

[Suzuki *Bandit* 1250 S]



CIJENA
66.250 KN
*testirani model: 73.286 kn

Naletite li na neravnine u zavoju turističko mekani ovjes će dozvoliti cijelom motociklu da se malo zaljulja, no ni tada Bandit ne mijenja smjer ili širi putanju

Jednostavno i dobro

Nakon što smo isprobali manjeg Bandita s novim agregatima, iz šešira smo izvukli i većeg - ovaj puta u izvedbi s više vjetrobranske zaštite - te provjerili koliko se promijenio. I dalje je to onaj poznati kradljivac srca i kilometara koji bez nepotrebnih estetskih i tehničkih detalja savršeno obavlja svoju zadaću, a to je prevaljivanje velikih udaljenosti, dok se nakon navikavanja na veličinu lako snalazi i u gradu

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Iako kod nas većina ljudi motocikle kupuje srcem, Bandit je jedan od onih modela koji će udovoljiti većini potreba, koji će učiniti da se vlasnik osjeća dobro, a istovremeno neće ostaviti strašne ožiljke na kućnom budžetu. Pred nama je četvrta generacija većeg od braće Bandit. On sada uz tekućinom hlađeni agregat nosi i oznaku 1250, koja ukazuje na ponešto povećanu zapreminu u odnosu na prethodnika. Kao i do sada, oznaka S pokazuje da se radi o modelu s poluoklopom, a naš testni model dodatno je opremljen donjom polovicom oklopa te povišenim vjetrobranom sa popisa originalne Suzuki dodatne opreme. Dok veliki Bandit i dalje osvaja svojom masivnom pojavom i stabilnošću koja ga odlikuje, agregat sada radi

još ugađenije i raspoloživo zakretnim momentom svojstvenim automobilima.

Nekomplicirano i oku ugodno

Makar je proživio transplantaciju jedinog organa, agregata, o čemu ćemo malo kasnije, Bandit je zapravo minimalno promijenjen, što kod ovako uspjelog dizajna zapravo i nije loše. Zanimljivo li na trenutak dodatne oklope, prva izmjena - a moguće i jedina koja je naglašena - odnosi se upravo na novi agregat srebrne boje hlađen tekućinom. Suzukijevi stručnjaci su odabrali kompaktni hladnjak koji dimenzijama ne nadmašuje pretjerano dosadašnji hladnjak ulja, što znači da se niti ne ističe posebno, dok su sve ostale promjene kozmetičke prirode. Prednjim krajem motocikla i dalje dominira prije svega funkcionalna i nenametljiva prednja maska sa simpatičnim i ne pretjerano agresiv-

nim svjetlom. Prednji i stražnji pokazivači pravca su izvedeni s prozirnim lećama, a identični su onima na manjem Banditu. Prednji blatobran je ostao nepromijenjen, što uopće nije grijeh, jer se radi o zgodno riješenom primjerku. Oni s okom za detalje primijetiti će da su sada prednja i stražnja vilica obojane u crno, a naplatci su ostali nepromijenjeni. Prostor vozača nije doživio neke promjene: tu je i dalje pomalo tanki kromirani upravljač, dok su se instrumenti smjestili u dva okrugla obruba. Lijevo sadrži analogni pokazivač broja okretaja, dok se u desnom nalaze kontrolne žaruljice i veliki LCD na kojem se prilikom davanja kontakta ispisuje GSF, što je simpatična gesta svojstvena nekim Suzukijima i rijetkim drugim motociklima. Dodajmo još da obrtomjer ukazuje na ponešto smireniji agregat, jer sada crveno polje počinje na 9.500 okr/min, za razliku od dosadašnjih 11.000 okr/min. Pored povišenog vjetrobrana, čiji gornji dio je moguće podešavati, testni model je bio opremljen i dodatnim oklopima koji su po našem mišljenju ponešto naružnili inače elegantan motocikl, a posebno nam je žao što sakrivaju novi agregat na koji Bandit može biti ponosan. Sjedala namijenjena vozaču i suvozaču jednako su profilirana kao i prije, a tu su i nepromijenjeno stražnje svjetlo, minimalne oplaste te ručka za suvozača. Turističkoj namjeni svjedoče gumom debelo podstavljeni oslonci za noge, dok desnom stranom motocikla dominira masivni

Zanimarimo li vizualno i tehnički drugačiji agregat te promjenu boje elemenata ovjesa novi Bandit se vrlo malo razlikuje od prethodne generacije



Kao i manji primjerak, Bandit 1250 S nema posebno upečatljivih ili ekstravagantnih detalja već predstavlja jednu dojmiviju i oku ugodnu cjelinu



ispušni sustav 4 u 1 od nehrđajućeg čelika sa cijevima vidno većeg promjera. Kada bismo upriličili okladu gdje na slici starog i novog Bandita prekrijemo agregat, vjerujemo da bi samo rijetki prepoznali razliku između starijeg i mlađeg brata.

su već bili pri poslu, tehničari u Suzukiju su mu dodali i sustav elektronskog ubrizgavanja s tijelima promjera 36 mm. Ovaj veliki i moćni agregat sada odlikuje provrt i hod 79 x 64 mm, što ukupno za četiri cilindra daje radni obujem od 1.255 kubičnih centimetara. Nova je i mjenjačka kutija, koja

sada ima 6 brzina, ali je zadržala pomalo grubi duh prethodne izvedbe. Deklarirana snaga i dalje iznosi 98 konjskih snaga, a sada ju Bandit razvija pri 7.500 okretaja u minuti, što je čak 1.000 niže nego kod prethodnog modela. Posebno nas je zadivio zakretni moment od čak 108 Nm pri automobilske

Voda je život

Svjedoci smo gotovo redovnih naftnih kriza, koje se više ne uzimaju ozbiljno, nego samo mirno plaćamo sve veće cijene goriva, a istovremeno svijetu prijeti nestašica pitke vode o kojoj se ne usudimo niti razmišljati. Kako je voda potrebna za opstanak ljudi, slična situacija se desila i Banditu, koji se morao okrenuti ovoj tekućini i odbaciti više nego punoljetni sustav hlađenja zrakom i uljem. Razlog ovome je prije svega taj da je agregat stare koncepcije bilo teško usklađivati sa sve rigoroznijim normama o kvaliteti ispušnih plinova, a kad

Kočnice ostaju nepromijenjene u odnosu na prethodni model što znači i da nisu pretjerno jake. Stražnja vilica, kako i prednja sada nosi sloj crne boje što je jedna od promjena u odnosu na prethodni model. Jedan od rijetkih elemenata koji nije samo funkcionalan već i atraktivan je lijepi aluminijski štitić lanca





Pregledni instrumenti nisu mjenjani, a i dalje je tu simpatični natpis GSF koji se pojavljuje na LCD-u prilikom davanja kontakta



niskih 3.700 okretaja u minuti, što je čak 16 Nm više uz 2.800 okretaja manje.

Kada je riječ o ciklistici, nije se promijenilo gotovo ništa, pa je međuosovinski razmak i dalje nemalih 1.480 mm, prednja vilica je nepromijenjena teleskopska promjera 43 mm, a stražnjim krajem dirigira monoamortizer. Možemo reći da je na prednjem i na zadnjem kraju moguće podešavati prednapregnutost opruga. Kočnice su jednako nepromijenjene kao i ovjes, što znači da su sprijeda dva diska promjera 310 mm sa četveroklipnim kliještima, dok je straga jedan disk promjera 240 mm. Dok se vrijednosti duljine i širine nisu mijenjale, visina sjedala povećana je za 5 mm, što znači da ju je sada moguće regulirati između 790 i 810 mm, za razliku od prijašnjih 785 i 805 mm. Iako vizualno identičan, spremnik goriva je također promijenjen, pa sad u njega stane jedna litra manje, točnije 19 l, što znači da radijus kretanja ovog masivnog motocikla neće biti impresivan. Obnavljanje modela u nekoj klasi sportskih motocikala u pravilu bi rezultiralo mršavljenjem, a naš šarmantni Bandit je kroz pomlađivanje zaradio okruglih 10 kilograma, pa sada teži 225 kg, iako možemo reći da mu dobro stoji.

Mirno more

Čim smo prebacili nogu preko sjedala, lako smo našli udoban položaj svojstven sportsko-turističkim ili "normalnim" motociklima. Upravljač je pogodan u parametrima širine i kuta, dok nam se učinilo da su ručke malo tanke za ovaliki motocikl. Nakon zakretanja ključa u jednostavnoj bravi lako vidljive kontrolne žaruljice nam govore što nas zanima, a LCD na trenutak ispisuje slova GSF, kako bi nas još više zbližio sa ovim strojem. Već smo navikli na Suzuki motociklima povući polugu spojke kako bismo mogli pokrenuti agregat, a zahvaljujući vrhunskom sustavu elektronskog ubrizgavanja svih 1.255 ccm lako dolazi u život. Poluga kočnice i poluga spojke mogu se podešavati, a izuzmemo li



Ponešto izmjenjen u detaljima ispušni lonac se sada čini još veći, ali norme o kvaliteti ispušnih plinova su neumoljive, a zvuk i dalje ugodan

Bandit je prije svega vrlo stalozen i stabilan motor što znači da iziskuje izvjestan napor za promjenu smjera, ali to nadoknađuje osjećajem sigurnosti





Iako možda nije po volji estētama dodatni vjerobran se pokazao odličnim u ulozi, pogadate, zaštitite od vjetra. Čak i pri 200 km/h vozač može sjediti uspravno i opuštено

sjedalo, tu prestaju luksuzi koji bi vjerojatno nepotrebno podigli cijenu. Bandit nije lagan motocikl, ali to se ne da naslutiti prilikom stajanja ili manevriranja na mjestu, jer položaj vozača olakšava ove radnje, a srazmjerno nisko težište također pomaže. Možemo odmah pohvaliti i bočni oslonac, koji je logično smješten, ta ga je moguće posve intuitivno

otklopiti i sklopiti. Težina dolazi do izražaja tek kada Bandita želimo dići na centralni nogar, jer je za to potrebno iznenađujuće puno snage. Kretanje s mjesta, kao i sve radnje u vožnji, potpuno je opuštено jer novi agregat raspolaze zavidljivim zakretnim momentom koji se manifestira rijetkom potrebom za mijenjanjem brzina. Moguće

njave kroz zavoje. Kada smo to rekli, odmah ćemo dodati da Bandit nije jedan od onih svojeglavih motocikala koji kroz zavoje prolaze kako ih je volja, već se radi o poslušnom pastuhu koji zbog viška kilograma jednostavno ne može isto što i znatno lakša rodbina. Nagle promjene smjera su zahtjevne za vozača jer je potrebno svojski uprijeti na upravljač, no Bandit je zato vrlo stabilan i miran, posebice na pravcima. Dugi zavoji mu odgovaraju, pa iako će ga neravnine minimalno uznemiriti, nema potrebe za puštanjem gasa, jer kuda ste ga uperili, tamo će vas i dovesti. Zbog velike težine i dužine jasno je da ovom mišićavku kratki zavoji nisu idealno radno mjesto, pa mu u takvim prilikama treba dati više vremena da se snađe. Dok je krajnja brzina ovako oklopljenom motociklu približno 240 km/h, oduševio nas je dodatni vjetrobran koji omogućava opuštenu vožnju u uspravnom položaju čak i pri 200 km/h. Dodajmo tome da do te brzine Bandit jedva primjećuje vozi li samo vozača ili je tu i putnik, a nakon toga zbog nemale čone površine ubrzanja posustaju. Kada smo se vozili sami, brzina od 220 km/h bila je lako dohvatljiva, a za sve preko toga trebalo je pokazati strpljenje. Začudilo nas je koliko lako smo se s Banditom probijali kroz gradske gužve i makar je jasno da za to nije osmišljen, nitko mu nije ukazao na tu činjenicu, pa se Bandit gurao među parkiranim automobilima poput znatno manjeg modela. U takvim uvjetima ne treba očekivati čuda i pokušavati se polukružno okre-

AGREGAT

Osjećaj moći

● Nakon više od dva desetljeća vjernosti u povijest je (neki bi rekli: konačno!) otišao Suzukijev zrakom i uljem hlađeni četverocilindrični agregat. Na njegovom mjestu sada je zasjao moderni, tekućinom hlađen stroj iste koncepcije, ali

suvremene tehnologije te povećane zapremine, koja sada iznosi 1.255 ccm. U posve novoj glavi i dalje se nalaze uobičajene dvije bregaste osovine, dok je među ventilima sada svega 16 stupnjeva otklona. Usisni mjere 27 mm u promjeru, a ispušni 31 mm i ne treba zaboraviti posve nove kanale koji čine čuda za poboljšanje protoka smjese i ispušnih plinova. Sprevljanje s p o m e n u t e smjese goriva i zraka sada je zadaća sustava elektronskog ubrizgavanja sa tijelima promjera 36 mm, a tu je i dalje Suzuki PAIR sustav koji se uz katalizator brine da ispušni plinovi zadovolje odgovarajuće norme. Za one koji misle da su

njegovi tvorci neznatno promijenili stari agregat možemo reći da nije tako, jer fazni lanac je sada u sredini, cilindri su manje razmaknuti, vratila mjenjačke kutije nalaze se jedno nad drugim radi kompaktnosti konstrukcije, dok nikako ne smijemo zaboraviti i drugu osovinu za uravnotežavanje, koja dodatno smanjuje vibracije. Iako je snaga ostala ista kao na prethodnom modelu i iznosi 98 KS, sada se ostvaruje na nižim okretajima, dok osjećaju moći tijekom vožnje neizmerno pridonosi okretni moment od čak 108 Nm pri niskih 3.700 okr/min. Navedeni rezultati ne bi bili od koristi kada ih do stražnjeg kotača ne bi prenosila nova mjenjačka kutija sa 6 stupnjeva prijenosa, koja osigurava dobra ubrzanja i niske okretaje pri većim brzinama.

Odličan ugladeni agregat na testnom primjerku je nažalost bio zaklonjen dodatnim donjim dijelom oklopa, a vjerujte nam na riječ da se radi o potpunom dizajnerskom uspjehu



Iako dodatni oklopi te povišeni vjetrobran donekle mjenjaju izgled motocikla i dalje je jasno da se radi o vozilu koje dizajnom zahvaća zdravu porciju klasičnog i modernog



nuti na kolniku s jednom trakom, ali nikako se ne radi o motociklu s kojim ste osuđeni čekati u koloni i gubiti živce. Svakako treba istaknuti da široki retrovizori ne smetaju previše. Naime, postavljeni su visoko, a toliko su pregledni da jednostavno ne možemo poželjeti bolje. Na kraju možemo reći još da nas je iznenadila potrošnja od preko 7 litara na 100 km. Iako se radi o agregatu velike zapremine, dobar dio vremena smo se zahvaljujući velikom zakretnom momentu vozili na niskim okretajima i zato očekivali manju žed. Sama potrošnja i nije toliko problem kada gledamo koliko nam užitka Bandit pruža u vožnji, ali kada u jednadžbu dodamo spremnik goriva netipičan za putni model, od svega 19 litara zapremine, postaje jasno da je radijus kretanja umjerenih 250 km. Nekim putnicima ovo će biti dobra isprika da stanu i protegnu noge,

DODATNA OPREMA

Detalji s etiketom

● Testirani primjerak Bandita 1250 S dobili smo unaprijed opremljen s donjom polovicom poluoklopa i putnim vjetrobranom. Radi se o originalnim dodatnim elementima s etiketom "Suzuki", a možemo primijetiti da kvalitetom ni najmanje ne odudaraju od elemenata već tvornički ugrađenih na motor. Iako se nama osobno donji dio oklopa nije posebno svidio jer sakriva lijepi novi agregat, koji je sagrađen tako da bude viđen, ne možemo poreći da dobro štiti noge od vjetra, a u gradskoj vožnji odvodi dio topline agregata od istih tih nogu. S druge strane, povišeni vjetrobran pruža iznimnu zaštitu vozaču, a čak i ako do vozača dođu neke struje zraka, one su laminarnog oblika, pa uopće ne smetaju. Nama pomalo pretjerani oklopi će cijenu vašeg ljubimca povećati za 5.691 kn, a odličan vjetrobran za dodatnih 1.345 kn.



Pored udobnog sjedala podesivog po visini te odličnog položaja vozača na turistički duh ukazuje i serijski centralni oslonac motocikla

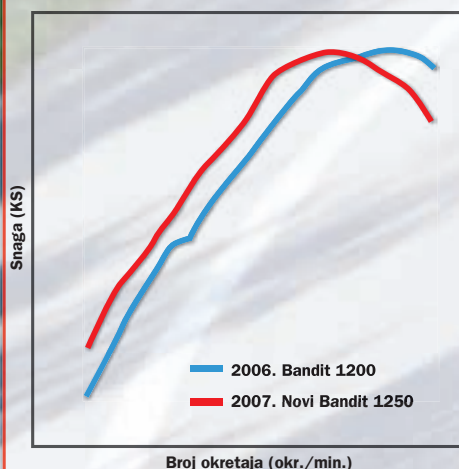
PRAZNA STRANICA

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 79 x 64 mm
Obujam: 1.255 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 36 mm
Spojka: višestruka u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 130 mm; straža vilica sa monoamortizerom hoda 136 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straža disk promjera 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 790, visina sjedala 790 - 810, osovinski razmak 1.480, težina 225 kg
Deklarirano: snaga - 98 ks (72 kW) - 7.500 okr/ min, max. okr. moment - 11 kgm (108 Nm) pri 3.700 okr/min
Spremnik goriva: 19 l

+ cijena, udobnost, agregat, stabilnost

- težina, grub mjenjač, krajnja snaga kočnica, zapremina spremnika



Vozači različitih konstitucija ugodno će se smjestiti za upravljačem, a tu je i sjedlo podesivo po visini. Treba pohvaliti i nožne oslonce učvršćene na gumene nosače čime se znatno umanjuju vibracije



a neki dugoprugaši bi radije iz jednog spremnika 'istisnuli' još pokoji kilometar.

Puno motora za malo novaca

Nakon što smo ga doživjeli u svakom mogućem aspektu vožnje, možemo reći da nas je Bandit 1250 S samo pozitivno iznenadio. Ovaj motocikl klasične koncepcije jedna je od rijetkih zvjerki koja nudi zavidnu stabilnost i osjećaj sigurnosti pri velikim brzinama, a da istovremeno nije hendikepiran u prometnim gužvama. Iako težinu navodimo kao zamjerku, ne možemo reći da se ona stalno osjeća ili predstavlja problem, nego je jednostavno tipična osobina ovakvog motocikla. Slično je i s kočnicama, za koje smo sigurni da bi mogle biti jače, jer Suzuki sigurno raspolaže

"žešćim" kočionim komponentama, ali u primjeni za koju je Bandit namijenjen, a i onda kada se počne pretjerivati, kočnice su u najmanju ruku dostatne. Kao i ponešto grublji mjenjač, kočnice su nešto na što se posve lako naviknuti, a nakon toga ni u jednom trenutku ne predstavljaju problem. I dok su svi nedostaci koje smo primijetili zapravo zanemarivi, prednosti koje Bandit nudi osjetno ih nadilaze i ovaj motocikl čine sveukupno izvrsnim. Čak i ako nam se toliko svidio da postanemo subjektivni, ne može se poreći da je novi tekućinom hlađeni agregat izvrstan, a pogotovo je impresivan njegov zakretni moment. Osjećaj sigurnosti koji proizlazi iz stabilnosti jedan je od većih "pluseva" za Bandita, a rezultira opuštenošću u vožnji, što je poželjna odlika putnih

motocikala. Ruku pod ruku s opuštenošću ide i udobnost, a ne trebamo ponavljati da povišeni vjetrobran iznimno dobro štiti vozača. Posljednji adut na strani Bandita nesumnjivo je cijena od svega 66.250 kn, jer za te novce kupac dobiva nevjerojatno puno motocikla i užitaka koji uz to idu. Pogledamo li konkurenciju, osobinama je slična jedino Honda CB 1300 S, koja je po voznim osobinama možda nešto bolji motocikl, ali Bandit ju lako pobjeđuje sa preko 30.000 kn nižom cijenom. Sve u svemu, nas je novi "vodenjak" osvojio već u prvim kilometrima, pa ako razmišljate o putnom motociklu koji neće biti nespretn u gradu, a neće vas smetati doživljaj motocikla velike zapremine, svojih 66.250 kn teško možete potrošiti na pametniji način.