



## Krouťáku není nikdy dost

**Jako důkaz mírné dospělosti dostala většina z nás od státu pěkný dárek - občanský průkaz. Suzuki Intruder neboli vetřelec už má patnáctku za sebou, ale občanku nepotřebuje, protože dospělý je již od svého narození.**

**P**ři konstrukci chopperů se posledními výkyvy technického vývoje moc neplýtvá a když se chopper povede, zůstane většinou v nezměněné podobě řadu let, což je přesně vetřelcův případ, protože za dobu jeho života se nic převratného opravdu nestalo. Nejpatrnější změnou je barevné provedení válců, které v roce 1999 dostaly černý nátěr, což je však opticky zeštíhluje. Intrudery se vyrábí ve dvou variantách, a to ve verzi pro americký trh a v provedení pro Evropu.

### Moc lidí s Intruderem v opravných nepotkáš a když už, tak většinou jen kvůli pravidelnému servisu.

„Amerika“ měla čtyřstupňovou převodovku a zadní světlo umístěné pod blatníkem, avšak od roku 97 se začali i vetřelci pro motorkáře ze země za velkou louží vybavovat pěti rychlostmi.

### Válce až do nebe

Choppera dělá chopperem především motor, který musí být za prvé dvouválcový a za druhé do V. Oba základní předpoklady Intruder splňuje a přidává k nim ještě něco navíc. Objem 1360 kubiků a převaha zdvihu nad vrtáním

při přidání plynu dostatek síly zatahat tě slušně za pařáty. Občas ti může krouťák přichystat malé překvapení v podobě prohrábnutí zadního kola, zvlášť když jedeš sólo a zadní stosedmdesátka není moc zatížená.

Jak jsi se už v úvodu dozvěděl, můžeš

se u čtrnáctistovky setkat buď se čtyř- nebo pětistupňovou převodovkou, podle toho, zda byla Suzuki

určena pro evropský nebo americký trh. U čtyřkválu jsou rychlosti delší a dá se

mají na svědomí „krouťák“, za jaký by se nemuselo stydět nejedno auto. Výkon stojí u chopperů až v druhé řadě a stádo jedenašedesáti koní je tak akorát. Než na Introšovi vyrazíš, je lepší chvíli počkat a řídit teprve, až se dvouválec zahřeje, protože za studena cuká a do práce se mu moc nechce. Když je motoru teplo, stane se z vetřelce buď trhač kostek nebo požírač zadních gum, podle kvality práce silničářů. Brutální odpich začíná kousek nad volnoběhem a nepolevuje ani ve středních otáčkách, ale ve vršku mu díky dlouhému zdvihu začíná docházet dech, přesto má však



řít, že na čtyřku objedeš celý svět. Pět rychlostí je vzhledem k obrovskému kroutáku možná zbytečnost, ale koho baví řídit, bude za pětku rád. Ideální variantou by zřejmě bylo přidání dlouhé pětky do čtyřstupňové skříně, což už je ale spíš téma na akademickou debatu. Hydraulická spojka se příjemně ovládá a řazení jde lehce, mluvíme-li o sériovém provedení. Introš je ale chopper, takže hodně lidí si ho přepákují a je jen otázkou kvality provedení, jestli půjde řazení pořád tak lehce jako předtím.

## Pár trubek a nic navíc

Obrovské věčko je uchyceno ve dvojitém kolébkovém rámu z ocelových trubek, který je stabilní i při vysokých rychlostech. Jakmile se však dostaneš do zatáček, vetřelec mírně znejistí, čemuž se ale nemůže při použité konstrukci nikdo divit. Na druhou stranu stačí přitvrdit zadní seřiditelné tlumiče, nazout gumy z měkčí směsi, před zatáčkou podřadit a zákrutu projet pod plynem. Při popsaném postupu se tvoje pusa roztáhne od ucha k uchu a díky nízkému těžišti budeš projíždět zatáčky způsobem, o jakém se většinu ostatních velkoobjemových chopperů ani nezdá.

Odpružení drobečka je trochu měkčí, zvlášť co se týká předních vidlic, které se při brzdění dost potápějí. Zadní dvojice tlumičů je nastavitelná, takže se dá bez problémů přitvrdit. Hlavní funkcí podvozku u chopperů je ale pohodlí, což Intruder poskytuje a v křídle si přebere všechny výmoly, díry a ostatní speciality našich silnic. Díky brutálnímu zátahu se vetřelec dokáže pěkně rozjet, což je ale jen jedna strana mince. Na druhou stranu je totiž potřeba řádění občas zastavit a krotit čtvrt tuny jedním kotoučem vpředu a jedním vzadu není žádná sranda, zvlášť, když přední kotouč průměrem nijak neoslňuje. V případě krize je tedy potřeba chlapsky vzít za předeek, zapojit do hry zadek a podřazovat.

## Pohodlí nade vše

Stupňovité sedlo je pohodlné a téměř ideální na cestování. Na pohled vypadá pohodlně i sedlo spolujezdce, ale popravdě jen vypadá, zvlášť, když pěkná opěrka nepříjemně tlačí do páteře. Vlastovky se na rozdíl od motoru moc nepovedly a jejich nevhodnému tvaru sekunduje umístění stupaček, která má za následek potkávání kolen a loktů v zatáčkách. Jestliže se budeš ale ohlížet po starším vetřelci, na

sériová řídítka možná ani nenarazíš, protože je většina majitelů hned vymění. Palubní deska, tedy abych byl přesnější, tachometr a čtyři kontrolky jsou umístěny v zorném poli řidiče a když chceš vědět, kolik jedeš, nemusíš nikde pošlívát. Kontrolky jsou pod černým deklíkem a dokud se nějaká z nich nerozsvítí, ani nevíš, že Intruder vůbec nějaké má. Jak si tak po sobě čtu, říkám si, že kdybych si měl někdy koupit choppera, asi bych si koupil právě tohoto. Dva ohromný válce, široká zadní guma, těžiště proklatě nízko a skoro žádná chromovaná zbytečnost. Když si ještě vzpomenu, jak čtrnáctikilo táhne, nedivím se, že se Intruder vyrábí takovou řadu let a pořád se těší oblibě. Se svojí hmotností je ve třídě drobečkem, ale brzdy s ním mají stejně co dělat, zvlášť, když se

vydáš na výlet ve dvou. Nenadchla by mě asi ani nádrž na pár litrů, ale co, benzinek je dneska už dost.

## Pověst motocyklu

- do roku 1997 měly modely pro Ameriku čtyřstupňovou převodovku
- chlazení zadního válce pomáhá systém SACS používaný u prvníh modelů GSX-R
- hodně lidí si Introše upravuje
- přední vidlice je měkká a kotouč nemá moc velkou sílu
- díky nízkému těžišti se dobře vodí
- palubka sestává z tachometru a čtyř kontrol
- do nádrže se vejde jen třináct litrů
- vzduchový filtr je vypratelý



## Technická data Suzuki VS1400 Intruder

|                 |                                                                                             |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| motor           | čtyřdobý vzduchem chlazený dvouválec do V 45 stupňů, OHC/3                                  |
| objem           | 1360 cm <sup>3</sup>                                                                        |
| vrtání x zdvih  | 94 x 98 mm                                                                                  |
| výkon           | 46kW(61k)/5000ot./min.                                                                      |
| točivý moment   | 109 Nm/2800 ot./min.                                                                        |
| kompresní poměr | 9,3:1                                                                                       |
| startér         | elektrický                                                                                  |
| převodovka      | čtyřstupňová (USA dor.97, pro Evropu pětistupňová)                                          |
| brzdy           | vpředu 1 kotouč, Ø 295mm, dvoupístkový třmen, vzadu 1 kotouč, Ø 275 mm, jednopístkový třmen |
| suchá hmotnost  | 243 kg                                                                                      |
| výška sedla     | 735 mm                                                                                      |
| nádrž           | 13 l                                                                                        |
| cena            | 150 - 200 tisíc Kč (r. 90 - 95)                                                             |



## Orientační ceny náhradních dílů

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| vzduchový filtr  | 460,-Kč         |
| brzdové destičky |                 |
| přední/zadní     | 1 900,-/840,-Kč |
| přední světl     | 1 780,-Kč       |
| pístní sada      | 7 000,-Kč       |

## Servisní údaje

Na Suzuki VS 1400 Intruder by se dalo uplatnit staré známé lidové pořekadlo „velký objem, velká výdrž“, protože při běžné údržbě by měl motor bez generálky najet kolem sta tisíc. A právě od běžné údržby se všechno odvíjí. Olej by jsi neměl ve dvouválci nechávat delší dobu než šest tisíc a po stejném počtu kilometrů by měl do koše putovat i olejový filtr. Vzduchový filtr je z molitanu a údržby by se měl dočkat po stejné době jako výměna oleje, přičemž molitanovou vložku by jsi měl vyprat v benzínu a promazat olejem. Na seřizování ventilů můžeš zapomenout, protože jejich vůle jsou vymezovány hydraulicky. Při každé druhé výměně oleje můžeš vyměnit i zapalovací svíčky. Když budeš mít Introše delší dobu, nezapomeň ani na výměnu brzdové a spojkové kapaliny, která by měla proběhnout po dvou letech provozu. Se čtrnáctistovkou moc lidí v servisech nepotkáš a když už, tak většinou jen kvůli pravidelnému servisu. Bolesti může být snad jen porucha spojkového válečku, kterému je v letních měsících slušné horko a když se porouchá, přestane ti vystavovat spojka. Když už jsem u léta, může se stát, že se již pár let používaná spojková kapalina zavzdušní a potom je potřeba nechat motorku vychladnout a teprve poté odvzdušnit a při nejbližší příležitosti kapalinu vyměnit. Slabostí nejen Intrudera, ale většiny chopperů je namáhání předního kotouče, který je uchycen na pevně a přední devatenáctipalcové kolo na něj působí velkou pákou. Když budeš Suzuki kupovat z druhé ruky, podívej se taky, zda má originální baterku. Na utočení velkého dvouválce je totiž potřeba větší kapacita a neoriginální baterka s menší silou by tě mohla někde nechat stát. Jak už to bývá, nejsou ceny náhradních dílů na choppery zrovna z levného kraje, a díly na Intrudera nejsou žádnou výjimkou. Na druhou stranu z průměru ani nevybočují a tak jediným problémem může být jejich dodací lhůta, která se pohybuje v řádech několika týdnů. Jen pro ilustraci - originální baterka tě vyjde na šest tisíc, jedna svíčka zhruba na tři sta a destičky na dva tisíce. Ceny neoriginálních dílů jsou samozřejmě nižší a je jen na tobě, jakou zvolíš cestu.