

Fahrbericht Suzuki GSF 1200 Bandit (der Straßenräuber) *von Ulrich Hoffmann*



Die Suzuki GSF 1200 Bandit S gehört seit neun Jahren zu den Topsellern. BIKER´s JOURNAL besorgte sich ein Testmotorrad und spulte fleißig Kilometer ab. Das Ergebnis lesen Sie hier.

Bandit. Ein Name, der auf den Punkt bringt, was viele gern wären. Der Mensch hegt gern Sympathien zu Individuen, die sich trauen, das zu tun, was man selbst gern möchte, sich aber nicht gehört. Bandit - ein Name der einen Teil des Erfolgskonzeptes ausmacht. Wer das erste Mal auf der 1200er zur Probe sitzt, wird hingegen nichts Außergewöhnliches feststellen. Keine Spur von Aggressivität, alles wirkt solide und übersichtlich. Die Sitzbank macht einen äußerst bequemen Eindruck, der Rohrlenker liegt leger in den Händen und die rahmenfeste Halbschale sagt dem Tourenfreund, dass er damit zumindest vorm größten Sturm geschützt wird.

Und er soll Recht behalten. Bis gut 160 km/h - der Tacho gaukelt dann rund 175 Sachen vor - kann man's wirklich gut aushalten. Darüber nimmt der Druck auf Helm, Nacken und Schultern doch zunehmend unangenehme Ausmaße an. Die Bandit ist weder Express-Tourer noch radikaler Sportler. Auf der breiten Sitzbank fühlt man sich saubequem. Zumindest auf den ersten 200 Kilometern. Dann beginnt's am Allerwertesten zu zwicken. Mal da, mal dort, keine Frage: die Sitzbank ist zu weich.

Dafür verwöhnt der 98 PS starke, luft-/ölgelkühlte Reihenvierzylinder mit einer kraftvollen Charakteristik, die vieles andere in den Hintergrund drängt. Zum Beispiel die Vibrationen im häufig und gern genutzten mittleren Drehzahlbereich. 92 Nm schickt die gleitgelagerte Kurbelwelle bei 6.500 /min ins Fünfganggetriebe. Hektisches Wühlen in der butterweich zu schaltenden Box erübrigt sich damit. Satt und souverän, beinahe wie ein Gummiband zieht es dem Fahrer die Arme lang. Ein gutes Gefühl. Dabei könnte es noch deutlich flotter gehen, wenn, ja wenn die Sekundärübersetzung nicht so exorbitant lang ausgelegt wäre. Bei allen touristischen Qualitäten der Bandit, kürzer wäre besser. Wie´s geht steht im darauf folgenden Tuning-Teil dieser Ausgabe.

Neutral und sicher lässt sich die immerhin 244 Kilogramm schwere Suzuki in die Kurve einlenken. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nimmt die Zielgenauigkeit doch spürbar ab. Auch an der Hochgeschwindigkeitsstabilität

gibt 's nicht viel kritteln. 230 km/h rennt die Bandit, wenn's sein muss. Trotzdem sich die Verkleidung durch einen beachtlichen Windschutz in Szene zu setzen weiß, bewegt man sich vorzugsweise bis Tempo 200. Darüber nehmen die Trinksitten denn auch Ausmaße an, die man gesellschaftlich durchaus in Frage stellen kann. Nun, den kleinen Banditen in uns wird das nicht weiter stören, doch muss am Ende immer einer bezahlen.

10 Liter und mehr sind bei langen Vollgasetappen keine Seltenheit. Günstiger geht 's, wenn man das Raubein zwischen 3.000 und 6.000 /min bewegt. Dann ist mit durchschnittlich 7,3 Litern Normalbenzin zu rechnen. Rein theoretisch kann man so 270 Kilometer fahren, bis auch der letzte Tropfen aus dem 20 Liter-Tank verdampft ist. Unsere Test-Bandit war noch mit den Erstausrüsterreifen Michelin Macadam X90 bstückt. Für den gemütlichen Alltag mag das ja noch durchgehen, wer zwischendurch jedoch auch mal beherzt durch schöne Kurven pfeffern will, ist gut beraten, sich andere Gummis zu besorgen. Bezüglich der Standardformate, vorn 120/70-17 und hinten 180/55-17, ist die Auswahl also riesig.

Neben dem kraftvollen Motor und der bewährten Technik im netten Understatement-Look, spielt natürlich auch der Preis eine Rolle. Ein weiterer Punkt, in dem die Bandit wie kaum ein anderes Bike brillieren kann. 8.130 Euro, das sind 280 mehr als für die unverkleidete Schwester. Ein beinahe unschlagbares Argument für eine der beiden Suzi's. Gerade deswegen überrascht es doch, wie gut die Telegabel anspricht. Okay, bei sportlicher Hatz fehlt es ein wenig an Reserven, für den Alltagsfahrer hingegen bietet die Bandit einen sehr gelungenen Kompromiss mit angenehmem Komfort.



Ein Drosselklappensensor gibt Infos über den Lastzustand an die Blackbox weiter. Die vier Mikuni-Vergaser sind mit 36er-Durchlass auf guten Durchzug ausgelegt. Eine Einspritzung gibt's erst ab 2007. Aber dann heißt die auch 1250 Bandit ...

Die beiden Sechskolbenzangen im Vorderrad lassen sich leicht dosieren, wenngleich sich der ein oder andere etwas mehr Biss wünscht. Dafür gehört auch die Hinterradbremse zu jenen Vertretern, auf die man sich gern verlässt. Leichte Bedienung, Wirkung und Dosierung gut - speziell im Soziusbetrieb ein brauchbares Detail. Davon hat der Mitfahrer jedoch herzlich wenig. Denn der beklagt sich schon nach kurzer Zeit über die hoch angebrachten Fußrasten und darüber, dass er beim starken Bremsen dem Fahrer ungewollt auf den Pelz rückt. Ein Tribut an den hochgelegten Topf der 4-1-Auspuffanlage und das nach vorn abfallende Design. Doch wirklich übel kann man ihr das nicht nehmen. Zu sehr stehen ihre Vorzüge im Vordergrund. Ein Motorrad, das neben einem Lamborghini eine ebenso gute Figur abgibt, wie neben einem Golf. Eine für alle - zumindest fast.

Sie ist so normal wie ein Big Bike nur sein kann. Und wer will, kann sich seine ganz persönliche Bandit per Auswahl diverser Zubehörteile einfach aus dem Katalog zusammenstellen. Teile satt, manche nützlich, andere Blödsinn und wieder andere sollte man einfach haben. Auch wenn die Verarbeitung im Detail teilweise bieder wirkt, ist es am Ende doch das unproblematische Konzept, das sie so einzigartig macht. Es gibt Leute, die verlieben sich auf den ersten Blick, andere überzeugt der hohe Nutzwert.

FAZIT

Sport- und Tourenwertung hin oder her - die GSF 1200 S Bandit überzeugt in der Summe ihrer Eigenschaften und den günstigen Kaufpreis. Störende Mankos sind die noch immer zu softe Fahrwerksabstimmung sowie die nicht immer ganz saubere Verarbeitung. Der elastische, Abgas bereinigte Motor ist nach wie vor ein Sahnestück. Auf langen Touren nerven hingegen feine Vibrationen. Das Getriebe an sich lässt sich leicht und exakt schalten - störend ist nur der ultralang übersetzte letzte Gang. Wer einen vielseitigen, umgänglichen Sporttourer für den Alltag, das Wochenende und gelegentliche Sporteinlagen sucht, kann mit den Kritikpunkten gut leben. So viele Besitzer können kaum irren.

von Ulrich Hoffmann