



полная
версия на
iPad



Бандитская семейка

Среди всего многообразия моделей Suzuki качественно большим количеством фанатов и поклонников отличаются легендарные мотоциклы семейства GSF Bandit. Классика и здравый смысл не умрут никогда, даже если кажется, что о них позабыли. Сегодня поговорим о настоящих железных мотоциклах Suzuki, пока они не стали частью истории

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

SUZUKI GSF250/400 BANDIT



ВСЕ «БАНДИТЫ» КРЕПКИЕ И НАДЕЖНЫЕ МОТОЦИКЛЫ БЕЗ СЛАБЫХ МЕСТ

SUZUKI GSF250 BANDIT 1989–2000 ГГ.

Родоначалниками серии аж в 1989 г. стали Suzuki GSF250 Bandit и Suzuki GSF400 Bandit. «250-ка», несмотря на скромные размеры – знаковый аппарат. Таких сейчас уже не делают. Маленький рядный немного дефорсированный моторчик от GSX-R250 с рабочим объемом 248 см³, заключенный в достаточно жесткую и современную ходовую часть, раскручивается до впечатляющих 18000 об/мин, выдавая максимальную мощность в 38–45 л. с. (зависит от года выпуска) на 14000 об/мин. Встречаются мотоциклы, у которых клапанная крышка окрашена в ярко-красный цвет. Это не что иное, как творчество юных «пионеров», вооруженных кисточкой или баллончиком. Красноголовых «чекушек» никогда не было!

Различают два типа двигателей. Первый устанавливался в 1989–1994 гг., его мощность составляла от 38 л. с. до 45 л. с. Начиная с 1995 г., на второе поколение мотоциклов устанавливался единственный силовой агрегат с измененной системой подачи топлива и мощностью, ограниченной до 38 л. с. Помимо двигателя второе поколение

отличается рамой, иным креплением переднего крыла и более вместительным бензобаком. В 1991 г. и в 1993 г. завод производил мотоциклы лимитированной серии с большим обтекателем в стиле Cafe Racer. У первого поколения «двухсотпятидесяток» (справедливо и для GSF400) отсутствуют подседельные бардачки и андертейл, зато присутствует хаггер.

В разные годы ставилось две различные системы питания – даундрафт (диффузоры смотрят вертикально) и сайддрафт (диффузоры смотрят в сторону) с, соответственно, различными фильтрующими системами.

Внешний вид выгодно отличается от рядовых занудных классиков наличием спортивных динамичных ноток, которые создаются стремительными линиями пластиковых облицовок и стальной трубчатой рамой, напоминающей «птичью клетку». Однозначно идентифицировать мотоцикл среди всего семейства можно по единственному торозному диску спереди.

Отдельно стоит упомянуть о требовательности мотоцикла к хорошему обслуживанию. Оборотистый мотор нужно обязательно кормить лучшим маслом, степень сжатия 12,5

однозначно указывает на использование качественного высокооктанового топлива.

Главная проблема всех бандитов, выпущенных до 2005 года, – это вечно текущие карбюраторы. В большей степени это относится к карбюраторам Mikuni, которые ставились на Bandit 250, Bandit 400 и Bandit 1200. На Bandit 600 и Bandit 750 устанавливались менее хлопотные в эксплуатации и обслуживании карбюраторы Keihin. Но более всего механики и владельцы всегда мучаются именно с «250-кой» и «400-кой» ввиду их древности и замученности!

Покупка Suzuki GSF250 Bandit объективно не самая лучшая идея. Мотоцикл вот-вот попадет в разряд антиквариата, да и сервисмены его не жалуют, считая проблемным в ремонте и обслуживании. Основная беда, из которой вытекают все остальные, – почтенный возраст. Важно перед покупкой дотошно осмотреть вилку и амортизатор – эти элементы редко доживают до наших дней. Найти действительно живой экземпляр можно было лет 7–10 тому назад. Сейчас относительно исправный мотоцикл можно откопать только напрямую из Японии. Ситуация с запчастями средняя.

SUZUKI GSF400 BANDIT 1989–2000 ГГ.

Сугубо внутриазиатский мотоцикл имел огромную популярность в момент первых массовых заезов японской мототехники в Россию в начале 2000-х. На то время за Suzuki GSF400 Bandit закрепилось звание одного из лучших мотоциклов для начинающих. Выгодное отличие «четырёхсотки» заключалось в спортивном угле, который выжался во внешнем виде и посадке водителя со значительным наклоном вперед, продиктованным короткими и низкими клипонами.

В 1991 г. произошло историческое изменение начинки силового агрегата. Именно с этой поры появился так называемый «красноголовый бандит». Визуально его отличала красная окраска клапанной крышки и индекс V в надписи на хвостовом пластике. Двигатель получил систему изменения фаз газораспределения VC (аналог VTEC у Honda). На деле это выглядит как пинок под зад после 8000 об/мин, сопровождающийся резким ускорением. Технически различают несколько типов красноголовых моторов – с одним и двумя валами VV. В 1993 г. у всех японских мотоциклов



BANDIT — ОДИН ИЗ САМЫХ ПОЧИТАЕМЫХ ИГРОКОВ НА РЫНКЕ НЕОКЛАССИКОВ

и «Бандита» в том числе была ограничена максимальная мощность до 53 л. с. (ранее было 59 л. с.), а максимальная скорость до 180 км/ч. В 1995 г. Suzuki GSF400 Bandit заполучил ещё одну модернизацию. На этот раз преобразилась ходовая часть. Колёсная база сократилась на 20 мм, вместо стального маятника на заводе начали ставить алюминиевый. Сухая масса немного уменьшилась.

В 1991 г. Suzuki GSF400 Bandit официально попал на европейский рынок. «Европейцы» были задуманы до 50 л. с., версия для Великобритании и вовсе комплектовалась только одним тормозным диском спереди. Часть поздних партий вместо традиционных клипонов оснащалась классическим гнутым рулём (справедливо для GSF250).

Визуально Suzuki GSF400 Bandit отличается от своего менее кубатурного собрата более массивным двигателем и выпускной системой, приборной панелью, модернизированным пластиком, шильдиками и, конечно же, двумя тормозными дисками на переднем колесе. «Одетых» версий «четырёхсотки» не бывает, за исключением варианта Limited с большим обтекателем в стиле Cafe Racer и экземпляров поздних выпусков с небольшим ветровиком.

Эргономика «400-ки» (то же относится и к Suzuki GSF250 Bandit) не рассчитана на водителя ростом выше 180 см. У высокорослых и длинноногих однозначно будут проблемы с размещением на мотоцикле — ноги не поместятся в выштамповки на баке, руки будут некуда деть. Для активной езды масло в передней вилке имеет смысл заменить на более густое.

На данный момент покупка Suzuki GSF400 Bandit — это кот в мешке. За сравнительно привлекательной ценой в девяти случаях из десяти скрывается мотоцикл сломанный чуть больше, чем полностью. Сервисмены берутся за ремонт неохотно. На вторичном рынке предложений всё ещё достаточно, но найти реально исправный аппарат — это как встретить на Выхино Анджелину Джоли.

SUZUKI GSF600 BANDIT

1994–2004 гг. Suzuki GSF 600 Bandit в своё время был одним из самых популярных и толковых среднекубатурных неоклассиков. Параллельно с «раздетой» версией N выпускалась и модификация S, отличающаяся наличием полуобтекателя. Первое поколение мотоциклов было впервые представлено в 1995 г. Именно с «шестисотки» началась эра моторов с воздушно-масляным охлаждением среди «Бандитов». Силовая установка не может похвастаться особыми ТТХ, но зато обладает удивительной эластичностью и завидным ресурсом. В жару мотор ощутимо греется, но до перегрева дело обычно не доходит. Простейшие тормоза с двухпоршневыми суппортами Nissin в рамках не самого лёгкого мотоцикла работают так же вяло, как и выглядят.

Практически все воздушно-масляные «Бандиты» за время производства постоянно модернизировались различными модернизациями и улучшениями. Suzuki GSF 600 Bandit не исключение. В 1999 г. мотоцикл получил новый моноамортизатор, регулируемый по преднатягу и отбою. В

2000 г. модель заметно преобразилась. Помимо нового обтекателя с продолговатой фарой в версии GSF600S, значительно обновилась приборная панель. Наконец, изменился крепёж пассажирских подножек, их кронштейн теперь прикручен, а не приварен к раме. На предыдущих версиях бывали случаи повреждения сварочного шва (справедливо для 750 см³ и 1200 см³). Труба рамы под бензобаком стала прямее, под это пришлось модернизировать короб воздушного фильтра и сам фильтр. Новая конструкция рамы позволила занизить посадочную высоту седла. Бензобак увеличился до 20 л. Для более острого управления угол наклона рулевой колонки был изменён с 26,5° до 25°. Увеличилась ширина устанавливаемых шин — до 120/60–17 и 160/60–17. Передняя вилка осталась прежней, но прогрессивная жёсткость пружин немного возросла. Жёсткость пружины заднего амортизатора была так же немного увеличена. Совсем немного за счёт установки чуть более производительных двухпоршневых суппортов Tokico выросла эффективность торможения. Появился более

мощный генератор. Для запуска двигателя теперь нужно было выжать сцепление. Позднее такая схема переключалась на другие мотоциклы Suzuki.

По сумме характеристик «шестисотка» хорошо подходит для езды по городу, но на трек на ней выезжать без доработок не стоит. Подвески достаточно комфортные и хорошо обрабатывают неровности, но при активной езде проявляется недостаточная жёсткость вилки и задней подвески на кручение, а также общая простота ходовой части. Задний амортизатор уже к пробегу в 30000 км может приказывать долго жить.

На вторичном рынке ещё достаточно предложений, однако спрос невысокий. Ситуация с запчастями и ремонтом такая же, как в младших кубатурах.

SUZUKI GSF750

1996–1999 гг.

Мотоцикл создан по индивидуальной рецептуре — мотор от спортбайка, ходовая часть от большого классика. Что интересно, Suzuki GSF750 никогда официально «Бандитом» не назывался, хотя имеет почти стопроцентное сходство.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	GSF250 Bandit 1990-2000гг.	GSF400 Bandit 1989-2000гг.	GSF600 Bandit 1995-2004гг.	GSF650 Bandit 2005-2006гг.
ДВИГАТЕЛЬ	4-тактный, 4-цилиндровый, рядный, DOHC, 16 клапанов			
Размерность, мм	49x33	56x40,4	62,6x48,7	65,6x48,7
Рабочий объём, см ³	248	398	599	656
Макс. мощность, л. с. при об/мин	40/14000	59/12000	78/10500	78/10100
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	24,5/10000	39/10500	54,1/5900	69,2/7800
Степень сжатия	12,5	11,8	11,3	10,5
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная	воздушно-масляная	воздушно-масляная
Система питания	карбюратор	карбюратор	карбюратор	карбюратор
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая, многодисковое сцепление в масляной ванне, цепь			
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	телескопическая вилка, диаметр перьев 41 мм			
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	диск 290 мм	2 диска 290 мм	2 диска 290 мм	2 диска 290 мм
Суппорт	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	диск 250 мм	диск 260 мм	диск 240 мм	диск 240 мм
Суппорт	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый
ШИНЫ				
Переднее колесо	110/70-17	110/70-17	110/70-17	120/70-17
Заднее колесо	150/60-17	150/70-17	150/70-17	160/60-17
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ				
Длина/ширина/высота, мм	2050x700x1060	2055x705x1060	2085x745x1205	2110x770x1090
Колёсная база, мм	1415	1430	1430	1440
Высота по седлу, мм	745	750	805	770
ПРОЧЕЕ				
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	144	172	202	2010
Объём бензобака, л	15	15	20	20



SUZUKI GSF600/750 BANDIT



SUZUKI GSF650 BANDIT



«Семьсотпятидесятка» по ТТХ получилась промежуточным вариантом между Suzuki GSF600 Bandit и Suzuki GSF1200 Bandit.

Двигатель, по сути, взят от спортбайка GSX-R750 1990–1991 гг. (то же можно сказать про все двигатели всех «Бандитов»). В целом силовой агрегат надёжный, тяговитый, но весьма шумный. Каких-то особенно значимых ТТХ в нём нет. В связи с жёстким тепловым режимом в

летнюю жару ежесезонно требуется регулировка клапанов (справедливо для всех воздушно-масляных моторов). Крепления двигателя у 600-, 750- и 1200-кубовых модификаций абсолютно разные. У «600-ки» и «750-ки» есть нижняя жёсткая точка крепления. У внутри японской «1200-ки» всего три точки крепления и есть дополнительная распорка на раме спереди, у «европейцев» распорки нет, у

них есть нижняя точка крепления, как у «750-ки», только она там на сайлентблоках. У «750-ки» и «1200-ки» 1995–1996 гг. выхлоп абсолютно идентичный.

Японцы готовили Suzuki GSF750 в основном для своего внутреннего рынка, поэтому значительно его придушили. Коробка передач по-спортбайковски чёткая, к её надёжности претензий нет. Ходовая без излишеств. Рама

почти полностью копирует аналогичный узел от Suzuki GSF1200 Bandit. Передняя вилка, как и у всех «Бандитов», излишне мягкая. Тормозные механизмы по современным меркам примитивные. Их хватает только под спокойную езду. Визуальных отличий от «600-ки» аналогичных годов выпуска практически нет за исключением присутствия отдельного стаканчика с указателем уровня



ДВА СВЕЖИХ «БАНДИТА» GSF1250 И GSF650 НЕ ПОЛУЧИЛИ ДОЛЖНОГО УСПЕХА

топлива на приборной панели, видоизменённых подножек и выхлопа. Серийной «одеждой» версии не существует. За годы производства модель не подвергалась модернизациям.

Suzuki GSF750 в своё время был эксклюзивом. Сейчас большая часть мотоциклов распродается за ненадобностью. Покупка подобного аппарата должна быть оправдана. На вторичном рынке стоящих предложений крайне мало.

SUZUKI GSF1200 BANDIT 1995–2007 ГГ.

Suzuki GSF1200 Bandit – апогей брутальности и уверенности внутри семейства. Продажа мотоцикла началась в 1995 г. В 1996 г. появилась версия GSF1200 S. «Литр двести» по габаритам практически идентичен своему 600-кубовому младшему брату. Рама всё та же стальная. В 2001 г. с запозданием в год весь перечень модернизаций «600-ки» пришёл и к самому большому на тот момент «Бандиту». Изменения следующие: новый дизайн пластика, другие карбюраторы, улучшенная эффективность охлаждения, двигатель перенастроен на больший крутящий момент, шестипоршневые тормозные суппорты Tokico (до 1996 г. были суппорты Nissin), меньшая высота по седлу, новый усиленный задний подрамник, новые панель приборов и оптика. В 2004 г. появился новый глушитель из нержавеющей стали.

2006 г. стал последним для Suzuki GSF1200 Bandit. Под занавес мотоцикл ещё немного освежили, чтобы обкатать нововведения очередного ожидаемого поколения. Список изменений следующий: новые рама, бензобак, пластик и приборная панель, регулируемое по высоте сиденье и более широкий руль, зеркала и оптика изменённой формы. Антиблокировочная система стала доступна в качестве опции.

Ходят слухи, что на заводе рядная четвёрка, доставшаяся «Бандюку» от Suzuki GSX-R 1100, на деле превосходит заявленную для неё мощность в 98 л. с. Данная цифра скорее продиктована европейским

налоговым законодательством, чем реальными возможностями мотора. Внутрияпонские версии основательно задушены (справедливо для всех «Бандитов»). Раздушка состоит из замены сопротивлений в датчике КПП.

Версия 1995 г. (выпускалась исключительно для внутрияпонского рынка) сильно отличается от всех последующих. У мотоциклов этого года выпуска гораздо хуже качество литых деталей, крепежи для электропроводки приварены, а не прикручены, отсутствуют проушины для крепления паука, корзина сцепления пятипружинная, как на ранних Suzuki RF900, и первичный вал от «Джиксеера», а также свой разъем «мозгов», менее производительные шестерни генератора и маслонасоса.

Специально для фанатов марки японцы ограниченным тиражом в 250 экземпляров на базе Suzuki GSF1200 Bandit 2003 г. выпустили заводской кастом под названием Alcatraz. От стандартного мотоцикл отличается новым расположением выхлопной магистрали, графикой на пластике, наличием нижнего плуга и

некоторыми другими деталями. В 2004 г. выпускались лимитированные модификации GSF 1200 Z Bandit Limited и GSF 600 Z Bandit Limited. Их отличала сине-белая окраска в стиле GSX-R.

Новички обычно подобную технику не покупают. Грузный «литр-двести» – это в определенной мере скучно и не молодёжно. Целевая аудитория подобной техники – опытные и состоявшиеся мотоциклисты, знающие толк в лошадиных силах и ньютон-метрах.

Предложений по Suzuki GSF1200 Bandit на вторичном рынке великое множество. Изредка попадаются ещё довольно живые экземпляры (долгоиграющий ресурс большого мотора никто не отменял). Но, тем не менее, эпоха «тысячдвухсотого» уже давно прошла.

SUZUKI GSF650 BANDIT 2005 – НАСТ. ВР.

В 2005 г. на рынок вышло логическое продолжение линейки «шестисоток». Основным нововведением стал выросший в объёме до 656 см³ по-прежнему карбюраторный двигатель. В

связи с этим модель поменяла название на Suzuki GSF650 Bandit. В остальном отличий от предшественника немного – чуть перенастроены подвески, сиденье получило возможность регулировки по высоте, а руль по наклону, антиблокировочная система появилась в качестве опции (в 2006 г. антиблокировочная система стала частью стандартного оснащения, поэтому в названии мотоцикла добавился индекс «А»). Совместно с раздетой версией N выпускается S с достаточно крупным обтекателем.

С 2007 г. инженеры кардинально пересмотрели техническую начинку мотоцикла. Принципиальными изменениями стало внедрение системы впрыска топлива и жидкостного охлаждения двигателя. Под новый силовой агрегат была значительно переработана ходовая часть. Рама и подвески стали ещё жёстче, тормоза мощнее за счёт более производительных суппортов Tokico. Особых технических проблем в мотоциклах новой генерации не замечено. За годы производства

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	GSF650 Bandit	GSF750 Bandit	GSF1200 Bandit	GSF1250 Bandit
	2007-н.в.	1996-г.	1995-2006гг.	2007-н.в.
ДВИГАТЕЛЬ	4-тактный, 4-цилиндровый, рядный, DOHC, 16 клапанов			
Размерность, мм	65,6x48,7	70x48,7	79x59	79x64
Рабочий объём, см ³	656	749	1156	1250
Макс. мощность, л. с. при об/мин	78/10100	77/9000	98/8500	98/7500
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	59,2/7800	65/7000	96,1/4000	108/3700
Степень сжатия	11,5	10,5	9,5	10,5
Система охлаждения	жидкостная	воздушно-масляная	воздушно-масляная	жидкостная
Система питания	инжектор	карбюратор	карбюратор	инжектор
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая (GSF1200 5-ступенчатая), цепь			
Сцепление	многодисковое в масляной ванне			
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	телескопическая вилка, диаметр перьев 41 мм (GSF1200/1250 диаметр перьев 43 мм)			
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор			
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 290 мм			
Суппорт	4-поршневый, ABS	2-поршневый	6-поршневый	4-поршневый, ABS
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	диск 240 мм			
Суппорт	2-поршневый, ABS	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый
ABS				
ШИНЫ				
Переднее колесо	120/70-17	120/60-17	120/70-17	120/70-17
Заднее колесо	160/60-17	160/60-17	180/55-17	180/55-17
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ				
Длина/ширина/высота, мм	2130x780x1090	2090x770x1095	2165x785x1095	2130x790x1095
Колёсная база, мм	1470	1420	1430	1485
Высота по седлу, мм	770	795	835	785-805
ПРОЧЕЕ				
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	222	201	215	222
Объём бензобака, л	20 (с 2010г 19л.)	20	20	19



SUZUKI GSF1200 BANDIT



SUZUKI GSF1250 BANDIT



конструкция достигла оптимального соотношения цены и качества. Нормальному функционированию узлов и агрегатов в силах помешать только кривые руки неопытных механиков.

650-кубовый водяной «Бандит», к сожалению, не перебил среди поклонников модели успех своих предшественников. Возможно, дело в том, что по современным меркам конструкция уже не вызывает такого

интереса, как раньше, новые двигатели, хоть и несут на себе большой потенциал, уже лишены того дерзкого нрава, а существующие детали для оснащения ограничиваются парой десятков наименований.

На вторичном рынке достаточно предложений по Suzuki GSF650 Bandit. Спрос небольшой, модель, если можно так выразиться, не в тренде. Часто попадаются весьма

привлекательные дилерские аппараты с прозрачной историей и большим количеством различных допов. «Расходники» и часть запчастей в наличии есть, но цены на них кусаются.

SUZUKI GSF1250 BANDIT 2007 – НАСТ. ВР.

Старый карбюраторный двигатель воздушно-масляного охлаждения к 2006 г. оказался за чертой соответствия

экологическим нормам Евро-3. В 2007 г. в Suzuki была подготовлена замена в лице модели GSF1250 Bandit. Двигатель абсолютно новый с жидкостным охлаждением, двойным дроссельным впрыском (SDTV), балансирным валом и изменённой конструкцией приводного механизма генератора. Дроссельные заслонки что у «1250-ки», что у «650» одинаковые 36-миллиметровые. Мотор получился

SUZUKI GSF BANDIT – ЭТО НАСТОЯЩАЯ ЛЕГЕНДА МИРА ТЮНИНГА

немного шире, но за счёт перекомпоновки трансмиссии короче. Характеристики стали более линейными без явных подхватов, крутящий момент увеличился до 108 Нм при 3700 об/мин. АБС существует как в качестве опции, так и в качестве базового оснащения на модификации с индексом «А». Сухая масса по сравнению с моделью GSF1200 выросла на целых 7 кг, а погружной бензонасос съел целый литр объёма бензобака. Рама изготовлена из более толстых труб, но геометрия рулевой колонки осталась прежней. Во внешнем виде уже нет былого намёка на хулиганство, в определённом смысле «Бандит» стал законопослушным гражданином. Однозначно мозолит глаза просто гигантская «банка» глушителя, внутри которой живёт ещё и катализатор.

В 2010 г. произошёл значительный рестайлинг. Освежилась оптика, немного изменились пластик и выхлопная система. С 2008 г. отдельной спецверсией стала модель GSF 1250 SA Bandit GT, по сути являющаяся стандартным мотоциклом, одетым в комплект оригинальных туринговых аксессуаров.

В вопросах надёжности и ресурса самый кубатурный из «Бандитов» обладает стопроцентно положительной репутацией. Сколь угодно серьёзных технических проблем в мотоцикле просто нет.

Вопреки стараниям инженеров и маркетологов два наиболее свежих «Бандита» Suzuki GSF1250 и Suzuki GSF650 не получили должного успеха. Особенно разочаровались матёрые «бандитоводы». Мотоциклы серии Suzuki Bandit раз за разом становились менее харизматичными, агрессивными и мощными. Парадоксально, но факт! С каждой следующей карбюраторной версией жиклеры становились всё меньше, с появлением инжектора в систему пришли катализаторы и другие различные «душилки».

Всё многочисленное семейство «Бандитов» европейские любители неофициально делят на следующие категории:

«Культ» – модели 1996–2000 гг., «Поп» – модели 2001–2005 гг., «Нео» – модели 2006 г., «Эво» – модели с 2007 г. до настоящего времени.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Все «Бандиты» достаточно крепкие и надёжные мотоциклы без особых слабых мест в конструкции. Простота является залогом неубиваемости. Главные враги в данном случае – время и кривые руки.

Двигатели всех «Бандитов» без исключения фантастически надёжные, жор масла и проблемы с коробкой передач появляются только в случае крайней укатанности. При несоблюдении регламента обслуживания на 250- и 400-кубовых моделях могут возникнуть проблемы с натяжителем цепи ГРМ. Он винтовой конструкции с упорной резьбой. Со временем резьба разбивается, и натяжитель вкручивается обратно, цепь ослабляется и начинает звенеть.

По электропроводке особых проблем не замечено. Периодически встречаются случаи выхода из строя реле-регулятора, но они не носят массовый характер.

ПАВЕЛ САМОЙЛОВ

«Бандит» простой и хороший мотоцикл, естественно не без изъянов. Если кубатуры 250 см³, 400 см³ и 600 см³ можно назвать «проходными», модели GSF750 и GSF1200 в этом плане куда богаче и харизматичнее. Сказывается невероятный потенциал знаменитого воздушного мотора по части тюнинга. Вообще концепция большеобъёмных «Бандитов» в современном мире подразумевает «задорную старческую езду». Но как только руки владельца добираются до определённых доработок, влияющих на управляемость, мощность и торможение, хулиганский сузучий

Проблемы с карбюраторами уже упоминались. Также не стоит переоценивать ходовую часть мотоцикла. Suzuki Bandit – это в первую очередь классический мотоцикл. При активной езде однозначно не хватает жёсткости подвесок и запаса эффективности тормозной системы.

У карбюраторных мотоциклов ранних выпусков часто встречаются деформации корпуса воздушного фильтра. От сильных нагревов пластик ведёт, что приводит к подосу воздуха в обход фильтрующего элемента.

Дополнительно несколько настораживает тот факт, что инженеры Suzuki постоянно что-то модернизировали в конструкции мотоциклов, от чего даже экземпляры одного модельного года могут значительно отличаться по запчастям.

КРАШ-ТЕСТЫ

Последствия падений предсказуемы. Обычно достаётся рычагам на руле и самому рулю, сильно страдают выхлопная труба, приборная панель и хромированный ободок фары на версии N. Рама и передняя вилка деформируются только при особенно сильных

чёртик выпрыгивает из своей табакерки и начинает в прямом смысле жечь!

Лично для меня Suzuki Bandit отличная заготовка, в которой можно поменять под себя абсолютно всё. Главное, что мне нравится – это бесконечный мотор. Великий и ужасный легендарный «масляник» заложил целую отдельную мотоциклетную культуру, можно даже сказать, религию. С 1985 по 1992 годы он держал в страхе всех конкурентов, а в драгрейсинге конкурентоспособен до сих пор. Шутка ли, правильно заряженный атмосферный «литр-двести» по динамике разгона не уступает не менее легендарной «Хаябусе».

ударах. Зачастую при лёгких авариях «Бандиты» не теряют возможность передвигаться своим ходом. Самое неприятное косметическое повреждение – вмятины и царапины на бензобаке. У большеобъёмных мотоциклов в авариях частенько достаётся боковым крышкам двигателя. Установка защитных дуг является оправданным шагом, благо, выбор велик.

ТЮНИНГ

Suzuki GSF Bandit – настоящая легенда мира тюнинга. Благодаря относительной простоте, внушительной надёжности и доступности деталей из «Бандита» можно построить всё, что угодно. За это данные мотоциклы и любят.

Если идти по простому пути дооснащения базовой конструкции, то из обычного неоклассика получится неплохой мотоцикл на каждый день или комфортабельный турер. Оригинальных и афтермаркетовых деталей великое множество – от ветровых стёкол, ручек с подогревом и дополнительного пластика до монструозных багажных систем. Подрамник мотоцикла без труда переставит длительную езду со значительным перегрузом, чем туристы-дальнобойщики.

С другой стороны, «Бандит» – прекрасная заготовка под глубокую переделку. Монументальность конструкции и родство с семейством олдскульных спортбайков GSX-R дают о себе знать. На базе Suzuki Bandit можно построить прекрасный стритфайтер. В ход идёт всё – консольные задние маятники и перевернутые вилки от спортбайков, ручную сделанные обвесы, аэрография и т. д. и т. п. Помимо чисто имиджевых проектов, на базе сузучьего неоклассика хорошо получаются различные корчи с серьёзными доработками по двигателю. Вплоть до соревновательных аппаратов для профессионального драгрейсинга. Крепкий мотор с большим ресурсом как будто создан под установку турбин, закисей и нагнетателей. Все схемы доработок проверены и доступны, деталей для усиления двигателя великое

множество, существует взаимозаменяемость деталей с некоторыми другими моделями Suzuki. Например, при грамотном подходе из мотора Suzuki GSF1200 Bandit можно снять около 250–400 л. с. Переделкам чаще других подвергаются наиболее кубатурные «Бандиты».

Многие детали на мотоциклах разных поколений и кубатур взаимозаменяемые или становятся таковыми после

кратковременного воздействия на них подручным инструментом. Таким образом, возможности по переделке и подстраиванию «Бандитов» под себя практически безграничны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Семейство мотоциклов Suzuki Bandit – прекрасный пример того, как удивительная практичность в сумме с надёжностью и универсальностью положительно

влияют на спрос и пристрастия мотолюбителей. Среди всех конкурирующих моделей от других производителей «Бандит», пожалуй, один из самых именитых и почитаемых игроков на рынке неоклассиков. Но время не стоит на месте, робкие попытки Suzuki за счёт ничтожно малых доработок взбодрить интерес к модели ни к чему не приводят. И не сказать, что интерес к подобной мототехнике угасает, скорее,

наоборот. Возвращается мода на ретроклассики и нейкеды. В каждой из этих ипостасей «Бандиту» есть что предложить, но нужны новые технологии и интересный дизайн. Жаль, но по состоянию на 2014 г. о возрождении Suzuki GSF Bandit речи не идёт.

За помощь в подготовке материала выражаем благодарность Павлу Самойлову, г. Саранск, TopRace Motoservice, vk.com/trmotoservice



ТЮНИНГОВЫЕ SUZUKI GSF1200 BANDIT



ТЮНИНГОВЫЕ SUZUKI GSF1200 BANDIT

