



Dítě ulice

Dvanáctka je stejným pojmem jako její motorová máma GSX-R 1100. A přesto, že dnešní hi-tech naháči jsou konstrukčně dál, má Bandit pořád dost schopností, aby jim po troše ladění rozkopal pr..l. Objem prostě ničím nenahradíš.

Předloni se vyrojilo pár naked biků s „nakořovaným“ vodou chlazeným motorem, které mají svým výkonem Bandita těžce na háku. Jenže se mi zdá, že GSX je víc motor-ka „pro lidi“, která si nepotřebuje hrát na lovce všeho ostatního nebo pojídače malých dětí. Jasně, rám z trubek se na silnici trochu kroutí, podvozek by potřeboval přitvrdit, motor není tak ostrý jako nůž z dementní televizní reklamy, ale zato tě pohodlně doveze kam chceš. A kromě toho se zvedne na zadní kdykoli je třeba, na dálnici jede přes 250 a výborně vypadá.

Na letišti i na dovolenou

Není moc strojů, které by si kromě Craiga Jonese nebo Garyho Rothwella oblíbil i zástup „neznámých hrdinů“,

kterí Bandita hladí po nocích za to, že je včera přivezl z dovolené. GSX se lidem ukázal poprvé v roce 96 a vznikl geniálním tahem, kterým bylo narváni velkého čtyřválcového do rámu Bandita 600. Agregát původně z GSX-R 1100 byl převrtán, dostal menší karburátory a změnilo se časování ventilů. Chvilí po příchodu stroje s kulatým světlem přišvištěla verze S s hranatou polokapotou, která byla v roce 2001 vyměněna za plast s oblejšími tvarů. Ve stejnou chvíli se změnil dočkal i nahatý Bandit, který na rozdíl od eSka dostal tvrdší pružiny do vidlice.

Rychlejší než předpisy

Obě varianty mají místo čtyřpístků Nissin šestipístky Tokico a objem nádrže vzrostl na dvacet litrů. Úpravy



Bandit je stejně jako GSX-R 1100 známý svou nezničitelností. Důležitým bodem je kromě výměn oleje také seřízení ventilů, které by mělo proběhnout každých 12 tisíc kilometrů. Zmíněný interval je třeba dodržovat, protože při zameškání se vůle poměrně rychle dostanou mimo toleranci. U starších GSF se dá pomocí otevřeného výfuku, kitu do kraburátoru a vzduchového filtru snadno zvednout výkon zhruba o 10 - 15 koní na kole. Když se na válce navíc nasadí hlava z jedenáctky GSX-R (jen z určitých modelů do roku 92), dostaneš dalších 10 koní a motorka bude díky ostřejším včákům víc točit. Nové Bandity jdou ladit hůř, a to díky jinému sání, takže se po montáži koncovky, filtru a kitu zvedne výkon přibližně o pět koní. Silný motor poměrně brzy odrovná řetězovou sadu, která ti vydrží kolem 12 až 16 tisíc kilometrů. Stroj je náchylný na ojeté pneumatiky a osvědčenou kombinací jsou gumy Dunlop, konkrétně D205 na zadní ráfek a D207 (měkkí směs) na předek. Mašina pak dobře sedí a obě pneumatiky vydrží kolem deseti tisíc kilometrů.

Technická data
Suzuki GSF Bandit 1200

motor	čtyřdobývzduchemaolejem chlazenýřadovýčtyřválec,DOHC/4
objem	1157 cm ³
vrtání x zdvih	79 x 59 mm
výkon	72kW(98k)/8500ot./min.
točivý moment	91Nm/4500ot./min.
kompresní poměr	9,5:1
plnění motoru	4 karburátory
	Mikuni BST Ø 36 mm
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
brzdyvpředu	2kotoučeØ310mm,
	čtyřpístkové třmeny
	vzadu 1 kotouč Ø 240 mm,
	dvoupístkový třmen
rozvor	1435 mm
výška sedla	835 mm
suchá hmotnost	211 kg
objem nádrže/rezerva	19/4,5 l
cena	120 až 170 tis. (r. 96 - 00)

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduch. filtr	650,-Kč
Blinkr přední/zadní	1 100,-/1 100,-Kč
Páčka brzdy	1 600,-Kč
Páčka spojky	1 600,-Kč
Píst	2 800,-Kč
Přední světlo	5 200,-Kč

Pověst motocyklu

- už osm let se po silnicích prohání smečka banditů a policie nic nedělá
- cestovatelé si raději vyberou verzi s polokapotou, a teď už moderním světlometem
- koncepce vzduchem a olejem chlazeného motoru je asi nejgeniálnější dílo Suzuki, a těžko bude kdy překonáno
- i když jsou asi hezčí stroje, Bandit je vzorem funkčnosti a jednoduchosti
- vynikající stroj pro cestování, vyjíždku, cestu do práce i stunting
- stejně jako GSX-R trpí dvojkové kolo převodovky problémy s vyskakováním ze záběru
- krásné kulaté budíky naháče se do kapotáže „Ska“ vůbec nehodí
- modernizace přinesla brzdné třmeny Tokico se šesti pístky a taky snižovač polohy škrtky klapky karburátorů

se dotkly i motoru, kde byly v zájmu snížení emisí použity jiné karburátory, změnilo se sání a před čtyřválcem se objevil větší olejový chladič. Rozvor se o 5 milimetrů zkrátil, zmenšil se úhel sklonu přední vidlice a o 45 milimetrů se snížila výška sedla. Černý žebrovaný čtyřválec táhne na první rychlosti jemně od 1000 otáček, do pěti se Bandit moc nepředvádí, aby se následně nadechl a vystřelil jak čertík z krabíčky. Vše dochází tak daleko, že na rovince se tacho zastaví těsně před 260 km/h, což byla asi jediná chvíle, kdy jsem byl rád, že jsem jezdil na eSku s polokapotou. Při jednom z dalších pokusů o maximálku vystoupila z řady aut slečna neuznávající zpětná zrcátka a došlo na moment, kdy jsem ocenil, že motorka má silné jemně nastupující 6pístky a použitelnou zadní brzdu (i když dost tupou). Na sportovní blbnutí je třeba přitvrdit odpružení a v náklonech se ukazuje, že stupečky jsou dost nízko. Ale co, létající jiskry vypadají taky pěkně.