

Razbojnik starog kova

Treća generacija kultnog Suzukijevog razbojnika, koji je svojedobno postavio temelje klasi agresivnih nakeda velike zapremine, ostaje vjerna svojim korijenima. To se nekad naglašeno sportsko vozilo danas zbog zuba vremena u potpunosti pretvorilo u svestranog turističkog suputnika. Minimalno je izmijenio neke ciklističke kote, doradio neke tehničke elemente i povećao razinu udobnosti, no i dalje je ostao vjeran svom zaštitnom znaku, legendarnom uljno-zračnom agregatu. Vizualnim identitetom se Bandit 1200 uspješno maskirao u svog manjeg brata

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Rijetki su motocikli koji su kroz povijest motociklizma imali čast da im ime ostane urezano velikim, zlatnim slovima. U toj maloj, ali elitnoj skupini mjesta su uglavnom bila rezervirana isključivo za sportaše koji su u svoje vrijeme predstavili neka revolucionarna rješenja u pogledu tehnike, snage, ciklistike ili nekih drugih karakteristika bitnih za motociklizam. No, osim sportski orijentiranih modela u kuću slavnih su se ponekad, mada rijetko, ugurali i neki modeli iz drugih klasa, a jedno od zvučnijih imena među njima definitivno je Suzukijev Bandit, koji je među prvima ugurao racing srce u tijelo jednog nakeda i time pokrenuo novu klasu sportskih nakeda. Osim za to vrijeme revolucionarnog spoja sporta i "golog" motocikla, Bandit je oduševljavao i vrlo prihvatljivom cijenom, što je bio još jedan od razloga zbog kojih je ovaj model dugo godina bio bestseller na tržištu.





Suprotno očekivanjima i buntovnom imenu koje nosi, novi Bandit danas ipak izlazi iz klase koje je i sam nekad bio začetnik i postaje jedan od rijetkih pripadnika sve malobrojnije klase klasičnih naked motocikla starog kova



S vremenom je i konkurencija uvidjela potencijale ove klase i predstavila svoje modele, koji su iz godine u godinu nudili sve kvalitetniju ciklistiku i sve ekstremnije performanse, podižući klasu sportskih nakeda velike zapremine sa svakom sezonom na sve višu razinu. Prateći taj razvojni put sport nakedi su unazad zadnjih nekoliko godina otišli u krajnost i postali toliko agresivni i usko specijalizirani da su na kraju gotovo u potpunosti izgubili i ono malo turističkog duha kojim su se do nedavno odlikova-

li. Naravno, sve to kako bi maksimalno naglasili svoje sportsko usmjerenje. Najbolji primjer za to su modeli poput MV Aguste Brutale 910, Ducatija S4R, Aprilije Tuono ili pak Yamahe FZ-1, kod kojih se pojmovi kao što su udobnost, umjerena vožnja ili vožnja sa suputnikom tretiraju isključivo kao nužno zlo. Njihov je genetski kod primarno projektiran za maksimalne performanse. U stvari, u današnje vrijeme umjesto o nakedima sportskog duha govorimo o čistokrvnim sportašima, kojima su osim nekih minimalnih izmjena samo uskraćene vjetrobranske oplate, kako bi mogli biti svrstani u klasu nakeda.

sadržajima poput agregata novije generacije ili modernije ciklistike, no treća generacija Suzukijevog Bandita velike zapremine po pitanju sportskog duha nije napravila gotovo nikakav pomak u tom smjeru, već je ostala vjerna svojim tradicionalnim postavkama, koje su umjesto revolucije doživjele samo laganu evoluciju. Dakle, umjesto "golog" sportaša, Suzuki nam i dalje nudi ekonomičan motocikl, koji može zadovoljiti široki spektar korisnika kojima ekstremne performanse i ista takva ciklistika nisu prioritet.

Poznati DNK

U pogledu dizajna novi Bandit 1200 S se i dalje oslanja na već poznate i provjerene linije s prethodnog modela, koje maksimalno naglašavaju tradiciju i dugovječnost ovog modela, a koje su, naravno, usklađene s današnjim modnim trendovima, kako bi Suzukijevom razbojniku i dalje osigurale određenu dozu svježine. S druge strane, već je i na prvi pogled jasno da novi Bandit u dizajnerskom smislu nije ponudio gotovo ništa novo, već se i dalje pridržava provjerenog Suzukijevog recepta preuzimanja obiteljskog nasljedja.



1

(1) Stari znanac, uljno-zračni četverocilindraš, koji svoje korijene vuče sa sportskih modela serije "R" od prije dvadesetak godina. U odnosu na prethodnika performanse se nisu mijenjale (2) Stražnji kraj je postavljen na veću visinu i opremljen svjetlom agresivnijeg dizajna (3) Osim modernijih i oštrijih linija prednja vjetrobranska poluooplatu se odlikuje i novim rasvjetnim tijelom



2



3

Iako je kraći za 30 mm, spremnik goriva i dalje ima zapreminu od 20 l



Sukladno tome, Bandit 1200 S uopće ne skriva da mu je kod vizualnog identiteta uzor bio upravo njegov mlađi brat, Bandit 650 S, kojem slični kao jaje jajetu. U stvari, ta dva motocikla su toliko slična, da izgledaju kao braća blizanci, a za one s manje iskusnim okom jedini pravi znak raspoznavanja je oznaka zapremine na vanjskim oplatama.

Spomenuta metamorfoza manjeg modela u veći na kapacitetnijem modelu započinje već sa sportskim blatobranom agresivnih i zaoštrenih linija, a

nastavlja se moderno oblikovanim vjetrobranskim poluoklopom. Novo jednostruko svjetlo sada zamjenjuje dosadašnje dvostruko s prethodnog modela, koje je bilo spojeno u isto kućište. Retrovizori i pokazivači pravca s prozirnom plastikom također dolaze u novoj izvedbi.

Na manji model podsjeća i kompletna instrument ploča, koja se sastoji od klasičnog analognog obrtomjera sa skalom do 13.000 okr/min i pomalo neobičnog displeja četvrtastog oblika, integrira-

nog 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 nalaze se kontrolne žaruljice za pritisak ulja, dugo svjetlo i neutralni položaj mjenjača te signalna žaruljica pokazivača smjera. Osim dizajna i svih funkcija koje su dostupne na instrument ploči, Bandit 1200 S sa manjeg modela preuzima i nekoliko detalja zaduženih za identifikaciju motocikla. Ovdje prvenstveno

Bez obzira kako ga koristili, Bandit 1200 S je uvijek elastičan i predvidljiv, a u vožnji mu najviše odgovaraju otvorene zavojite dionice



Povećana vrijednost međuosovinskog razmaka pridonosi besprijekornoj stabilnosti i osjećaju čvrstoće, ali se odražava i na ukupnu upravljivost motocikla, pogotovo pri nižim brzinama



mislimo na decentni natpis "Bandit", koji je postavljen iznad digitalnog ekrana, kao i na oznaku GSF, kodno ime modela, koji se nakon davanja kontakta pojavljuje duž cijelog LCD ekrana.

Slično kao i na novoj generaciji manjeg modela, novi Bandit 1200 S se može pohvaliti redizajnira-

nom ergonomijom, koja se u odnosu na prethodni model odlikuje udobnijim smještajem vozača, a radi bolje kontrole motocikla izmijenjen je i položaj vozača na motociklu.

Kao prvo, spremnik goriva, koji i dalje zadržava vrijednost zapremine od 20 l, skraćen je za 30 mm

u odnosu na prethodni model, čime je vozač više pomaknut prema naprijed, odnosno, prema centru težišta motocikla. Zahvaljujući tome vozač na novom Banditu sjedi uspravnije, a osiguran mu je i nešto reaktivniji odgovor motocikla prilikom promjene smjera kretanja. U odnosu na prethodni model spremnik goriva je drugačije profiliran, a redizajnirana udubljenja sada omogućuju još udobniji smještaj za koljena vozača.

Vozač se ne oslanja pretjerano na ruke jer je upravljač pomaknut prema natrag i postavljen na dobro odmjerenu visinu, a krajevi su mu otvoreniji nego na modelu 650. Dodamo li tome još i podatak da se pomoću posebnih adaptera visina upravljača može dodatno podešavati u rasponu od 10 mm, lako je zaključiti da su se Suzukijevi inženjeri svojski potrudili kako bi svakom vozaču Bandita 1200 pomogli da prema svojoj osobnoj građi pronade što kvalitetniji smještaj na motociklu. Osim toga, na motocikl se umjesto nekadašnjeg jednostrukog sjedala ugrađuje novo, koje je sada izvedeno iz dva dijela. Isto tako, u odnosu na prethodni model sjedalo je i suženo za 25 mm, kako bi se olakšalo prebacivanje tijela u brzim uzastopnim zavojima, a postoji i mogućnost podešavanja sjedala po visini u dvije razine: na visinu od 785 ili 805 mm od tla. Što se tiče oslonaca za noge, oni su dovoljno udaljeni od sjedala, ali nisu pretjerano pomaknuti prema naprijed.



I za suvozača je osigurano vrlo prostrano smještanje na sjedalima sa čvrstim rukohvatom i osloncima za noge, koji niti ovdje nisu previsoko postavljeni.

Ono što nas je začudilo na novom Banditu je kapacitet spremišta pod sjedalom: ono je vrlo oskudno i zato potpuno neprimjereno jednom vozilu ovakvog tipa. Osim serijski postavljenog alata pod sjedalom je tako moguće smjestiti samo osobne dokumente, mobitel ili pak nekolicinu sitnica minijaturnih dimenzija.

U odnosu na prethodnu generaciju novi je i kompletan stražnji dio motocikla zahvaljujući novom, visoko podignutom i zašiljenom stražnjem kraju, koji završava visoko pozicioniranim stražnjim svjetlom modernijeg oblika.

U sjedalu idila

Za razliku od dizajna i ergonomije, s tehničkog aspekta nije bilo nekih većih izmjena na novom Banditu. Okvir je tako blaga modifikacija okvira starog modela. I dalje je to klasična konstrukcija od čeličnih cijevi s dvostrukom košarom, kojoj je povećana čvrstoća i krutost, a najveće promjene vidljive su na suženom dijelu okvira koji prolazi ispod sjedala. Zahvaljujući ovim izmjenama motocikl je dobio uže bokove, što će najviše cijeniti niži vozači, koji će sada lakše dolaziti do podloge prilikom zaustavljanja. Za prednju klasičnu vilicu promjera 43 mm Suzuki deklarira da se radi o potpuno novom proizvodu. Upečatljivije izmjene primjećujemo na prednjem kočionom sustavu, koji i dalje zadržava dvostruke diskove promjera 310 mm, ali zato kočiona klijesta sa 6 klipića zamjenjuje novijom generacijom sa 4 klipića.

Promjene je pretrpio i stražnji kraj, pa se jednostruki amortizer sa stražnjom vilicom sada povezuje preko progresivnog polužja.

Poboljšana je i ukupna stabilnost motocikla zahvaljujući novoj vrijednosti međuosovinskog razmaka, koji je sa 1.430 mm narastao na 1.480 mm. Zaslugu za to ima i stražnja aluminijska vilica, koja je 45 mm duža od one na starom modelu.

Kako to i dolikuje jednom pravom maksinaku, njegovom siluetom dominira pogonski agregat oko kojeg se vizualno razvijaju sve ostale komponente motocikla. Riječ je o poznatom četverocilindričnom motoru ukupne zapremine 1.157 ccm, s četiri ventila po cilindru, dvije bregaste osovine u glavi i legendarnim SACS, kombiniranim uljnzračnim hlađenjem, koji se i dalje oslanja na jednostavnu i pouzdanu arhitekturu izvedenu iz sportskih modela serije "R" od prije dvadesetak godina. Naravno, u skladu sa današnjim napretkom tehnologije motor je temeljito doraden, kako bi mu se barem djelomično udahnula nova mladost. Tako je

Visok stupanj udobnosti i ergonomski doraden položaj vozača u sjedalu čine vožnju još ugodnijom i sigurnijom



Okvir je modificiran u odnosu na prethodni model, veće je čvrstoće i sužen u središnjem dijelu, kako bi se suzili bokovi



1



2



3



4

(1) Neobična kombinacija instrumenata, koji se sastoje od analognog obrtnjera i četvrtastog LCD ekrana smještenog u okruglo kućište, u potpunosti su preuzeti s manjeg modela od 650 ccm
 (2) Sjedalo vozača podesivo u dvije razine: 785 mm i 805 mm (3) Stražnja aluminijska vilica duža je za 45 mm u odnosu na prethodni model, zbog čega je izmijenjena i vrijednost međuosovinskog razmaka
 (4) Na dvostruke prednje diske promjera 310 mm sada djeluju četveroklipne kočione čeljusti



Treća generacija Bandita 1200 uopće ne skriva da se u pogledu dizajna u potpunosti oslanja na svog manjeg brata, Bandita 650

pr izradi motora korištena tehnologija SCEM, "Suzuki Composite Electrochemical Material", koja u izradi koristi posebne elektrokemijske tehnike. S druge strane, napajanje gorivom je i dalje riješeno putem četiri (sada već možemo reći: zastarjela) klasična rasplinjača Mikuni promjera 36 mm, koji djeluju u kombinaciji sa TPS senzorom gasa.

Nikakvih izmjena nije bilo niti kod ukupnih performansi i one su u potpunosti ostale na razini prethodnog modela. To znači da i novi Bandit 1200 razvija ukupnu snagu od 98 KS pri 8.500 okr/min i okretni moment od 9,2 kgm pri 6.500 okr/min.

Idealan suputnik

Iako će navedene vrijednosti razočarati mnoge, one u stvarnosti ipak ostavljaju sasvim suprotan dojam. U stvari, najbolje je pustiti da se razbojnik "zakotrlja" cestom i uvjerit ćete se da bez obzira na godine koje nosi na leđima Bandit još uvijek ima što pokazati i da se u njemu još uvijek krije mnogo mladalačkog duha.

Naravno, kako bismo bili što objektivniji, u našem testu prvo moramo točno definirati klasu u okviru koje ćemo promatrati sve prednosti i mane predstavljenog motocikla. Ako se osvrnemo na koncepciju i korištenu tehnologiju, novi Bandit u današnje vrijeme više ne možemo promatrati u okvirima klase modernih sport nakeda, koji su tijekom zadnjih par godina prešli u jednu sasvim novu dimenziju, ali on zato u potpunosti zadovoljava sve parametre koji određuju klasu klasičnih nakeda starog kova, u kojoj dominiraju modeli poput Kawasaki ZRX 1200 R, Yamaha XJR 1300, ili Moto Guzzija Breve 1100.

Poput navedenih motocikala i novi Bandit 1200 S u laganoj vožnji pokazuje da težinu od 215 kg (5 kg lakši od starog modela) ipak ne možemo zanemariti i da se od njega ne očekuju vozne osobine poput onih kod sportski orijentiranih motocikala. Ovdje prvenstveno mislimo na agilnost prednjeg kraja, koji kod promjene pravca od vozača zahtjeva dodatnu pomoć upravljačem prilikom usmjeravanja. Nije to ništa strašno, samo što se današnji motocikli odlikuju intuitivnijim i bržim ulaskom u zavoj, dok je ovdje još uvijek riječ o staroj školi. Čak smo i kod "malog" Bandita imali osjećaj mnogo lakše upravljivosti prednjeg kraja, iako je razlika u ukupnoj težini svega 11 kg. Naravno, kod Bandita 1200 S ne smijemo zanemariti niti povećanu vrijednost međuosovinskog razmaka, koja zasigurno ostavlja traga na agilnosti ali zato pridonosi besprijekornoj stabilnosti i osjećaju kompaktnosti na višim brzinama. Isto tako, zahvaljujući masivnom i čvrstom okviru i dobroj uravnoteženosti motocikla vozač uvijek ima osjećaj velike sigurnosti koju ne mogu narušiti niti mnogobrojne neravnine ili oštećenja na cesti.

Novi Bandit ipak najbolje od sebe pruža na otvorenim zavojitim dionicama, kada dolaze do izražaja njegov motor velike zapremine, kvalitetna ciklistika i udoban smještaj vozača. U tim uvjetima motocikl uvijek spremno i pouzdano izvršava svaku naredbu, a nevjerovatno elastičan agregat osigurava



konstantan užitak u vožnji, ali i održavanje visokih putnih brzina. Dodamo li tome još i dobru vrijednost okretnog momenta, jasno je da ovaj motocikl ne traži pretjeranu upotrebu mjenjača, što dodatno povećava kvalitetu opuštajuće vožnje. Prema tome, dovoljno je ubaciti u neki srednji stupanj prijenosa i koncentrirati se na odabir putanje.

Kad smo već kod mjenjača, moramo spomenuti da je mijenjanje stupnjeva brzo i precizno, kao što i dolikuje jednom japanskom proizvodu, no, mjenjač je i dosta tvrd, što vidljivo utiče na udobnost u vožnji. S druge strane, vibracije su tijekom vožnje vrlo male i gotovo neprimjetne, zahvaljujući, između ostalog, i gumenim ulošcima u nosačima motora i osloncima za noge.

Motor uvijek spremno reagira na gas, bez obzira u kojem se području rada nalazite. Vrlo je mekan i ugodan u pogledu razvijanja snage, a snažan potisak prisutan je već od 2.000 okr/min, pri čemu krupni četverocilindraš ne pokazuje nikakve znakove neobuzdanosti. U stvari, krivulja snage je sada toliko "ispeglana" i nježna, da vozač ima osjećaj kao da sjedi na nekom elektromotoru, a ne na nasljedniku jednog legendarnog "R"-a. Ovo ne znači da je motor izgubio išta od svojih sportskih karakteristika, već da je sada riječ o živoj, ali zato fluidnoj i elastičnoj progresiji.

Isto tako, na novom Banditu nema niti one poznate provale snage na 7.000 okr/min, koja je bila tipična za sve dosadašnje modele pokretane ovim motorom, tako da se ni manje iskusni vozači nikada neće naći u krizi. Sve u svemu, bilo da se radi o svakodnevnoj primjeni ili agresivnoj vožnji, motor sada pruža puno više užitaka u vožnji, uz performanse koje će bez problema zadovoljiti i one najzahtjevnije.

Kao manji nedostatak spomenut ćemo tvrdu i preosjetljivu ručicu gasa, koja nas je često iritirala prilikom provlačenja kroz gradsku gužvu i na manjim brzinama, jer se u tim uvjetima motocikl pokazao dosta nervoznim. No, to ćemo pripisati lošoj pode-

šenosti testnog modela, s obzirom na činjenicu da je i ručni čok na motociklu bio neadekvatno podešen.

S druge strane, veliki "razbojnik" nas je ugodno iznenadio i u pogledu maksimalne brzine. Naime, iako po deklariranim performansama zaostaje za današnjom konkurencijom, pokazivač brzine smo bez nekih većih naprezanja doveli do brojke od 250 km/h.

U uvjetima kad "debelo" prelazite granicu zakonski dopuštenih normativa od velike pomoći će vam biti i novoprofilirani prednji poluoklop, koji će vas kvalitetno štititi sve do brzine od oko 160 km/h. Nakon toga, gornji dio tijela postaje previše izložen strujanjima jer vjetrobran usmjerava zrak točno na ramena i kacigu vozača. Ova karakteristika će biti još izraženija ako spadate u skupinu vozača višeg stasa, tako da vam ne preostaje drugo nego da zalegnete na spremnik goriva, pogotovo ako i dalje imate želju da "muški" nastavite odvrnati ručicu gasa.

Spomenut ćemo i ovjes, koji je udoban, ali ne i premekan, kako bi u vožnji osigurao primjerenu udobnost uz primjerene vozne osobine.

Spadate li u tehnički zahtjevnije vozače, razveselit će vas činjenica da je prednju vilicu sada moguće podešavati djelovanjem na predopterećenje opruge, dok se stražnji amortizer i dalje može regulirati djelovanjem na opterećenje opruge i hidrauličnog povrata. No, i serijski odabir tvrdoće je odradio svoju zadaću kvalitetno, kao i prednji kočioni sustav, koji je - iako zakinin za po dva klipića sa svake strane - uvijek, pa i prilikom ekstremne primjene, snažno i agresivno zaustavljao vozilo. Što se tiče progresije, tu bi se još dalo poraditi na nekim detaljima, jer prednja kočnica vrlo snažno hvata na početku hoda ručice, a nakon toga za linearno zaustavljanje zahtjeva snažan potisak cijele šake.

Primjenjiv i zabavan uz prihvatljivu cijenu

Na kraju možemo reći da Bandit 1200 S i u svojoj trećoj generaciji ostaje vjeran svojim kori-

jenima, kako u pogledu dizajna, tako i u pogledu agregata ili ciklističkih osobina, iako je u svim detaljima kvalitetno doraden. Bez obzira na nešto veće dimenzije, motociklom se lako upravlja, nije zahtjevan za održavanje, a i performanse su mu na razini konkurencije. Sve u svemu, riječ je o motociklu koji i dalje pruža obilje sadržaja uz primjerenu cijenu od 68.700 kn. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 79,0 x 59,0 mm
Obujam: 1.157 ccm
Odnos kompresije: 9,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: uljno-zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: 4 Mikuni rasplinjača promjera 36 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 43 mm, hod 130 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hoda 136 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 790, visina sjedala 785-805, osovinski razmak 1.480, težina 215 kg
Deklarirano: snaga - 98 ks (72 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 9,3 kgm (91,7 Nm) pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva: 20 l
Max. brzina: cca. 240 km/h

+ cijena, razvijanje snage, stabilnost, udobnost, troškovi održavanja

- težina, progresija kočnice, tvrd mjenjač