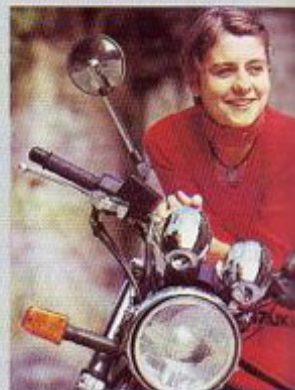


**Test**

**SUZUKI GSF  
600 M BANDIT**



Zopet sem si  
pogrizla nohte.  
Vedno se mi zgo-  
di, ko imam srčne  
težave. Ampak če  
je temu vzrok kup  
plehovja, je to  
morda že pato-  
loško.



**GROZNO SEKSI FRAJER**

Katarina Turnšek

Tisti dan, ko sva se prvič srečala, se je dekletce pošteno podhlajeno pripeljalo s svojo yamaha s primorskega konca. Hej, v teh krajih žensko za krmilom prav poredko vidiš. In sva se precej dogovorila, da se pridruži naši redakciji. Kakšnih 30.000 srečnih motociklističnih kilometrov ima za seboj, pa jo avtomobilski volan še ne zanima, čeprav ima pod svojo sobo parkirano Amortizerjevo rallye lanco integrale. Ne skriva, da je ženska. Nosi žensko krojen Dainesov kombinezon, ki že kaže

leta, in iz vožnje motocikla sploh ne dela znanosti.

Aleš Črnivec je veteran v rallyju, toda tudi mopedist z dolgim stažem. Njegova vespa mi je omogočila, na črno seveda, prve motociklistične korake. Po eni nogi sicer in tista praskica tam pri prednjem kolesu se je zgodila meni, da boš enkrat vedel. Sorry, Aleš.

Ko sem se prvič resno zaljubila, sem »v veselje« svojih staršev domov poleg fanta pripeljala tudi motor. In naredila izpit pri osemnajstih. Moji pubertetniški dnevniki povejo vse: mislim samo še na motorje. Folk se

je nasmihal, češ jo bo že minilo.

Iz žepnine, ob živčni mami, je prišla domov prva 200-kubična vespa. Za njo 750-kubična hondica iz osemdesetih let. Prevelika podrtija zame, ki o mehanikarstvu še danes ne vem veliko. Naslednjo pomlad sem se domov pripeljala z glomazno zadevo, ki je slišala na ime BMW K 100. Štirikrat težji je bil od mene in do tal sem dosegla le s konicami prstov. Nič ni zabavno, če daš na križišču med kolesnicami noge dol, pa ti zmanjka tal pod nogami. To so bili prvi padci. Takratni miličniki so me nenehno ustavljali in bila sem ponosna, saj

sem imela močnejši in večji stroj kot oni. Takrat enkrat se je zgodilo, sredi noči, menda že tretjič tisti teden, da so me ustavili. Nisem dala čelade dol, le dokumente iz nahrbtnika. Miličnik je nekam dolgo pregledoval papirje, pa tablico, kar naenkrat stopil korak nazaj in zaključil: »Saj vi ste vendar ženska!« Smeš.

Po malem sem se motorja bala, predvsem njegove teže. Danes, ko sem končno pristala na 250-kubični yamaha virago, lahko rečem, da se končno vozim s sebi primernim motorjem.

Mitja Gustinčič

Grozno seksi frajer. Tudi mere so prave, saj meri Njegova "delovna prostornina" celih 600 kubičnih centimetrov! Pripadnost Suzukijevemu klanu govori o njegovi plemenitosti. Katera si ne bi pogrizla nohtov?

Ženska sem. Ne le po zunanosti, ženska sem tudi po duši.

Jezičnost, spletkarjenje, všečnost so mi znane teme, a ni je čez spogledovanje. Kaj vse lahko počneš z njimi! Opazuješ, namiguješ, sočustvuješ, se igraš ... Med seboj primerjas? Nikakor. Vsak je primerek zase, postavljen v različni čas in prostor, z energijo, ki ji za naslednji hip ne moreš predvideti predznaka.

Podobno je pri motociklih. Ne znam in nočem jih primerjati. Vsak je edinstven, vezan na izkušnje, spomine, na vsakega vpliva kakšen nemerljiv element. Vendar pa se zamislim ob primerjavi motocikla in Njega. To bi



morda šlo. Opazuješ, namiguješ, se igraš, tudi sočustvuješ... Več daš, več dobiš. Bolj ga znaš čutiti in poslušati, lepše gresta skozi. Kot v zakonu.

S Suzukijem, mojim »grozno seksi frajerjem«, sva imela uspešen zakon.

Le poročna noč je bila bolj bedna, saj je bil moj izvoljenec že prvi dan ob ogledalo. Baraba,

ki si mu ga ukradla, bodi prekleta do konca življenja! In če te ni ni poučila mama, naj te jaz, da se ti bo posušila roka! Verjetno tudi ne veš, kaj pomeni žensko sovraštvo, ki mi ga je uspelo zatreti šele na Suzukiju, kjer so mi problem uspešno rešili. Brez enega očesa pač ne moreš biti frajer in se šopiriti po svetu. Zaradi privlačnega in estetskega

videza ter vpadljive barve sva to vsekakor počela. Ženskam je sedel v srce ravno z barvo in obliko ter obilnim rezervoarjem, moškim nekoliko manj s svojo lenobo in neposkočnostjo. To, da je nadvse postaven, so mu priznali. Brez težav se z njim sprehodiš po mestu ali po vasi, skočiš v trgovino ali na daljši izlet.

Poslušen in ubogljiv je, zelene smeri se lepo drži tudi po neravni podlagi. Zelo prilagodljiv in predvsem okreten tip. Težave mu dela vstajanje, predvsem ga je treba varovati rosnih jutur, saj zahteva njegov zagon veliko potrpljenja. Šele ko je dobro ogret, se lahko odpravita in še bo postokal, dokler se pri 5000 vrtljajih ne razburi. Takrat postane zlati, poslušni možek, ne preveč glasen, a ravno toliko, da je opazen. Problem je le dodatno zahtevana opaznost, ki pa je z enojno, prav nič odločno hupo ni mogoče doseči. Vožnja je udobna in pri-

jetna, nekoliko manj ob prisotnosti sopotnika, ki se mora zaradi naklona precej prisesati ob voznika. Vse lepo in prav, če ne bi bilo sunkovitih zaviranj, saj zaradi trdega rezervoarja tudi ženskemu spolu ni prizaneseno. Auu! Za nežno žensko roko zahtevajo precej vzdržljivosti opravki z ročico sklopke, tako da lahko postane mestna vožnja ob prometni konici naporen fitness. Pač pa je zato hvaležnejši 6-stopenjski menjalnik z verigo, ta je mehek in natančen.

Rdečko je privlačen. Če si ga zamislim kot moškega, bi rekla, da je osivel šarmantnež v zrelih letih z veliko denarja, ki večino časa preživi na svoji jahti, športen tip gospoda z malce trebuščka, z zagorelo poltjo. Moški, ki se mu ni treba preveč naprezati, saj igra na zunanost. Dekleta ga bodo prav gotovo opazila.

Katarina Turnšek

## BANDIT

Nadimek nosi meni neljub prizvok. Motoristi smo pa ja prima fantje, mar ne? Tudi dekleta, jasno da. Res bi rad vedel, kam so merili pri Suzukiju, da so v tako srčkanem motociklu ugledali »barabo«.

Srčkan?

Ja! Kar pogledajte ga, takole v miru, veselega srca. Priznati morate, da so mojstri šestil, krivuljnikov in barvic zelo plodno sodelovali s tistimi mojstri, ki imajo na skrbi kovino, pa ventile in kar je še teh zanimivih reči. Motocikel je lep. Je tehnično zanimiv. Je lepo izdelan, da se ne kaže pritoževati, in tudi cenena cevna nosilca sopotnikovih stopalk je mogoče spregledati. Je ravno prav isker, da je lahko tako moškemu kot ženski v veselje. Spada v »slečeno« družbo, kjer najdemo še vsaj yamaha diversion, pa kakšno hondo CB, Kawasakijevega zephyrja, pa najmanjšega Ducatijevega monstra.

Dvojen zaprt okvir je kompakten, ukrojen iz jeklenih cevi spoštljivo zajetnega premera 38 mm in zato tudi privlačnega videza. Geometrija, ki je vedno



inom tehta 214 kg. Ni malo. Na prvi pogled sem menil, da jih bo vsaj 20 manj. Toda kilogramov tudi pri mestnem motoviljenju, presenetljivo, ni čutiti. S trikotnikom sedež -

Življenje pa postane naporno, ko hitrost prekoraci 150 km na uro. To je pač hotena šibka točka slečenih motociklov, ki preprosto niso namenjeni dolgotrajnim hitrim drven-



jem po nemških avtomobilskih cestah. Upor zraka utruja vrat. Zato za tiste, ki ne morejo živeti brez plastike, prihaja na trg bandit s polovičnim oklepom.

V okvir je vpet štirivaljnik, znan iz modela GSF 600 F. Sodoben stroj, ki utripa preko štirih ventilov na valj (dve odmični gredi) in diha skozi štiri uplinjače. Naj hladilnik pred motorjem ne zavaja: hladi ga zrak, zato so rebra na valjih poudarjena; hladi ga pa tudi olje, po že znanem Suzukijevem receptu, ki sega prav tja v obdobje japonskih zračnih lovcev iz druge vojne. Isti motor, podkrepjen z malce bolj počasi



nekakšen kompromis, je dobro izbrana: 1430 mm medosne razdalje, kot glave 25,5 stopinje, predteka je za 100 mm. V življenju to pomeni, da motocikel že prvi hip deluje zelo naravno, varno sodelujoče, zanesljivo lahkotno: je smerno stabilen in hkrati zelo preprosto vodljiv med ovinki. Tehnica je pokazala, da do grla nalit z ben-

krmilo - stopalke motocikel dobesedno leže v roke, ne utruja in hkrati tudi manj izkušenemu vozniku omogoča, da je gospodar položaja. Po tej plati je nadvse primeren tudi za voznice. In ne boste verjeli, v svetu vse več žensk seda za krmilo motocikla!

Vzmetenje? Športnik bo rekel, da je vzmetenje preveč klasično, sprednje vilice ob ostrem zaviranju (odlični prednji par kolotov!) mehke in brez nastavitve. Toda v tej ponudbi šteje udobje, ki ga je tako tudi na vampastih in strganih slovenskih cestah dovolj.





tekočim šeststopenjskim menjalnikom (morda na račun ne najbolj posrečeno nastavljenе sklopke), je na voljo z dvema zalogama moči: 34 KM in 75 KM. Za testni motor, ki je bil zgolj polovično »odprt«, velja, da je opotekajoč tja do tri tisoč vrtljajev, nato pa se okrepi; dovolj prožno se giblje tja do osmih tisočakov, ko tuleče poprime in vzdrži do rdečega polja, dvanajstih tisočakov. V zgornjem razponu je bilo naraščanje moči medlo, kar je Igor Akrapovič pripisal preskromnemu pretoku goriva skozi »na hitro roko nastavljen« uplinjače. Marko Mihič, dirkač in strokovnjak, ki mi je v imenu podjetja Wolf in Odar zgleđno predal povsem nov testni motocikel, je menil, da bo s tovarniškim kompletom šob in igel za uplinjače motor občutno krepkejši.

Za Suzukijev 600-kubični štirivaljnik tudi velja, da hladen lepo vžiga, toda zahteva potrpljenje: nujno je kakšno minuto dlje počakati, da se stroj dovolj ogreje, sicer ne steče gladko. Vožnja z izvlečenim čokom je pa tako prvovrstna norost!

Seštejem: Suzuki N 600 ponuja eno samo zadovoljstvo. Koncept je najbolj pravi za živahno turistično rabo v dvoje (recimo tja le čez Vršič v prelepo Trento, pa mimo Loga v Italijo in ...), združeno z vsakdanjim užitekarnjem skozi mestno gnečo, in je tako razmerje med ceno in uporabnostjo močno ugodno. Če imam kakšno pripombo? Ne, ne ... čeprav, no ja, tistega bandita s 1200 kubiki v motorju nikakor ne kaže spregledati!

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

AVTO  
MAGAZIN

**Motor:** štirivaljni - štiristaktni - zračno-oljno hlajen, oljni hladilnik - dve odmični gredi v glavi gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 62,6 x 48,7 mm - prostornina 599 kubikov - kompresija 11,3:1 - največja moč 25 kW [34 KM] pri 8.500/min ali 57 kW [78 KM] pri 10.500/min - največji navor 38,7 Nm pri 4.500/min ali 54 Nm pri 9.500/min - uplinjači 4 x keihin CVK 32 - izpušni sistem 4v1 - elektronski vžig - alternator - akumulator 12V/8Ah.

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos, razmerje 1,744 - večplaščna hidravlično vodena sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik, razmerja: I. 3,083, II. 2,062, III. 1,647, IV. 1,400; V. 1,227, VI. 1,095 - veriga (Takasago) na zadnje kolo, končno prestavno razmerje 3,133.

**Okrvir:** dvojno zaprta jeklena konstrukcija iz cevi ø 34-38 mm - medosna razdalja 1430 mm - kot glave okvirja 25,5 stopinje - predtek 100 mm.

**Vzmetenje:** spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki ø 41 mm, brez nastavitvev, hod 130 mm - zadaj



nihajne vilice s centralnim blažilnikom, 7-stopenjsko nastavljiva prednapetost vzmeti, hod kolesa 130 mm.

**Kolesa in gume:** aluminijasti kolesi, spredaj 3,00x17 z guma spredaj 110/70-17 - zadaj 4,50x17 z guma 150/70-17, bridgestone exedra G 601, G 602.

**Zavore:** spredaj 2 x ø 290 mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kolot ø 240 mm z dvobatno čeljustjo.

**Mere in teža:** dolžina 2085 mm -

širina 745 mm - višina 1100 mm - višina sedeža od tal 805 mm - najmanjša razdalja od tal 125 mm - posoda za gorivo 19,0 litrov - teža (suha) 196 kg.

**Garancija:** 2 leti

**Barva:** živo rdeča; metalizirano zelena

**Dodatna oprema:** poloklep

**CENA:** DEM 12.990\*

**ZASTOPNIK:** Wolf & Odar d.o.o., Jana Husa 1a, Ljubljana

## CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (m.p. cena v SIT):

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	8.976,00	12. Prednji blatnik	22.288,60
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	11.708,40	13. Desni panel ob sedežu	21.476,40
3. Desna stopalka	4.844,40	14. Lonec izpušne cevi	89.337,60
4. Ročica plina, komplet	2.719,20	15. Pogonska veriga	25.740,00
5. Utripalka, sprednja	6.415,20	16. Oba verižnika [spr. + zad.]	6.652,80 + 10.850,40
6. Utripalka, zadnja	7.194,00	17. Zavorne obloge za en kolot, spredaj	8.632,80
7. Posoda za gorivo	88.347,60	18. Zavorne obloge, zadaj	5.634,00
8. Prednji kolot	30.043,20	19. Bat, komplet	12.817,20
9. Sedež	35.072,40	20. Tesnilo glave motorja	3.674,40
10. Desno ogledalo	10.612,80	21. Veriga odmičnih gredi	10.837,20
11. Prednje kolo	58.410,00	22. Oljni filter	1.795,20

## Naše meritve

**Moč motorja, izmerjena na kolesu:** 32 KM pri 175 km na uro

**Teža za vožnjo pripravljene ga motocikla, polna posoda za gorivo + orodje:** 214 kg

**Poraba goriva:** testno povprečje

5,5 l/100 km

**Največja hitrost:** 180 km na

uro

**Pospešek:**

**400 m z mesta:** 15,1 sek

0-100 km/h: 4,8 sek

## Težave in okvare na testnem motociklu:

- trdo delujoča kontaktna ključavnica
- nastavitve sklopke

