



Još otkada je 1995. pušten u prodaju, Bandit je bio predvodnik klase umjerenih nakeda srednje zapremine. I dok je konkurencija u istoj klasi nudila agregate s nešto više sportskog duha, Bandit je uvijek bio rezerviran za vozače nešto smirenijega duha koji vole uživati u opuštenijoj vožnji. I najnovija, četvrta generacija Bandita, ostala je vjerna toj filozofiji

TEKST: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Suzuki je, ako ničim drugim, onda imenom, učinio pun pogodak kada je svom naked modelu GSF dodao još i naziv Bandit. Već to ime donijelo mu je veliku popularnost i vjerne kupce koji su za relativno malo novca mogli kupiti dobar svestrani naked motocikl. Te 1995. godine prvi Bandit 600 predstavljen je s agregatom preuzetim sa Suzukijevog sportsko-turističkog modela GSX 600 F. To je, naravno, značilo da je agregat koristio zračno-uljno hlađenje karakteristično za veliki broj Suzukijevih motocikala. Svojom jednostavnošću i pristupačnošću osvojio je mnoge, a to je značilo da

se tvornica nije morala previše žuriti sa izmjenama na modelu. Prve značajnije promjene model je doživio 2000. godine, a uglavnom su se odnosile na nove rasplinjače, druge kočnice, te poboljšanja okvira i kompletne ciklistike. Model se u takvom izdanju prodavao sve do 2005. godine, kada je doživio prve veće promjene, od kojih su najvažnije bile povećanje zapremine na 656 kubičnih centimetara i novi, užji okvir. Vjerojatno bi na tome priča ostala još neko vrijeme da se u nju nisu umiješali novi europski zakoni o eko normama, što je značilo da su u Suzukiju bili prisiljeni učiniti nešto ako su željeli nastaviti uspješan trend prodaje.

C I J E N A
53.820 KN

Novi agregat u



starom ruhu

Uz standardni bočni oslonac, na raspolaganju vam je i centralni



Posve novi agregat

To nešto došlo nam je u obliku posve novog pogonskog agregata, koji se sada po prvi put može pohvaliti da ima hlađenje tekućinom. Suzuki je, naime, odbacio svoju već svima dobro poznatu skraćenicu SACS, koja je dugi niz godina označavala 'Suzukijev napredni sustav hlađenja', to jest koncept uljno-zračnog hlađenja. To nam govori da taj sustav očito više i nije tako napredan kao što je bio kad su ga Suzukijevi inženjeri predstavili prije

više godina, pa je stoga sada pred nama Bandit s posve novim agregatom.

Taj agregat jest nov, ali to se ne bi dalo zaključiti iz podataka koje navodi tvornica. Tu u prvom redu mislimo na radnu zapreminu, koja je ostala ista, što znači da i dalje iznosi 656 kubičnih centimetara, baš kao i vrijednosti promjera i hoda koje su i dalje 65,5 X 48,7.

No, tu sličnosti uglavnom prestaju, jer kao što smo to već nekoliko puta napomenuli, uljno-

zračno hlađenje je ustupilo svoje mjesto hlađenju tekućinom. Druga značajna promjena je da je novi Bandit napokon dobio elektronsko ubrizgavanje goriva, za razliku od klasičnih rasplinjača na starom modelu, koji - uz to što su već pomalo zastarjelo rješenje - nisu nimalo doprinikli ispunjavanju novih ekoloških normi. Uglavnom, novi agregat u kombinaciji s novim ubrizgavanjem goriva donio je Banditu 85 KS pri 10.500 okr/min, što je porast snage od čak sedam 'konja'. Uz snagu je povećan i okretni moment, ali njegov porast ipak nije tako impresivan. Naime, stari je Bandit imao najveću vrijednost okretnog momenta od 59,2 Nm pri 7.800 okr/min, dok se novi može pohvaliti sa 61,5 Nm, ali pri 8.900 okr/min, što je za 1.100 okretaja više. Ako ništa drugo, krivulje snage i okretnog momenta ostale su vrlo linearne i predvidive, više nalik nekom automobilu nego motociklu. No, posve novi agregat donio je i znatno povećanje težine, pa je s 215 kg suhe težine novi Bandit čak devet kilograma teži od svoga prethodnika.

Doduše, skloni smo povjerovati da je znatnom dijelu povećanja težine pridonio i novi ispušni sustav koji je, iako za nepažljivog promatrača na prvi pogled isti kao i na dosadašnjem modelu, zapravo puno većih dimenzija, što automatski znači i veću težinu. To je još jedan od kompromisa koje su u Suzukiju morali učiniti radi ispunjavanja novih Euro 3 standarda.

U osnovi to znači da smo dobili novi agregat s relativno velikim povećanjem snage, ali smo isto tako dobili i dodatnih devet kilograma težine, pa su stvari naizgled manje-više izjednačene, barem što se performansi tiče. Ipak, novi agregat dao je Suzukijevim inženjerima mogućnost da kupcima osiguraju još jednu pogodnost, barem što se tiče udobnosti vozača: hidrauličku ručicu spojke, za razliku od one klasične, pokretane sajlom, kakva se dosad nalazila na Banditu.

Povećani međuosovinski razmak omogućava veliku stabilnost u zavojima





Kratki prijenosni odnosi u mjenjaču čine vožnju zavojitim dionicama vrlo zabavnom

Bezvremenski dizajn?

Možda bismo ga mogli tako nazvati pokušavajući opravdati Suzukijev dizajnerski odjel, koji vizualno nimalo nije promijenio dizajn novoga Bandita. Istina, poznavaoći će odmah primijetiti razlike na novom agregatu, ako ni po čemu drugome, onda po velikom hladnjaku i činjenici da agregat više nije crne boje, već je srebrni. Ali ako to zanemarimo, Bandit se izgledom ne razlikuje od svog prethodnika. Sve je ostalo isto, počevši od blatobrana, preko okruglog prednjeg svjetla, pa do maske minijaturnih dimenzija, koja je tu više kao poveznica između prednjeg svjetla i instrument ploče, nego što ima bilo kakvu aerodinamičku

(1) Ručice upravljača posve su iste kao na prethodnom modelu
 (2) Stražnje je svjetlo nekad možda i bilo moderno, ali vrijeme čini svoje
 (3) Mala prednja maskica zapravo je samo poveznik između prednjeg svjetla i ploče s vozačkim instrumentima
 (4) Vozačko radno mjesto ostalo je nepromijenjeno. Samo pomaknuto crveno polje i lampice ubrizgavanja goriva i temperature rashladne tekućine odaju da je riječ o novom motociklu



Novog će Bandita već na prvi pogled odati srebrna boja pogonskog agregata, za razliku od crne u koju je bio obojan njegov prethodnik



funkciju. I spremnik goriva zadržao je isti izgled, iako mu je zapremina smanjena s 20 na 19 litara. Rep motocikla je također isti kao na prethodniku, a to znači da je i dalje blago povišen i relativno oštih linija, s velikim stop svjetlom već pomalo zastarjelog dizajna. S jedne bismo strane mogli reći da su se u Suzukiju malo ulijenili i da je konkuren-

cija tu barem nekoliko koraka ispred njih, no činjenica je da je Bandit ipak namijenjen nešto umjerenijoj klijenteli, koja od svog motocikla ne traži najnovija tehnološka i dizajnerska rješenja, već im je na prvom mjestu pouzdanost i dizajn na koji su navikli, a za one koji traže najnoviju riječ tehnike i dizajna u svijetu nakeda, te nešto sportskije perfor-

nam puno draži, no to se donekle može ispraviti, budući da je udaljenost upravljača moguće regulirati, to jest pomicati za 10 mm prema naprijed ili natrag.

Udobno sjedalo s debelom postavom serijski je postavljeno na niskih 770 mm od poda, ali i ono se može podešavati u ovom slučaju po visi-

Novi je Bandit izuzetno stabilan u dugim zavojima, a ni zavidni nagibi nisu mu strani



manse, Suzuki nudi svoj model GSR 600.

U sedlu kao i dosad

Ako oni koji su dosad imali priliku voziti manjega Bandita sjednu na novi model, naći će se na vrlo poznatom terenu. Zapravo, ne poznatom, nego identičnom, jer sada, kad vozač više ne vidi pogonski agregat, sve je isto kao na prethodnom modelu. Dakle, velika pozornost je posvećena ergonomiji, koja je uvelike podređena vozaču. To znači da je sjedalo postavljeno blizu upravljača, koji je opet dosta povučen prema natrag i, prema našem mišljenju, malo previše zatvoren, što uvjetuje malo teže manevriranje pri malim brzinama, ali jednom kada krenete i nije tako strašno. Da je mrvicu otvoreniji i širi, bio bi

ni. To znači da će oni malo višega rasta možda biti zadovoljniji sa sjedalom na visini od 790 mm od poda. Oslonci za noge vozača postavljeni su nisko i sasvim su poravnati s vozačkim sjedalom, dok su suvozački oslonci blago pomaknuti prema naprijed, osiguravajući mu tako vrlo udoban položaj u vožnji. Sve je to već viđeno i na prethodnom modelu, a kako na njega nismo imali nikakvih posebnih primjedbi, ne možemo ih uputiti ni novom Banditu. No, malu kritiku bismo ipak uputili instrument ploči, koja je ostala posve nepromijenjenog dizajna i razlikuje se samo po pomaknutom području crvenog polja brojača okretaja, koje sada počinje na 12.500 okr/min, za razliku od dosadašnjih 12.000. Tu je još i FI lampica, te lampica za temperaturu rashladne tekućine, ali inače je instrument ploča posve ista kao i na prethodniku. To znači da se na njoj uz standardni analogni mjerac broja okretaja nalazi i digitalni displej, na kojemu vozač može očitati trenutačnu brzinu, količinu goriva u spremniku, ukupnu i parcijalnu kilometražu, a tu je i nezaobilazni sat. Znači sve informacije koje su vozaču potrebne, upakirane u stari i lako prepoznatljivi dizajn.

Provjerena ciklistika

Ciklističke kote na novom Banditu uglavnom su ostale iste kao na prethodniku, iako ćemo ovdje naići na jednu razliku: međuosovinski razmak je s 1.440 mm povećan na 1.470, što novom modelu daje dodatnu razinu stabilnosti. Vrijednosti predtraga i kuta upravljača ostale su iste, što znači da je predtrag i dalje 108 mm, a kut upravljača 26 stupnjeva. Prednja vilica je i dalje klasična, a zadržala je i promjer od 41 mm i hod od 130 mm, baš kao i mogućnost podešavanja predopterećenja opruge. Ni stražnji sustav ovjesa se nije mijenjao, pa tako straga opet nalazimo monoamortizer hoda 126 mm, koji ima mogućnost podešavanja predopterećenja opruge i povrata. To u osnovi znači da su kote ciklistike ostale manje-više iste, samo s dodatnim naglaskom na povećanu stabilnost zbog većeg međuosovinskog razmaka, pa smo bili uvjereni da će novi Bandit i u vožnji biti gotovo identičan svome prethodniku, no na kraju smo ostali ugodno iznenađeni.

Naša prva pohvala ide na račun novog pogonskog agregata, za koji - iako ga definitivno ne možemo uvrstiti među brže ili živahnije - svakako možemo reći da je jedan od uglađenijih koje smo imali priliku testirati. Njegovu linearnost prilikom ubravanja te tih i miran rad mnogi će znati cijeniti, iako će mu neki zamjeriti manjak živahnosti kada se kazaljka mjerača broja okretaja počne približavati brojcima od 12.500 okr/min. No, budući da mu ipak nedostaje živahnosti, Suzukijevi inženjeri su taj problem odlučili riješiti jednim malim, ali efikasnim trikom, koji je novi Bandit

Na većim brzinama smeta potpuni izostanak zaštite od vjetra



također naslijedio od svog prethodnika. Naime, problem malo slabijeg agregata riješen je kratkim prijenosnim odnosima u mjenjaču, što vozaču nudi sasvim solidna međuubrzanja prilikom ubravanja iz zavoja. Negativna posljedica tog rješenja je što je potreban malo češći rad mjenjačem, no ovdje ipak treba uzeti u obzir da se radi o nakedu srednje zapremine. Ukoliko želite opušteniju vožnju bez previše mijenjanja brzina, preporučamo vam Banditovog većeg brata zapremine 1250 kubičnih centimetara. A ukoliko vas pak smeta nepostojeća zaštita od vjetra i turbulencije koje se počinju javljati čim putna brzina prijeđe 140 km/h, za nekoliko tisuća kuna više uvijek možete dobiti S verziju, koja

je opremljena vjetrobranskom poluoplatom. No, s ovom pravom naked verzijom vam savjetujemo da se klonite autoceste i držite zavojitih dionica, na kojima će vaš užitak svakako biti potpuniji.

Kada smo rekli da nas je novi Bandit ugodno iznenađio u vožnji, tu smo u prvom redu mislili na rad ovjesa. Naime, iako su specifikacije ovjesa na papiru identične starome modelu, u praksi se pokazao puno čvršćim, a pritom ipak nije tvrd i neudoban. Jednostavno je i dalje mekan, ali motocikl ne pokazuje preveliku tendenciju 'miješanja' u zavojima. Čak štoviše, posjeduje prilično dobra i reaktivna vozna svojstva za jedan naked i veliku dozu stabilnosti u brzim zavojima. Pritom jedinu slabost



(1) Možda najveći napredak postigle su kočnice, za koje imamo samo riječi pohvale (2) Novi agregat ima i elektronsko ubrizgavanje goriva (3) Novi Banditov pogonski agregat, odsad hlađen tekućinom i sedam konjskih snaga jači

Snazniji agregat je dobrodošla promjena, ali uz više 'konja' došla je i povećana težina



Dizajnerski je novi Bandit isti kao i njegov prethodnik



TEHNIČKI PODACI

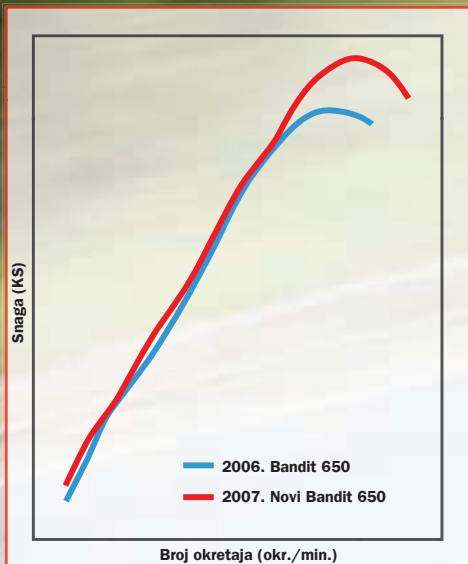
Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 65,5 x 48,7 mm
Obujam: 656 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 130 mm; straga monoamortizer hoda 126 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i kočione čeljusti s 4 klipčića, straga disk promjera 240 mm s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 780, visina sjedala 770-790, osovinski razmak 1.470, težina 215 kg
Deklarirano: snaga - 85 KS (62,5 kW) - 10.500 okr./min, max. okr. moment 61,5 Nm pri 8.900 okr./min
Spremnik goriva: 19 l

+ novi agregat, linearno razvijanje snage, udoban ovjes, kočnice

- maksimalna snaga, težina, staromodan dizajn



Iako je na prvi pogled isti, ispušni sustav na novom modelu je znatno veći nego na prethodniku



Usporedba krivulja snage prethodnog i novog modela. Vidi se da je novi agregat u svemu snažniji od staroga

motocikl pokazuje ukoliko ga poželite munjevitobrebaciti iz jednog zavoja u drugi. Naime, ciklistika vam omogućava brze izmjene smjera, ali ovjes ih jednostavno nije u stanju pratiti, pa imate dojam kao da se prednji kraj motocikla spotiče. No ukoliko samo malo zastanete i dopustite ovjesu da se smiri, uvidjet ćete da je Bandit prilično brz i vozan, bez obzira na velikih 215 kilograma 'suhe' težine. Sve u svemu, jedini je problem što vas novi agregat u kombinaciji s kratkim mjenjačem i dobro pogođenim ovjesom može malo 'ponijeti', pa se vrlo lako možete zateći u vožnji bržoj od one kojom ste namjeravali putovati.

U gradu se Bandit također pokazao kao motocikl s više prednosti nego nedostataka. Kao nedostatak ćemo ovdje prije svega navesti njegovu veliku težinu, koja, iako u vožnji ne predstavlja nikakav problem, pri manevrima u mjestu i pri malim brzinama može izazivati probleme. No, u gradskoj vožnji je to motocikl koji će vam pružiti brojne ugodne trenutke, ako ni zbog čega drugoga, onda zbog uskog upravljača, koji - iako nam je bio preuzak i zatvoren na otvorenoj cesti - u gradu uvelike olakšava probijanje kroz gužve. U gradskim se okolnostima puno manje osjeća nedostatak snage, a ni zaštita od vjetra nije od primarne važnosti.

Što se tiče kočnica, u Suzukiju su na novom Banditu napravili osjetan napredak u odnosu na stari model. Doduše, straga nije bilo nikakvih pro-



Ukoliko želite zaštitu od vjetra, možda bi vam Bandit 650 S bio bolje rješenje

mjena i tamo se i dalje nalazi jedan disk promjera 240 mm koji pritišće čeljust s dva klipca, ali naprijed se umjesto dosadašnjih diskova promjera 290 mm nalaze posve novi plivajući diskovi promjera 310 mm i čeljusti s četiri klipa. U vožnji se ta promjena itekako osjeća i više je nego dobrodošla. Već kada pomislite da ste debelo pretjerali i da se nikako nećete uspjeti zaustaviti na vrijeme, prednje vilice samo potonu do svojih graničnih vrijednosti, a Bandit se ukopa na mjestu. Pritom moramo pohvaliti i njihovu mogućnost doziranja, a i mogućnost kočenja u nagibu, kada Bandit nije pokazivao pretjeranu tendenciju uspravljanja, već je i dalje postojano zadržavao željeni nagib.

Prednosti i nedostaci

Zašto biste kupili novog Bandita? Nekima bi možda dovoljan razlog bio novi, znatno ojačani agregat, koji sada uz hlađenje tekućinom posjeduje i ubrizgavanje goriva umjesto rasplinjača, što ga, osim što je ekološki čišći, čini i znatno ekonomičnijim. Ipak, vanjski izgled mu je ostao gotovo nepromijenjen, što je u najmanju ruku neuobičajena odluka proizvođača u današnjoj moto-industriji, kada se na tržište gotovo svakodnevno izbacuju novi modeli posve izmijenjenog izgleda. Ako ste pomodni, Banditov nepromijenjeni izgled vam je svakako nedostatak, no ukoliko želite motocikl za koji znate da već iduće godine neće izgledati zastarjelo u usporedbi s posve novim modelom istog imena, ovo bi vam mogla biti i značajna prednost. Još jedna prednost je što je uz već spomenuti novi agregat Bandit dobio i vrlo kvalitetne i snažne kočnice, puno bolje od onih na prethodniku, a i ciklistika mu je profinjenija i ugodnija za vožnju. Cijenom od 53.820 kn posve je poravnat s konkurencijom, pa mu to ne možemo uzeti kao prednost niti kao nedostatak. Ostaje samo činjenica da kupnjom Bandita kupujete motocikl koji je praktički uspostavio današnje viđenje nakeda srednje klase i

koji, iako ničime ne briljira i nema performanse od kojih zastaje dah, posjeduje sasvim solidne vozne osobine i po malo čemu zaostaje za drugim predstavnicima te klase.

Možda se to po imenu ne bi dalo naslutiti, ali Bandit je zapravo vrlo uglađen i fin motocikl, pravi gospodin. ■



Previše zatvoreni upravljač smeta u vožnji otvorenom cestom, ali je dobrodošao za probijanje kroz gradske gužve