

MOTOCICLISMO

SEMANAL 250 Ptas. EN IVA. CON TRANSPORTE AEREO GRATUITO



PRUEBA A FONDO

SUZUKI BANDIT 400

COMPARATIVA SUPERSPORT

HONDA CBR 600 F
YAMAHA FZR 600
KAWASAKI ZZR 600
BIMOTA BELLARIA



TRIAL DE ESPAÑA

WIGBERTA Apostrofa



Con nostalgia de los '70, desnuda, sencilla y divertida, así es la Bandit, una pequeña 400 peso pluma, tan eficaz en ciudad como en carreteras de montaña, y muy, muy fácil de conducir, aunque su motor tetracilíndrico, todo un impresionante manojó de nervios, sugiera lo contrario.

M

A FONDO

SUZUKI BANDIT 400



C

ON la Bandit llega la primera «naked bike» o moto desnuda, la primera representante de la última moda de Japón. Allí los aficionados

a la moto que consumen cerca de medio millón de nuevas unidades al año, ya no viven sólo a dieta de arroz y, como diría César Agui, «carne cruda» RR. Sigue la fiebre de réplicas racing, tan fieles al original como una maqueta Tamiya, pero en contraposición existe también una fuerte corriente «retro» y nostálgica que ha movido rápidamente a los fabricantes hacia un polo diametralmente opuesto, llevándoles veinte años después de vuelta hacia los más puros orígenes y esencia de la moto deportiva.

Después del éxito alcanzado por las primeras «naked bikes», Honda CB1, Kawa Zephyr 400 y Suzuki Bandit, en Japón se han presentado recientemente muchas novedades: Honda CB1 Type II (400 «four»), Honda Jade (250 «four»), Yamaha Zeal (250 «four») y Kawasaki Balius (250 «four»), con motores «cuatro tiempos» de altas prestaciones derivados de versiones RR. Todas se parecen mucho entre sí, ¡natural!, todas están desnudas, y todas se parecen muchísimo a la Bandit, la primera «naked» llegada a nuestro país, que no a Europa, puesto que en Alemania ya se comercializa también la Honda CB1.

Japón busca ampliar mercado, y motos como la Bandit representan una muy interesante alternativa de compra. Precio ajustado y línea atractiva son dos buenos puntos de partida para esta nueva tentación, pero hay más al ofrecerse bajo apariencia clásica un inequívocamente moderno equipamiento a todos los niveles, motor y parte ciclo. En su electrizante motor cuatro en línea, de pequeños pistones pero altos vuelos, está además la gran diferencia y el máximo aliciente con respecto a anteriores «naked bikes» bicilíndricas conocidas, desde la veterana Yamaha XS 400, hasta la excelente Honda CB 450 S, sin olvidar a las Suzuki GS 400/450 y 500.

UNO, DOS Y CUATRO

Después de haber pasado las dos últimas semanas probando una supermonocilíndrica, Suzuki DR 600 S, y una superbicilíndrica, Yamaha TDM 850, encontrarse con un pequeño y



rabioso tetracilíndrico como el de la Bandit es, desde luego, todo un fuerte contraste. Un motor de este tipo, un cuatro en línea moderno de 400 c.c., es, además, algo totalmente nuevo y sin precedentes en nuestro mercado. Sólo el motor de la Kawa GPZ 400, hermano pequeño de las desaparecidas KZ 550 y GPZ 550, nos podría servir de referencia, pero el cuatro en línea de Kawasaki, aunque todavía ofrece un brillante rendimiento, pertenece por su estructura y refrigeración por aire a una generación anterior.

El compacto motor de la Bandit es, por el contrario, de última hornada y se deriva directamente del actualmente utilizado por Suzuki en su explosiva GSXR 400 destinada al mercado interior. De dimensiones muy reducidas y al contrario que cualquier otro GSXR de superior cilindrada, se caracteriza por su refrigeración líquida en lugar de por el habitual sistema «mixto» SACS por aire y aceite. El alto rendimiento obtenido de sus 388 c.c. (137 CV/litro de potencia específica) lo justifica. Su circuito de refrigeración cuenta con un radiador de grandes dimensiones, con termostato y electroventilador, que oremos actuar con frecuencia en ciudad y también en carretera, por ejemplo al llegar a un peaje en autopista. En la instrumentación de la Bandit, de inspiración «custom», relojes cromados con esferas blancas, no se incluye un termómetro de temperatura del agua de refrigeración, pero no falta un chivato rojo, que nunca se llegó a encender en esta prueba, para aviso en caso de sobrecalentamiento.

Con cuatro válvulas por cilindro y dos árboles de levas en culata accionados por cadena silenciosa con tensor automático, en el motor Bandit se mantiene la misma relación de compresión, 11,8:1, del motor GSXR 400 y también la alimentación por cuatro carburadores Mikuni Sling-shot a depresión de 33 mm. El encendido es igualmente electrónico digital. La distribución es, sin embargo, más tranquila que en la versión R en busca (dentro de lo que cabe esperar de una 400 «cuatro») de una más consistente respuesta a bajo y medio régimen. La potencia declarada es de 54 CV a 10.600 r.p.m., frente a los 59 CV a 12.000 r.p.m. del motor GSXR. Con una carrera muy corta de 40,4 mm (56 mm. de diámetro para una cilindrada unitaria de 99,5 c.c.), la ve-

locidad lineal del pistón se mantiene en cotas muy bajas, no superando los 18 m/s. ni siquiera al aproximarnos a las 14.000 r.p.m. en las que se ha situado el inicio de la zona roja del cuentavueeltas (con fin de escala muy optimista, a nada menos que 18.000 r.p.m.).

Según nuestra prueba en «banco», el motor Bandit, con su discreto escape cuatro en uno, cumple exactamente con lo prometido, rindiendo al embrague, después de un corto rodaje de 1.100 km., 54,1 CV., aunque a un régimen más elevado de 11.500 r.p.m. Su par máximo, 3,45 mkg., es muy «débil» como cabía esperar y se encuentra también muy arriba, a 10.500 r.p.m. Nos encontramos ante un motor lógicamente muy nervioso y que se encuentra cómodo girando muy alto de vueltas, pero lo admirable del caso es que a pesar de ello sea tan fácilmente utilizable. Sobre los rodillos del «banco», por ejemplo, es capaz de soportar y sobreponerse a una brusca y violenta apertura de gas a fondo desde sólo 1.000 r.p.m. en 5.ª (desarrollo de 180 km/h...). Increíble pero cierto. Se toma su tiempo, acusa un claro vacío de respuesta, pero tampoco se lo piensa demasiado y ante tu asombro, sin toses, tirones ni titubeos, pasa el mal trance en seguida y empieza a dispararse alegremente en cuanto la aguja del cuentavueeltas supera las 3.500 r.p.m.

De todas formas y a pesar de tanto virtuosismo, no se pueden pedir peras al olmo, aunque así sea capaz de darlas, y la conducción de la Bandit no será nunca, claro está, como la de un motor bicilíndrico como el de la GS 500 E, por ejemplo, mucho más lleno de par y contundente a bajo y medio régimen. Con la Bandit puedes circular rápido por ciudad, cambiando tranquilamente hasta sexta por debajo de 4.000 r.p.m., pero si buscas luego una rápida aceleración tendrás que jugar constante y obligatoriamente con el cambio. Todo un placer y, como siempre, una gran especialidad de Suzuki, por su tacto blando, preciso y con corto recorrido de pedal. No exige ninguna atención, puedes cambiar despreocupadamente y nunca fallas una sola marcha. La localización del punto muerto es inmediata. El escalonamiento del cambio es, además, muy cerrado, con muy poco salto entre marchas especialmente entre 5.ª y 6.ª. Esto, unido a una relación final muy, muy bien ajustada (piñón 14, corona 47), nos

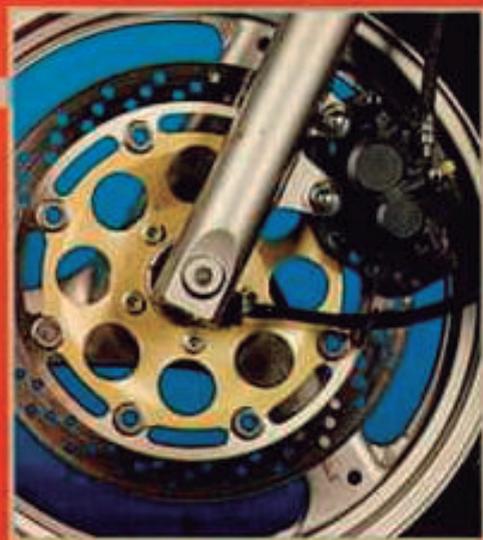
facilitará poder mantener siempre el motor al régimen adecuado.

En marchas cortas, hasta tercera, es a partir de 6.000 r.p.m. cuando ya se siente el motor lleno. En marchas largas de cuarta a sexta llenes que superar y escapar, sin embargo, del claro bache intermedio que se presenta a 8.000 r.p.m. Superado este punto el motor necesita un «valium», porque se vuelve totalmente histérico, chillá como si le pisases el rabo a un gato y acelera acompañado de un emocionante zumbido de escape como una turbina hasta 14.000 r.p.m. Bastante antes, a 12.000 r.p.m., notas claramente que empieza a decaer la potencia, puedes cambiar sin apurar incluso antes, nunca se desinfla ni se viene abajo, pero si buscas emociones y quieres mantenerte en lo más alto de la cresta de su curva de potencia es obligado apurar hasta 14.000 r.p.m. para perder luego en el cambio como máximo 2.000 r.p.m. Más arriba no lo admite ni tampoco sería necesario.

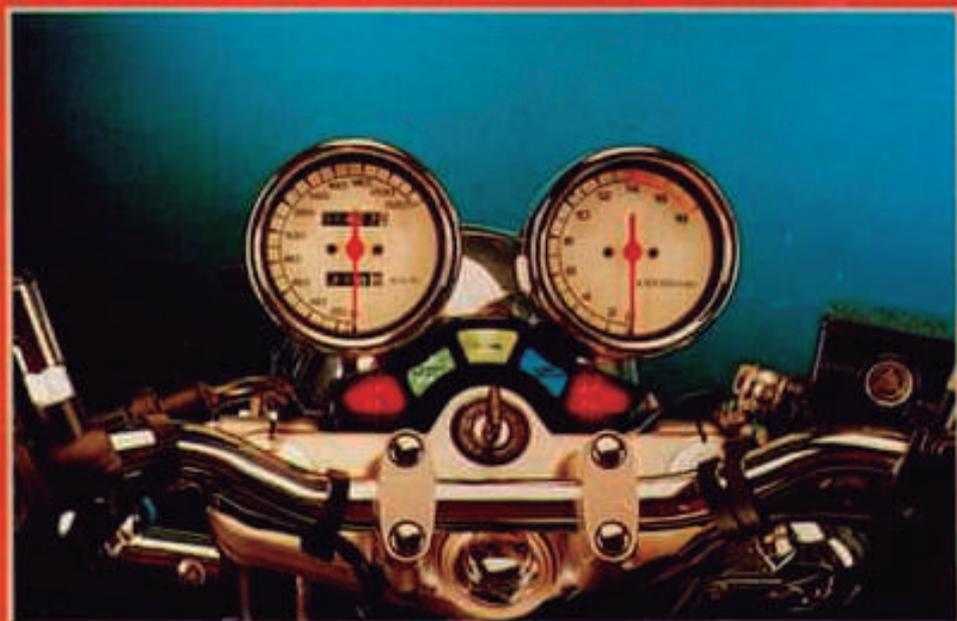
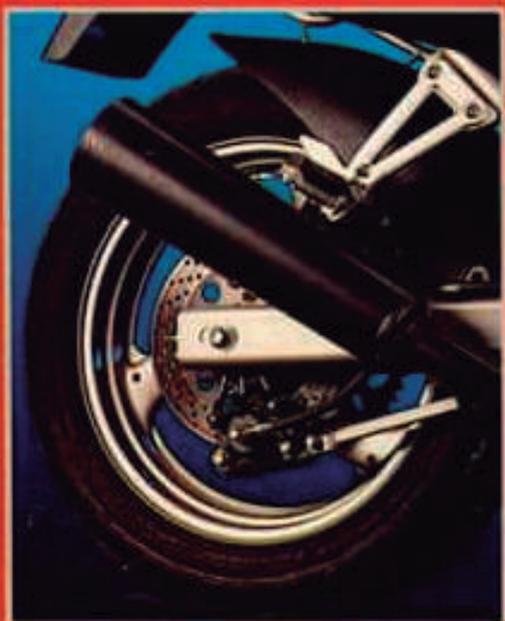
Tal frenesí de vueltas no llama hoy mucho la atención, las 600, ZZR y CBR y hasta las 750, ZXRR, GSXR, giran ya a un régimen similar, pero no de la forma continuada en la que en la práctica, sobre todo en conducción deportiva, lo hace esta pequeña bomba de 400 c.c. Al principio esto hiele tu sensibilidad, casi sientes lástima por el motor, pero está claro que le va esta marcha y además no se inmuta, pudiendo pasar, por ejemplo, en un instante de la más desenfrenada orgía de vueltas al más pausado ralenti de 1.000 r.p.m.

BANDIDO

Muchos interrogantes se abren ante esta nueva Suzuki, y el primero de ellos tal vez venga de su nombre. ¿Por qué Bandit? Hace muchos años, en los '60, hubo una Bultaco que algunos recordaréis y con la que muchos soñamos, «El Bandido», una 360 de cross, pareja de la no menos codiciada entonces «Montadero», una todo terreno de la misma cilindrada precursora de la más conocida «Matador». Como Bultaco (Pursang, Sherpa, Lobito...), desde luego no ha habido nadie a la hora de elegir nombres para motos, pero Suzuki también ha acertado en este caso. Una moto de este tipo necesitaba nombre propio y Bandido es algo sugerente, aunque según el diccionario corresponde a «persona perversa y



RÍGIDO CHASIS TUBULAR ENVOLVENTE, MUY ANCHAS LLANTAS Y NEUMÁTICOS, DISCO DE FRENO FLOTANTE DE 310 MM., ESCAPE 4 EN 1, PRECIOSA INSTRUMENTACIÓN Y UN FORMIDABLE MOTOR CUATRO EN LÍNEA DE 54 CV.



Antirrobo: Bloqueo central, actúa sólo con la dirección girada a la izquierda.

Retrovisores: Buena calidad y buena visibilidad.

Caballote: No falta de nada, central y lateral, este último con cortacorriente de seguridad.

Asiento: Un poco duro, pero tapizado en un agradable nuevo material antideslizante. Es divisible y desmontable. La parte del piloto tiene cerradura, para desmontar la del pasajero tienes que quitar sin embargo dos tornillos «alien».

Herramientas: Dentro del colín, todas menos una pequeña llave «alien», alojada en la base del asiento del piloto que es la que nos permitirá acceder al compartimento de herramientas.

Gasolina: 15 litros para una buena autonomía, tapón de llenado de calidad, llave de paso, con posiciones ON/OFF, muy pequeña, poco accesible y bastante incómoda de accionar con los guantes puestos en marcha.

Accesibilidad: Inmediata. No todo iban a ser inconvenientes por no tener carenado. Tapas laterales y depósito se desmontan con facilidad. El caballote central facilita las operaciones de llenado y engrase de cadena.

Nivel de aceite: Visor en el cárter. Boca de llenado muy a mano, con buen pulso casi no hay que usar ni embudo.

Manillar: Tubo doblado. Muy simple pero de perfecta forma y posición. Con grandes contrapesos intrivibraciones en sus extremos.

Mandos: Los mismos conmutadores de las GSXR, aspecto mejorable, pero no falta nada y todo está bien dispuesto. Maneta de freno regulable.

Reposapiés: Posición deportiva. Cubiertos de goma los de piloto y pasajero, sin vibraciones y no rozan nunca por el suelo.

Instrumentación: Esmerada. Relojes muy clásicos, de inspiración custom, con caras cromadas, esferas blancas y el detalle de «zona roja» en el cuentavueeltas (de 14.000 a 15.000 r.p.m.) que se ilumina con luz propia para desta-

car bien por la noche. Acertada distribución de chivatos luminosos, para luz larga, temperatura de agua, presión aceite, «neutral» e intermitentes. Se achta en falta sin embargo un termómetro de agua.

Carenado: No hay, pero los habrá en el mercado del accesorio seguro que muy pronto. Suzuki tiene uno propio que monta en la Bandit «japonesa».

Escape: Cuatro en uno de sonido discreto y educado pero al mismo tiempo estimulante. Perdidos en marcha, confiamos en que no le diese a nadie, el embudo-lector posterior de aluminio del escape, un vistoso «disco» con ocho o nueve tornillos a la vista, pero de los que tan sólo tres son de apriete y se aflojan con relativa facilidad. A revisar con frecuencia, si a desmontar y montar, como se debería haber hecho en fábrica, con «rodillos».

Faro: Al viejo estilo, pero bien hecho, un gran y potente faro halógeno con base cromada y cuidadosísimos soportes de aluminio. La regulación es desde luego inmediata.

Equipajes: Ganchos para red o pulpos en los laterales del colín. Sobre el depósito también se puede llevar una bolsa (y no es necesario que sea de imanes), aquí hay muchos huecos donde poder fijarla.







¡NUDISTAS! SIN CARENADO TODAS SE PARECEN, LA HONDA CB1 DE MOTOR 400 «FOUR» PODRÍA, O DEBERÍA, SER PRONTO LA GRAN RIVAL DE LA BANDIT. LA GS 500 E BICILINDRICA REPRESENTA A MUY SIMILAR PRECIO UNA ALTERNATIVA MÁS RUTERA. LÁSTIMA QUE LA HONDA CB 450 S DEL '87 DESAPARECIERE DE NUESTRO MERCADO POR SU PRECIO.



desentrenada». De lo primero poco tiene esta noble Suzuki; de lo segundo, bastante, aunque más por una cuestión de carácter, cuando saca a reducir su personalidad deportiva en carreteras de montaña, que por su gigantesco y potentísimo disco delantero de 310 mm. con pinza de doble pistón.

Bandidos y bandoleros hay muchos, pero esta Suzuki pertenece a la familia de los llamados «románticos» o «generosos», aquellos que como Robin Hood en los bosques de Sherwood, Diego Corrientes o José María «El Tempranillo» en los caminos de Sierra Morena, robaban a los ricos para socorrer a los pobres. La Bandit también lo hace a su manera, puesto que «roba» de las R toda la tecnología que puede, sobre todo en lo relativo a motor, frenos, llantas, suspensiones, etc., para socorrer a los «pobres», ofreciéndonos un equipamiento de primera a cambio de un precio realmente ajustado y muy competitivo. No hay carenado (pero no falta nada más), y esto no es criticable, puesto que forma parte del juego de las nudistas



y nostálgicas «naked bikes». Así nacieron en los 70 y así quieren las fábricas japonesas, principalmente, que lo vuelvan a ser.

La terminación es excelente, la pintura de gran calidad y la pincelada custom de los relojes resulta un acierto. No he encontrado a nadie al que no le guste la Bandit. No hay polémica que valga, esto es sólo una moto y con un chasis tubular y envolvente a la vista, con motor suspendido, como aquellos admirados Birnota o Motoplast de tiempos pasados. Un chasis, en cierto modo, muy parecido también al de la Honda



CB 450 S del '87, pero esta vez dentro de la jaula hay una verdadera fiera tetracilíndrica y no un tranquilo «twinn» paralelo.

El motor de la Bandit está anclado rigidamente al cuadro multitubular de acero formando un bloque muy resistente; a pesar de ello son muy pocas, y de frecuencia nada molesta, las vibraciones que el piloto recibirá en marcha. Un inconveniente de este chasis exterior es el reducido ángulo de giro que permite. En el caso de la Bandit se puede ganar un centímetro a cada lado limando los topes de la tija, pero aun así esta solución resulta un poco insuficiente en ciudad, donde esta Suzuki encuentra problemas en esos giros a casi 90° entre pasillos de coches, decisivos para poder escapar bien de los atascos. Al margen de esto, la Bandit, con sus 165 kg. en vacío (que se reparten al 50 por ciento entre el tren delantero y el trasero), baja de asiento, con manillar bastante plano y ancho, y postura de conducción maravillosamente perfecta, sólo ligeramente deportiva y totalmente hecha a la medida como por un buen sastre para pilotos de hasta 1,75 (los más altos no se encontrarán muy cómodos), es extremadamente manejable y se conduce casi exactamente con la misma desenvoltura que una 125. Sólo hay un problema: las rodillas tropiezan en ocasiones en los tubos laterales del chasis, pero Suzuki los ha protegido con tacos de goma.

Sus grandes neumáticos, ¡150/70 detrás!, el mismo juego de la GSX 750 F con la única diferencia de un perfil más bajo delante (110/70), no comprometen su agilidad. La geometría del bastidor, con una distancia entre ejes de 1.420 mm. (como una CBR 600), un lanzamiento de 25,3° y un avance de 100 mm., no es particularmente rápida, pero será responsable de un excelente aplomo direccional, incluso a altas velocidades. Se trata de algo que puedes comprobar, si quieres, sacudiendo la dirección a 180 km/h. con verdadera mala idea sin que suceda nada especial.

Delante la rigidez es excelente gracias a una sólida horquilla con barras de 41 mm. y puente de unión entre botellas; detrás se confía en un monoamortiguador trasero, anclado a un conjunto de bieletas oscilantes, que funcionan según el sistema Full-Floater, y que proporcionan progresividad variable a la suspensión trasera. El único reglaje posible es la precarga del muelle del amortiguador, en siete posiciones, que dejamos (nos pareció lo más acertado para



un peso de 70/80 kg.), tal como viene de serie, en la sexta más dura. El tarado de las suspensiones, aunque bien equilibradas delante y detrás, es bastante blando, sobre todo en extensión de hidráulico en la horquilla. Suzuki en cualquier caso ha hecho un buen trabajo, el confort de marcha es excelente y en la práctica el único problema derivado de la blandura de horquilla será un suave cabeceo frontal en curvas rápidas de carretera general con badén o unión de asfalto en medio de la trazada, nada preocupante. La estabilidad en recta es, sin embargo, perfecta.

DÍA LIBRE

Probar motos tiene sus ventajas, pero si hay algo maravilloso en esta profesión es poder trabajar, ir en moto, en

días laborables. Poder hacer tus carreteras de curvas favoritas sin tráfico y prácticamente en solitario durante kilómetros y más kilómetros, sobre todo cuando éstas se empiezan a perder en la montaña, es todo un privilegio. Si el campo está además verde a reventar y plagado de flores como en este final de primavera, ya te mueres. Con la Bandit empecé con el menú habitual de curvas, pero poco a poco lo fui alargando hasta hacer con ella uno de los más completos recorridos de pruebas de los últimos años: Puertos y más puertos,

arriba y abajo, miles de curvas, y tengo que confesar y rendirme ante la evidencia de que hacía mucho tiempo que no disfrutaba tanto con una moto. El zumbido del pequeño tetra cilíndrico, su forma de acelerar, la suavidad de mandos, la postura de conducción, el potentísimo y muy dosificable tacto de frenos y, sobre todo, la increíble facilidad que demuestra en curvas la convierten en un juguete y en un verdadero instrumento de placer.

La falta de carenado y sentir el viento en el cuerpo no representa un gran inconveniente en esta época del año, al revés, es casi un aliciente extra. Otra cosa será en plan de muy largo viaje por autopista, o en invierno, con frío y lloviendo. De todas formas, la Bandit tampoco es capaz de ofrecer una velocidad máxima o de cruceo realmente preocupante para viajar sin carenado y aun a tope resulta perfectamente soportable.

Pero la especialidad de la Bandit, al margen de la ciudad, no es la autopista ni las carreteras generales, ni el turismo (admite en este sentido muy bien la compañía del pasajero), lo suyo es

desaparecer del mundo por las estrechas carreteras que dominan desde las alturas por ejemplo el Valle del Tietar, o perderse por Gredos, o despacharse con ella en una sola tarde toda una serie de puertos de «primera categoría» como Mijares, Serranillos, Arrebatacapas, Peña Negra o Puerto del Pico, deprisa o despacio, disfrutando del paisaje o atacando a fondo en las rampas y paelias más difíciles.

Puestos a esto último, lo más destacado de la Bandit es su forma de digerir curvas, puedes frenar muy tarde, entrar sin soltar freno delantero del todo para evitar la rápida extensión de su horquilla, ayudarte con

el disco trasero si fuera necesario y, una vez dentro de la curva, recrearte en el momento del giro, por su gran precisión, ligereza, fantástico apoyo en la gran huella de sus neumáticos y siempre total y absoluta capacidad y libertad de improvisación. La suavidad de su motor al abrir gas decididamente, sin temor nunca a derrapar ni a perder bruscamente adherencia, representa una gran ayuda. ¡Ah!, y si rozas los reposapiés en carretera (sin pasajero), ¡premio!, antes lo harán tus rodillas. Caballete y pata de cabra tampoco golpean ni en situación límite en curvas con baches y badenes, perfecto, y además pensando en circuito, no olvidemos el origen GSXR 400 de la Bandit, las dos tapas laterales del motor están profundamente biseladas. Vamos, que puedes tumbar a placer.

En la gran confianza que transmite esta Bandit influyen decisivamente sus neumáticos. Hay mucha cantidad y buena calidad de goma a tu disposición, unos Dunlop K 505 que se gastan hasta el mismísimo borde sin apenas darte cuenta, bien montados sobre llantas muy anchas 3.00 y 4.00. No en vano esta 400 de 54 CV, dispone hoy de más goma que la Honda CBR 1000 F del '86 al '88, que a pesar de su motor de 132 CV, se conformaba delante con un 110/80 y detrás con tan sólo un 140/80, hoy más bien digno de 125.

Subiendo puertos, y en plan de no perder ni un segundo, la Bandit exige una dosis extra de concentración para mantener su motor a régimen, pero bajando te asombrará su efectividad y lo poquísimo que cansa. Basta con la presión de dos dedos para sentir una poderosa frenada, se dosifica al milímetro y cuando el disco delantero se cansa, se fatiga siempre antes que tú, bajando y esponjándose un poco la maneta, queda el trasero, potentísimo también, para aliviarle trabajo. Brazos y manos no se fatigan nada, ni ante la más dura y encadenada sucesión de angustiosas curvas, casi menos que en



Ciudad:

Lo reúne prácticamente todo para ser considerada como una gran especialista en este ambiente, es rápida, baja de asiento, rápida y ágil de dirección y su motor, aunque nervioso en alta, se muestra muy suave, tranquilo, agradable y con respuesta utilizable desde tan sólo 3.000/4.000 r.p.m. incluso en sexta. Además gasta poco, es cómoda para el pasajero y su línea resulta elegante y atractiva. ¿Qué más se puede pedir?, sólo que gire más: su ángulo de giro, bastante reducido, es realmente impropio en una moto de sus características.

Carretera:

Cuanto más curvas mejor, pero la Bandit se desenvuelve muy bien en cualquier ambiente. La falta de carenado la condiciona siempre más en plan de viaje largo que su motor, muy chisimo más dócil y tratable de lo que en principio te imaginas. Su postura de conducción es todo un acierto para pilotos de talla media, el confort de suspensiones, excelente y la estabilidad, impecable en plan de turismo. No pretende ser una rutera,

pero no es inferior en este sentido a la muy viajera GS 500 E.

Autopista:

Interesante velocidad máxima y de crucero. Hasta entre peajes este pequeña 400 se muestra de lo más combativa, pero sin carenado hay que estar dispuesto a sufrir. Gran aplomo frontal, muy buenos frenos. Relación de cambio y desarrollo final están perfectamente ajustados y de acuerdo con la curva de potencia disponible.

Sport:

Máxima diversión. Rápida, descansa y divertida. La Bandit vive en zonas de curvas con la única condición de mantener su motor en la zona más caliente de potencia, entre 10.000 y 12.000 r.p.m. Excelente cambio en tramos prestacionales, especialmente en aceleración. Las suspensiones resultan un poco blandas, el freno delantero baja de rendimiento al abusar. Reacciones muy nobles y previsibles. Formidable chasis. Segura al máximo, buenos neumáticos de serie y aperturas de potencia libre al suelo disponibles en condiciones límite.



STREAKING

Correr desnudo, el llamado «streaking», fue en los '70 una forma de llamar la atención y protestar, aun a costa de coger un resfriado. En los '90 Suzuki nos propone exactamente lo mismo con su Bandit, una buena respuesta ante los excesos RR. Con ella correrás el mismo riesgo de constipado en invierno, pero no es imprescindible el carenado, con su brillante motor, para disfrutar de muy buenas prestaciones. Repasa el cuadro de aceleración y velocidad y compara. En 400 y 1.000 metros la Bandit está prácticamente al mismo nivel que la bicilíndrica más rápida del mercado, la Kawasaki GPZ 500 S. Al hablar de velocidad máxima sus 183 km/h. en llano y con sólo una suave brisa a favor de 2 m/s., se alcanzan con gran facilidad, y sus 171 km/h. en posición sentado nos hablan de un crucero sin problemas de 150 km/h. Con carenado o en condiciones favorables de viento o pendiente, 190 km/h. de radar no serán ningún problema. Pero ésta no es la cuestión. Yo no le montaría nunca un carenado, rompería todo su encanto, lo mismo que por vibraciones me rompía sportes y bombilla del faro aquel maldito «cupolino» imitación BMW que un día en mala hora puse en mi Laverda 750 y que al final, en un arrebató de ira, cuando por enésima vez en un viaje me dejó sin luz en el faro, acabó aparcado en el fondo de un barranco.

Hoy las motos ya no vibran como una Laverda 750, y hasta esta 400 es más rápida que aquella bicilíndrica de Breganze, pero esto es una «naked bike», una moto desnuda, una moto de hoy que quiere volver a ser como las de ayer: no nos empeñemos en vestirla, aunque vaya tan ligera de ropa. Así se empezó un día, a mediados de los '70, con un simple cupolino, y mira en lo que se han convertido las R. Desde luego es para celebrarlo, pero todavía la moto es capaz de reservarnos otros grandes placeres como me ha demostrado y tengo que reconocer que en gran parte, contra mi pronóstico inicial, esta pequeña gran moto. Y no es sólo por una cuestión sentimental y nostálgica, tiempos pasados no siempre fueron mejores, pero seguro, seguro, que sí que lo hubieran sido con esta Bandit. Un bandido romántico, generoso en sensaciones de motor y seguro que, a 699.000 ptas., ladrón de muchos corazones.

A. Moreno de Carlos
Fotos: Jaime Olivares



una maxitrail rutera. Frente a la Bandit, estas disfrutan de superior motricidad por el gran par de sus motores twin a la salida de las curvas, pero son menos ágiles, acusan grandes inercias que no conoce la ligera Bandit y frenan peor.

Hay que pensar en TDM o KLE para poder estar a la altura de esta Bandit en su terreno favorito, y aunque mejorable en el apartado suspensión, esta Suzuki, muy tolerante con cualquier tipo de asfalto, pasará sin duda a la antología de las mejo-

res especialistas en curvas y carreteras de montaña de los últimos tiempos. La única condición que impone, dada su falta de par, es que no le rompas su ritmo y esto lamentablemente sólo se consigue bien en la práctica cuando no hay tráfico, cuando puedes ir hilando fino y seguido curva tras curva.

No es fácil, pero es posible: tómate un día libre, pide un día de «asuntos propios», o tómate una clase y vete a la carretera de curvas más cercana con tu Bandit, merece la pe-

na, ya verás qué delicia.

No tiene nada, nada que ver con lo que puedas hacer con ella en fin de semana.

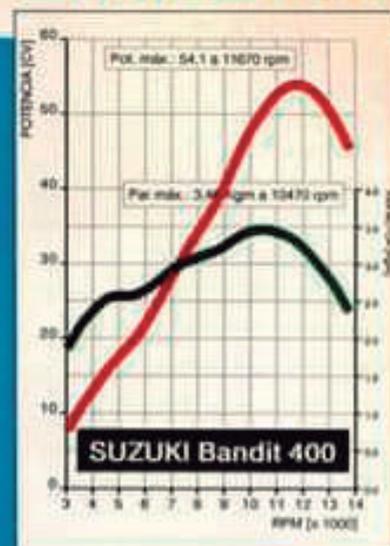


FICHA TECNICA

SUZUKI GSX 400 Bandit	
Motor	4 tiempos, 4 cilindros en línea, refrigeración líquida.
Distribución	Doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, cadena con tensor automático.
Diam. x cámara	56 x 42,4 mm.
Cilindrada	398 c.c.
Pot. máx. declar.	54 CV a 11.670 r.p.m.
Par máx. declar.	3,46 mkg. a 10.470 r.p.m.
Compresión	11,8.
Alimentación	4 carb. Mikuni a depresión Singshot de 33 mm.
Encendido	Digital.
Arranque	Eléctrico.
Batería	12 V 8 A.
Embrague	Multidisco en acero.
Cambio	6 velocidades.
Trans. secundaria	Cadena.
Chasis	Multiabrazo de acero, motor suspendido.
Lanzamiento	25°/30°.
Avance	100 mm.
Suspensión delantera	Furquilla telescópica, barras 41 mm.
Regajes	Ninguno exterior.
Suspensión trasera	Montacarriguador, full floater.
Regajes	Precarga muelle en seis posiciones.
Freno delantero	Disco 210 mm.
Pieza	2 pistones paralelos.
Freno trasero	Disco 200 mm.
Pieza	Doble pistón opuestos.
Rueda delantera	300 x 17.
Neumático	Dunlop K 505 110/70-17.
Rueda trasera	430 x 17.
Neumático	Dunlop K 505 150/70-17.
Altura asiento	790 mm.
Distancia entre ejes	1.420 mm.
Peso en seco	165 kg.
Colores	Azul.
Precio	696.000 ptas. IVA incl.



POTENCIA Y PAR



DE MIL EN MIL

SUZUKI 400 Bandit		
Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (mkg.)
2.000	—	—
3.000	7,8	1,85
4.000	13,3	2,36
5.000	17,8	2,57
6.000	22,2	2,64
7.000	26,5	2,92
8.000	34,4	3,09
9.000	40,6	3,23
10.000	46,0	3,44
11.000	52,7	3,43
12.000	53,9	3,23
13.000	50,8	2,83
14.000	—	—

BANCO DE POTENCIA

SUZUKI 400 Bandit	
Potencia máxima al embrague	54,1 CV.
Régimen de potencia máxima	11.670 r.p.m.
Par motor máximo al embrague	3,46 mkg.
Régimen de par motor máximo	10.470 r.p.m.
Veloc. lineal del pistón al régimen de potencia máxima	15,7 m/s.
Relación peso/potencia	3,05 kg/CV.
Potencia específica	135,8 CV/l.
Temperatura ambiente	31,0 °C
Presión atmosférica	943,0 mb.

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO.



PRESTACIONES

SUZUKI GSX 400 Bandit	
Aceleración (*)	
0-400 m.	13,38
0-1.000 m.	25,86
Velocidad máxima (*)	
Solo tumbado/marca	183/195 a 12.500
Solo sentado/marca	171/180 a 11.750
Dos plazas/marca	162/170 a 11.000
Error velocímetro	
Velocidad indicatívefectiva	120/111; 140/132; 180/171
Consumos	
Mínimo (120 km/h.)	5,6
Medio	6,5
Máximo (autopista)	9,1
Autonomía media (res. incl.)	246 km.

(*) Condiciones meteorológicas: Viento: +2 m/s. Temperatura: 16 °C. Presión atmosférica: 920 mb. Humedad relativa: 59%. Piloto: 1,70 m/69 kg con moto de cuero. Velocidad comprobada en tándem con radar calibrado. Frecuencia 24.153 GHz. Precisión: +1/-0,5 km/h. Alcance: de 16 a 320 km/h.

FRONTE A FRONTE

Motor	Cilindrada diam. x cam.	Potencia CV/g.m.	V. máx. km/h.	Accel. 0-100 m.	Accel. 0-100 m.	Consumos litros/med./máx.	Peso vacio	Cap. depós.	Precio	Prueba MOTOCICLISMO
Suzuki 400 Bandit	398 (56 x 42,4)	54/71.800	183	12,3	25,8	5,6/6,5/9,1	165	16	696.000	1,2%
Suzuki GS 500 E	497 (74 x 58,6) x 2	42,6/10.000	181	13,5	28,4	4,4/5,2/6,9	189	17	948.000	1,1%
Kawasaki GPZ 400	398/55 x 42 x 4	54/11.500 (*)	182	13,9	26,3	3,8/5,1/8,0	179	18	579.000	1,16%
Kawasaki GPZ 500 S	498/74 x 58 x 2	43/9.620	197	12,8	25,2	4,5/5,7/7,5	189	18	675.000	1,16%

(*) Potencia declarada.