuki Motor Czech.



giemi i do světa závodů, kde by jezdcovi mohli sledovat např. zbývající počet kol nebo ztrátu na soupeře, což jsou cenné informace pro maximální nasazení. Na rozdíl od Lazera, který oficiálně nic neuvádí, je Reeve ochotná představit svůj záměr v podobě prvního prototypu v horizontu 18 až 24 měsíců.

Vychytaná bunda pro každý den

Oblečení, které odolá jakémukoliv počasí a vždy vám dopřije komfort, to je pro motorkáře absolutně nenahraditelná věc. V nabídce jihočeské firmy MBW najdete oděv, který výše uvedené do puntíku plní. Jedná se o pánskou textilní bundu Neat z řady Lime, která sice na první pohled vypadá jako většina povedených textilních bund se zajímavým střihem a bohatými reflexními prvky, nicméně v sobě ukrývá mnoho výhod, jež ji řadí mezi nejuniverzálnější motocyklové bundy na trhu.

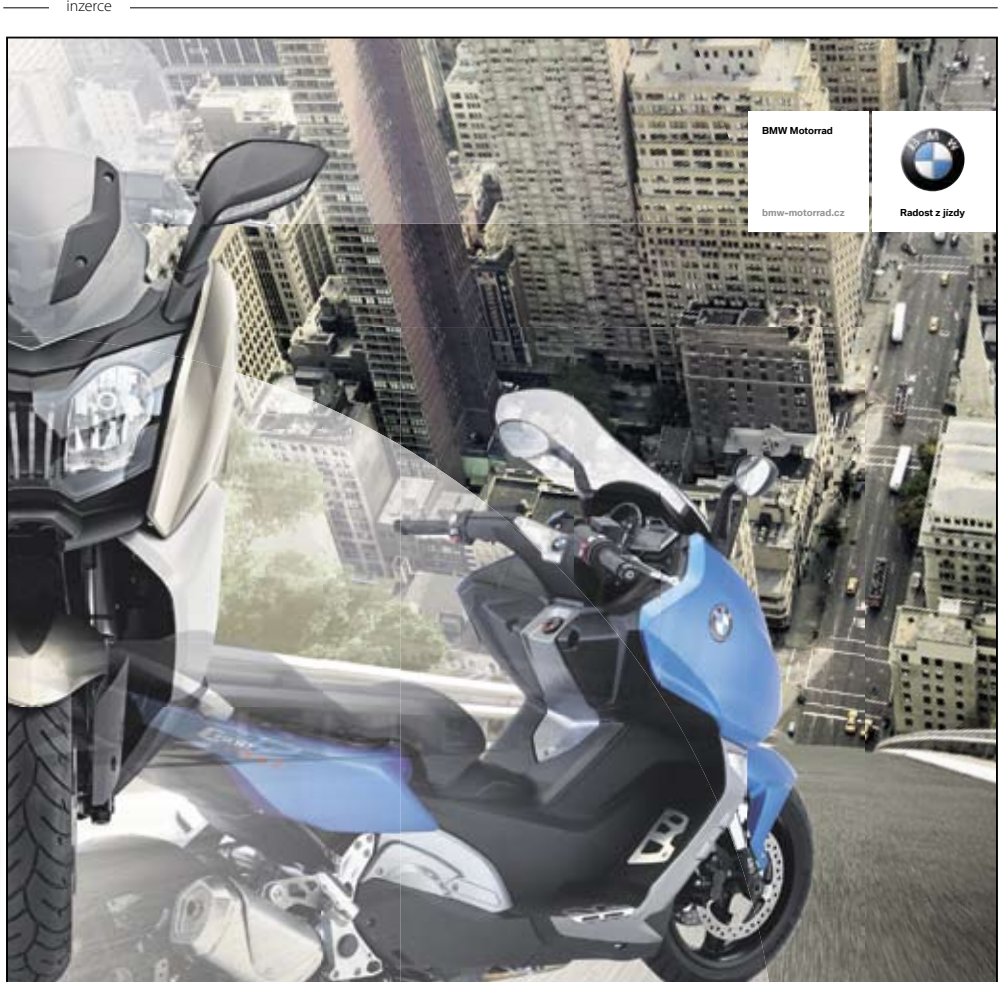
V základu je bunda větru a vodě odolná, za což vděčí textílii Drytek a vyjímatelné prodyšné Reissa membráně (poradí si také se sněhem), voděodolné jsou i zipy, ovšem jednoduchým odepnutím velké části svrchní textilní vrstvy máte rázem letní a maximálně vzdušný ohoz



z vícepevnostní síťoviny. Z bezpečnostního hlediska je bunda vybavena CE certifikovanými a vyjímatelnými chrániči ramenou a loktů a porotenovým chráničem páteře umístěným v kapse na suchý zip. Aby vám co možná nejlépe seděla, můžete si upravit obvody pasu i rukávů jednoduše pomocí pásků a pro spojení s kalhotami najdete na zádech krátký zip. K dispozici je pár kapes včetně vnitřní určené na mobil a celý interiér využívá antiseptickou polyami-

dovou vložku, takže nehrozí žádné kožní nepříjemnosti. Bunda Neat je dostupná celkem v osmi velikostech od 48 do 62 a za více než příjemnou cenu 2940 Kč vč. DPH. Pro nedávná tropická vedra, střídající se s nočními bouřkami, ale i pro nadcházející sychravé dny, které nás čekají už za pár měsíců, jde o ideálního parťáka na cesty v sedle, ať už se vydáte kamkoliv a hlavně kdykoliv.

PR
www.m-b-w.cz



NOVÁ DEFINICE NEZÁVISLOSTI.

Výjimečně osobitý design a síla. Vyvinuli jsme nové maxiskútry BMW C 600 GT a C 600 Sport, které navždy změni současné chápání individuálního cestování. Nechte se unést jak zvukem motoru o výkonu 44 kW (60 k) při 7500 otáčkách za minutu, tak revoluční výbavou. Jako první na světě jsou BMW skútry vybaveny LED reflektory pro denní svícení a revolučním úložným systémem Flexcase®. Vyražte na cestu a ukažte okolí, co to znamená suverenitu, styl a komfort. Vítejte na svobodě – vítějte v nově éře pohybu.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o., Stratos Auto s. r. o.

NOVÉ MAXISKÚTRY OD BMW MOTORRAD. WELCOME TO MODERN MOVEMENT.