

[Suzuki Bandit GSF 650 S]

Iako su mnogi očekivali da će Suzuki svojom trećom generacijom popularnog Bandita pripremiti odgovor konkurenciji, koja uz agresivan dizajn nudi i sportske performanse, Bandit je ponovo ostao vjeran samom sebi



Bandit III

nježna srca

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Kada se 1994. godine pojavio na tržištu, Suzukijev Bandit je postavio temelje novoj klasi agresivnih nakeda srednje zapremnine. Konkurencija je u tom trenutku zatečena na krivoj nozi, no s nekoliko godina zakašnjenja na tržište su počeli dolaziti modeli kao što su ZR-7, Hornet 600 i Fazer 600. I dok su modeli Hornet i Fazer od samog početka posjedovali izraziti sportski duh u tijelu nakeda motocikla, Bandit i ZR-7 su više bili orijentirani kupcima koji će uz solidne performanse znati cijeliti visoku razinu udobnosti, niske troškove održavanja i nižu nabavnu cijenu. Druga generacija Bandita je uz klasičan dizajn i manja poboljšanja u svim područjima nudila i malo promijenjene kote ciklistike i novi okvir, kako bi se omogućila bolja upravljivost i veći užitak u vožnji. U međuvremenu je Kawasaki zamijenio model ZR-7 izrazito agresivnim modelom Z-750 i Suzuki je po pitanju performansi ostao na pola koraka iza klase koje je sam bio začetnik. Stoga je bilo realno očekivati da će treća generacija Bandita imati više sportskog duha od svojih prethodnika, no to se nije dogodilo. Suzuki i dalje ostaje vjerran svojem legendarnom zračno-uljnom hladenom motoru, koji i uz gotovo 10% povećanu zapreminu i dalje po performansama ostaje iza konkurencije. Iako se ta odluka na prvi pogled može činiti nelogičnom, čini se da je Suzuki i novom generacijom Bandita odlučio ostati u svojoj tržišnoj niši u kojoj danas ima vrlo malo prave konkurencije. Dakle, Suzuki i dalje nudi ekonomičan motocikl kojim se jednostavno upravlja i koji može zadovoljiti široki spektar korisnika, od početnika do onihiskusnih motociklista kojima visoke sportske performanse nisu prioritet, već preferiraju umjerenu sportsku vožnju uz izraženu udobnost i lakoću upravljanja.

Što nam onda novoga nudi Bandit? Prvo uočavamo svježiji dizajn kojeg sada karakteriziraju puno agresivnije crte. To se posebno odnosi na visoko podignuti i zašiljeni stražnji dio motocikla, koji je oštih linija i završava visoko pozicioniranim stražnjim svjetlom novog i zanimljivog oblika. Sjedalo je sada dvostupanjsko, a lijepo izveden ispušni sustav dosljedno prati liniju motocikla. Prednji kraj krasi agresivno dizajnira-

na maska kojoj možda nedostaje malo originalnosti, ali zato nudi solidnu zaštitu od vjetra. Blatobran je dizajniran u skladu sa suvremenim trendovima i djeluje izuzetno agresivno, dok su lijevani trokraki kotači u savršenoj harmoniji s ostatkom motocikla. Kao i kod svakog pravog nakeda, centralni dizajnerski element motocikla je pogonski agregat koji je sada obojan u crnu boju i predstavlja odličan kontrast sjajnim cijevima ispušnog sustava. Ukratko, bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali, novi Bandit je lijep i zanimljiv.

Čim sjednete na motocikl, postaje jasno da su inženjeri posebnu pozornost posvetili ergonomiji. Spremnik goriva je i dalje velike zapremine od 20 litara, no dužina mu je smanjena za 30 mm. To je omogućilo da se sjedalo vozača približi upravljaču koji je na novom modelu dodatno povučen unatrag, no prema našem mišljenju je malo prezatvoren. Sjedalo je nešto niže postavljeno nego na starom modelu, s time da je od sada njegovu udaljenost od tla moguće jednostavno podešavati u rasponu od 770 mm do 790 mm. Pridodamo li tome činjenicu da se pomoću posebnih adaptera može dodatno podešavati visina upravljača u rasponu od 10 mm, lako je zaključiti da će većina vozača moći lako pronaći idealnu poziciju. Oslonci za noge su tipično turistički, postavljeni nešto niže i gotovo u vertikalnoj ravnini sa sjedalom. Sve to znači da je položaj vozača na motociklu vrlo udoban i po tom pitanju Suzuki je barem za jedno kopljice ispred konkurencije. Poprsje je blago nagnuto prema naprijed, ruke vozača prirodno «padaju» na upravljač, a noge savršeno obavijaju spremnik goriva, no visokim vozačima će se oslonci za noge možda činiti preblizu sjedalu.

Kada vozač spusti pogled, ispred sebe će vidjeti potpuno nove instrumente. I dok analogni obrtomjer izgleda sasvim klasično, pomalo je neobičan četvrtasti multifunkcionalni i u svakom trenutku čitljiv LCD ekran integriran u klasično okruglo kućište. Uz trenutnu brzinu, na LCD ekranu se nalaze i informacije o ukupnoj i parcijalnoj kilometraži, sat i pokazivač razine goriva. Ispod LCD ekrana se nalaze kontrolne žaruljice za pritisak ulja, dugo svijetlo, neutralni položaj mjenjača i signalne žaruljice pokazivača pravca. Vrlo su zgodna dva detalja koja se nalaze na instrumentima, a koji do-

CIJENA
60.900 kn



Bandit će vas kod okretanja ključa u bravi pozdraviti ispisivanjem svojeg kodnog imena

Dvostupanjsko sjedalo na koje će se udobno smjestiti vozač i suvozač



Vjetrobran je malo prenizak, a to se neće sviđjeti višim vozačima

kazuju da Suzuki doživljava Bandita kao jedinstveni model unutar svoje game proizvođača. Prvi se detalj odnosi na decentni natpis «Bandit» koji se nalazi iznad LCD ekrana, a drugi detalj postaje prilikom okretanja ključa u bravi i davanja kontakta. Uz već standardni ples kazaljke obrtomjera, na LCD ekranu se na mjestu gdje se inače ispisuje vrijednost trenutne brzine prikazuje veliki natpis GSF, odnosno kodno ime modela.

Okvir je modifikacija onog iz starog modela. I dalje je to klasična konstrukcija izvedena od čeličnih cijevi s dvostrukom košarom. Uz povećanu krutost, najveće promjene su izvedene suživanjem dijela okvira koji prolazi ispod sjedala kako bi se suzili bokovi i na taj način omogućio nižim vozačima kvalitetniji oslonac nogama na tlo.

Kote ciklistike nisu se mnogo mijenjale, a to znači da Bandit i dalje ostaje motocikl koji po današnjim standardima nije munjevit u

promjenama pravca, ali je zato i dalje potpuno predvidljiv i stabilan. Stabilnost u dugim zavojima i na pravcu na novom je modelu još i poboljšana povećanjem nagiba upravljačkog sklopa sa 25,4 na 26 stupnjeva, što je imalo za posljedicu povećanje pretraga, a samim time i ukupnog međuosovinskog razmaka sa 1430 na 1440 mm.

Sprijeđa se i dalje nalazi klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, no sada konačno postoji i mogućnost regulacije podešavanjem predopterećenja opruge, što će znati cijeniti vozači koji vole malo žešću vožnju. Stražnji ovjes je pretrpio mnogo veće promjene i sada se stražnji amortizer povezuje sa vilicom preko progresivnog polužja. I dalje ga je moguće podešavati djelovanjem na opterećenje opruge i u fazi hidrauličnog povrata.

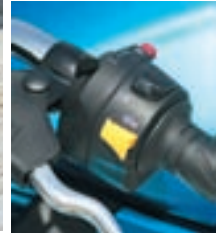
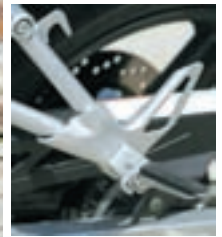
Konačno dolazimo i do srca svakog motocikla, njegovog pogonskog agregata. I dalje je to u svojoj osnovi agregat koji je projekti-

Centralni dizajnerski element je pogonski agregat obojan u crnu boju





**Svim detaljima
je posvećena
duzna pažnja**



ran prije dvadesetak godina i preuzet sa sportsko-turističkog modela GSX 600 F, no sada je temeljito doraden kako bi mu se udahnila nova mladost. Promjena ima toliko da se vrlo lako može nabrojati onih nekoliko stvari koje ga još uvijek povezuju sa starim agregatom. Dakle, radi se o četverocilindraču s četiri ventila po cilindru i dvije bregaste osovine u glavi motora. Akronim za sustav hlađenja motora je i dalje legendarni

SACS, što znači da se radi o kombiniranom uljno-zračnom hlađenju kojim su se prije petnaestak godini dičili i najsportskiji među Suzukijevim modelima. No od sada se uz taj agregat veže i skraćenica SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) koja se odnosi na upotrebu posebnih kompozitnih elektrokemijskih materijala prilikom konstruiranja motora. Napajanje motora je začudo i dalje riješeno klasičnim načinom,

putem četiri malo modificirana Keihin rasplinjača promjera 32 mm u kombinaciji s promijenjenim TPS senzorom koji bi trebao poboljšati odgovor na okretanje ručice gasa.

Najveća novost je povećanje radne zapremine agregata sa 599 ccm na 656 ccm. Zapremina je povećana na klasičan način, povećanjem provrta cilindra sa 62,6 mm na 65,5 mm. Gledano tehnički, takva promjena na provrta sama po sebi uvijek rezultira po-

**U vožnji se Bandit
ponaša poput bicikla
vješto skrivajući
svojih 204 kg težine**





Napajanje je riješeno preko 4 Keihin raspinjača



Kočnice bi mogle biti agresivnije



Suzuki ostaje vjeran uljno-zračno hlađenom motoru koji nudi umjerene i uvijek dostupne performanse

Prednja maska djeluje agresivno, no nedostaje joj originalnosti



većanjem snage motora, no to ovaj put nije bio slučaj. Naime, konstruktori su, čini se, namjerno prigušili snagu agregata kako bi povećali njegovu elastičnost i time eliminirali jednu od glavnih zamjerki starom pogonskom agregatu koji je svoj pravi kapacitet mogao prikazati tek u uskom rasponu od 7.000 od 10.500 okr/min. Da je snaga bila u drugom planu dokazuje i to da je stupanj kompresije smanjen sa 11,3:1 na 10,5:1. Smanjenje kompresije je prije svega posljedica potpuno drugačijeg oblika prostora za sagorijevanje u glavi motora. Aluminijski klipovi su adekvatno povećani, a klipni prsteni su posebno obrađeni složenim postupcima kako bi se smanjilo trenje i povećalo brtvljenje. Klasični ispušni sustav tipa 4-u-1 s integriranim katalizatorom je bitno olakšan i izraden je od nehrdajućeg čelika.

Što su sve te promjene donijele? Snaga je i dalje ostala na 78 KS, ali sada se razvija na 10.100 okr/min, što je za 400 okretaja manje negoli na starom modelu. Okretni moment je povećan sa 54 Nm na 59,2 Nm, no sada se razvija na 7.800 okr/min umjesto na visokih 9.500 okr/min kod starog modela. Čovjek bi se mogao zapitati čemu toliki trud kako bi se postigla tek neznatna poboljšanja. No, suhoparne brojke prikrivaju pravo stanje stvari koje se može vidjeti tek kada se pogledaju dijagrami snage i okretnog momenta. Krivulja snage je sada «ispeglana» do savršenstva i svojim oblikom je vrlo bliska idealnoj krivulji snage. Zadovoljstvo je još i veće ako se pogleda krivulja okretnog momenta koja svojim oblikom više podsjeća na krivulju nekog modernog turbo-dizela negoli na krivulju okretnog momenta nekog motocikla.



**Bandit u
Lepoglavi, ali
samo u prolazu!**

No kako sve to izgleda u praksi? Motor sada ima puno spremniji odgovor u svakom režimu rada, a posebno na srednjim okretajima. To znači da se Bandit više ne mora bojati dugih ravnica koje se nalaze iza oštrog zavoja, jer su sada međubrzanja vidljivo bolja, između ostalog i zbog kratkih prijenosnih odnosa mjenjača. Bilo da se radi o ležernoj ili sportskoj vožnji, motor pruža puno više užitka. Treba odati veliko priznanje Suzukijevim inženjerima jer su gore navedenim promjena uspjeli iz korijena promijeniti način na koji agregat razvija snagu, tako da imate osjećaj da vašeg Bandita pokreće elektromotor. Tu Bandit doista nema konkurencije. Zainteresirano vuče već od 3.000 okretaja i nakon toga se snaga razvija odlučno, ali nježno. S povećanjem broja okretaja potisak raste, ali vrlo kultivirano, bez i najmanje rupe ili nagle provale snage, tako da se ni najneiskusniji vozači nikada neće naći u krizi. Svaka čast. Zvuk iz ispuha je pritom vrlo prigušen, tako da vam ni najosjetljiviji susjedi neće moći prigovoriti na razinu buke.

Banditu i dalje najviše odgovaraju brze zavojite dionice. Za umjereno brzu vožnju je potrebno samo staviti u 6. stupanj prijenosa i uživati, a nevjerojatno elastičan agregat će učiniti sve ostalo. Istog trenutka ćete Banditu oprostiti manjak deklariranih konjskih snaga. Poboljšanja pogonskog agregata pratilo je i poboljšanje na ovjesu motocikla, tako da se sada kroz zavoje prolazi još brže. Motocikl oduševljava stabilnošću u dugim brzim zavojima i treba stvarno pretjerati kako bi se motocikl uznemirio. Prednji kraj je čvrst i dosljedno prati putanju u zavoj. Udoban, ali ne i premekan ovjes nudi dovoljno zabave, a istovremeno dozvoljava i



**Stražnje svjetlo
originalnog je
oblika. Nažalost
upravljač je malo
prezrtvoren**



Bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali, motocikl izgleda lijepo i zanimljivo

određene korekcije u samom zavoju, tako da i prosječan vozač s ovim motociklom može biti vrlo brz.

S obzirom na deklariranu suhu težinu od visokih 204 kilograma očekivali smo puno više tromosti u ostrim zavojima, no ostali smo zatečeni lakoćom promjene smjera. Bandit se doista vozi poput bicikla.

Kada s magistrale skrenete na autocestu od pomoći će vam biti prednji poluoklop. Istina, viši vozači će vrlo brzo osjetiti udare vjetra u području ramena i kacige, no zaštita je relativno dobra sve do 150 km/h. Nakon toga će ipak biti potrebno malo pognuti glavu, a ako potpuno zalegnete na spremnik goriva, Suzuki će vas vrlo brzo prema lako čitljivom brzinomjeru odvesti sve do 225 km/h. Pri tim brzinama su vam potrebne i dobre kočnice. Na prednjem kraju se nalaze dvostruki plivajući diskovi promjera 290 mm s dva klipića, a na zadnjem kotaču se nalazi disk promjera 240 mm na kojeg je montirana olakšana čeljust sa dva klipića. Suzuki tu nije želio previše eksperimentirati, tako da su kočnice u svojoj osnovi ostale jednake onima na starom modelu. Moramo reći: na žalost, jer je konkurencija u međuvremenu po tom pitanju otišla naprijed. Nije da Bandit koči loše, no mislimo da zaslužuje odlučnije kočnice.

Bandit je gotovo lišen bilo kakvih vibracija, tako da ni nakon velikog broja prijeđenih kilometara nećete osjetiti umor. Još da je upravljač malo više otvoren, s Banditom biste se uputili i na kraj svijeta. Brzine se u pravilu mijenjaju meko, no nekoliko puta smo imali problema s prebacivanjem iz druge u treću brzinu, posebno kada je motor još relativno hladan.

Bandit je na testu u pravilu trošio nešto više od 6,5 litara, no moramo naglasiti da ga nismo nimalo štedjeli. Vjerujemo da bi se

nešto umjerenijom vožnjom koja više odgovara njegovom karakteru potrošnja mogla prilično spustiti. To znači da Banditom nećete stići na određite samo brzo i udobno, već i ekonomično.

Suvozaču je namijenjeno relativno udobno sjedalo s lijepo izvedenim rukohvatom, no kod vožnje udvoje pogonski agregat se doima malo prslabim.

Na kraju možemo zaključiti da je Suzuki ponovo napravio odličan motocikl koji i dalje posjeduje veliku dozu jedinstvenosti. Ozbiljne zamjerke se mogu uputiti na račun prevelike težine i manjak konjskih snaga u odnosu na konkurenciju. Ono što nudi sigurno će zadovoljiti prosječnog vozača željnog brze i udobne vožnje. Ipak, ako ste pobornik agresivne vožnje i povremeno mislite svojeg dvotočkaša izvesti na natjecateljsku stazu, možda bi bilo dobro da pogledate što nudi konkurencija. Isto tako, primjetno je da je Suzuki štedio na primjeni sofisticiranih detalja, poput elektronskog ubrizgavanja goriva koje je davno postalo standardom u klasi. Sve to Suzuki nastoji opravdati cijenom nižom od konkurencije, tako da mu sigurno možemo predvidjeti prodajni uspjeh, ali samo na europskom tržištu. Na našem tržištu Bandit ponovo nema sreće jer se i novi zastupnik prema njemu ponaša pomalo nepravedno. Iako je bitno snižena, cijena od 60.900 kuna je u odnosu na konkurenciju još uvijek previsoka. Yamaha FZ 6 Fazer i Kawasaki Z 750 S su skuplji samo 1.000, odnosno 2.000 kuna i za te novce nude puno više moderne tehnologije i sportskog užitka, uz manje kilograma, a Banditov najizravniji konkurent Honda CBF 600 S košta oko 63.000 kuna. Znaajući da su Hrvati ljubitelji sportske vožnje i uvijek gledaju kako za istu novce dobiti što više konja, nerealno je očekivati da će se Bandit proslaviti na našem tržištu.

No, ako ste pasionirani ljubitelj Suzukija i mislite da vrijedi svaku kunu koju u njega uložite, možda bi bilo dobro da kad ste već u Suzukijevom salonu pogledate i model iz iste kuće, SV 650 S. Posjeduje moderni aluminijski okvir i vodom hlađeni dvocilindrični agregat, originalnog je dizajna i pruža nešto više sportskog užitka u vožnji. Istina, ima 6 konjskih snaga manje, ali je zato nevjerojatnih 35 kilograma lakši. A sve to za samo 1.300 kuna više. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 65,5 x 48,7
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: Uljino-zračno
Razvod: dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru
Paljenje: elektronsko
Napajanje: 4 Keihin rasplinjač 32 mm
Spojka: s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica promjera 41 mm, hod 130 mm; straga monoamortizer, hod 126 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 290 mm i čeljusti s dva klipa, straga disk od 240 mm i čeljust s dva klipa
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.110, širina 770, visina sjedala 770-790 mm, osovinski razmak 1.440 mm, težina 204 kg
Deklarirano: snaga - 78 KS (57 KW) pri 10.100 okr/min, max. okretni moment - 6,04 kgm (59,2 Nm) pri 7.800 okr/min
Spremnik goriva: 20 litara

+ elastičan agregat, udobnost, lakoća upravljanja, troškovi održavanja

- maksimalna snaga, težina, kočnice