

Motorrad-Test

Suzuki GSF 1250 Bandit: Außer Spesen ...

... nichts gewesen. Nach 50.000 Kilometern mit Suzukis Bandit 1250 S bleibt nur die Erkenntnis, dass ein japanischer Vierzylinder nach dieser Laufleistung gerade einmal richtig eingefahren scheint. Erst nachdem die Gemeinden ihre Streufahrzeuge im zweiten Winter häufiger auf die Straßen schickten, hatte die große Bandit zumindest optisch gelitten.



Zerlegetermin bei Zweirad Löhmer. Markus Schulpin diagnostiziert noch absolut maßhaltige Zylinder. Banditen sind zähe Burschen, die gemeinhin mit wenig Proviant und noch weniger Pflege auskommen. Unser Dauertester, der im August 2007 zu uns stieß und zwei harte Winter überstehen musste, hat seine ihm übertragenen Aufgaben mit der ihm angeborenen Diskretion und zur

vollsten Zufriedenheit seiner Auftraggeber gelöst. Keine Panne, kein Problem! Das war die pure Langeweile für den betreuenden Redakteur. Bis zur zweiten Inspektion bei 6260 Kilometern passierte nichts. Die 162,40 Euro für die Durchsicht inklusive Ölwechsel gehen in Ordnung. Die Erstbereifung, der Dunlop D 218, wurde nach nur 4130 km vorsorglich demontiert: Schwerfällig und unhandlich fühlt sich die von Hause aus sowieso nicht eben leichte Bandit (254 kg) an. Der Bridgestone BT 021 durfte ran und machte seine Sache bis Kilometerstand 13.630 schon deutlich besser.



Bis zur dritten, der 12.000er-Inspektion bei 11.630 Kilometern (Kostenpunkt 169,06 Euro) tat sich weiterhin nicht viel. Einige Reisedeakteure bemängelten den mäßigen Windschutz des Originalwindschields sowie die zu weichen Sitzpolster. Letztere ließen wir bei Niklas Lange und Gerd Jungbluth kräftig aufmöbeln, die Originalscheibe wick verschiedenen Produkten aus dem Zubehör. Außerdem wurden das

hakelige Zündschloss und die extrem ungenaue Tankanzeige des Öfteren bemängelt. Die Bandit begnügte sich im Schnitt mit 5,7 Litern Normal auf 100 Kilometern, lässt sich aber auch lässig unter fünf Litern bewegen und benötigt nur bei flotter Autobahnfahrt mit Koffern 6,5 Liter und mehr.



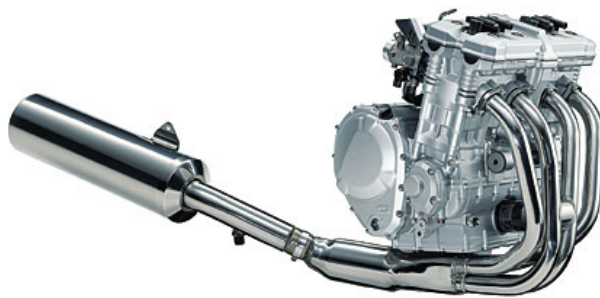
Nach 50.000 Kilometern zeigt das Kompressionsdiagramm noch gleichmäßig hohe Druckwerte auf allen vier Zylindern an.

Der bei Kilometerstand 13.630 montierte Metzeler Roadtec Z6 erweist sich als sehr homogene und ausgewogene Paarung. Nach knapp 9000 Kilometern weist der

Stahlgürtelreifen am Hinterrad immer noch 3,1 Millimeter Restprofil auf – Hut ab! Nach absolvierten 18.000 Kilometern haben wir noch keinen Tropfen Öl nachfüllen müssen, was sich auch bis zum Test-Ende bei 50.736 km nicht mehr ändern sollte. Die vierte Inspektion bei Kilometerstand 18.313 listete einen Öl- und einen Luftfilterwechsel auf und schlug mit 185,71 Euro zu Buche. Gleichzeitig mussten neue Bremsbeläge her, wobei wir die teuren Originalbeläge durch preiswertere Sintermetallbeläge von Lucas austauschten. Letztere harmonisierten jedoch nicht so gut mit den 310er-Stahlscheiben am Vorderrad der Bandit und fordern erhöhte Betätigungskräfte bei jedoch vergleichbarer Verzögerungsleistung ein.

Das Frühjahr beginnt, und die 1250er macht nach dem ersten Winter und ohne besonders hohen Pflegeaufwand noch einen frischen Eindruck. Der Rahmen sieht tiptop aus, allein der Tank hat ein wenig unter diversen Magnet-Tankrucksäcken gelitten. Das Suzuki-Gepäcksystem hat sich als durchaus praxisnah erwiesen, auch wenn man nach wie vor mit zwei Schlüsseln hantieren muss und das Sitzbankschloss ungünstig hinter dem linken Seitenkoffer platziert ist. Das Stauvolumen fällt mit je 35 Litern zwar nicht sonderlich hoch aus, dafür baut die Bandit nicht zu breit, was sich positiv auf die Fahrstabilität auswirkt.

Der nächste Eintrag ins Logbuch erfolgt Mitte April bei km-Stand 22.564. Der Continental RoadAttack folgt dem Metzeler Z6. Ein kurzer Sprint an den Lago Maggiore und viele flott gefahrene Etappen ins Umland lassen ihn nicht lange auf der 5.50 Zoll breiten Hinterradfelge verweilen: Nach knapp 8000 Kilometern werden nur noch 2,2 Millimeter Restprofil gemessen.



Die große Inspektion bei 24.000 Kilometern fällt mit 339,81 Euro erwartungsgemäß deutlich teurer aus, da hier zum ersten Mal auch das Ventilspiel kontrolliert wird, was gegebenenfalls den Austausch einiger Shims unter den Tassenstößeln vonnöten macht. Dazu müssen theoretisch die Nockenwellen ausgebaut werden, praktisch ergaben

die Messungen an den 16 Ventilen jedoch, dass das Ventilspiel immer noch im Sollwert liegt. Kurze Zeit später bei km 25.234 war dann die Antriebskette am Ende. Wir tauschten sie gegen einen Kettenkit von Enuma, der für 180 Euro im Fachhandel erhältlich ist, und fuhren damit bis zum Ende durch.

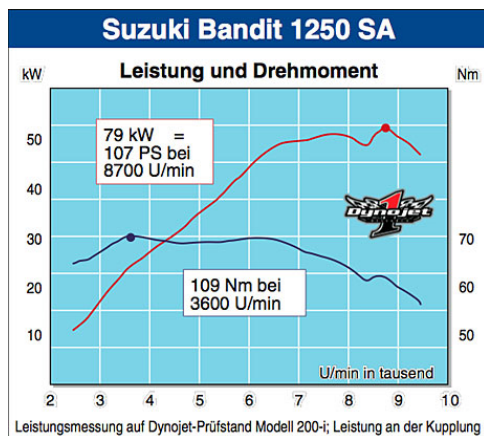


Der einzige Garantiefall: Das erste Zündschloss wurde bereits auf Garantie getauscht – das zweite hakelt auch schon leicht.

Der erste richtige Schaden tritt dann bei zirka 28.000 Kilometern erstmalig auf. Die Bandit machte nach Drehen des Zündschlüssels keinen Mucks mehr. Beim nächsten Versuch ist aber wieder alles beim Alten, und wir vermuteten zunächst einen schlechten Kontakt aufgrund eines übereifrigen Einsatzes des Dampfstrahlers. Letztendlich tritt das Phänomen dann immer häufiger auf, und Zweirad Löhmer entlarvt schließlich das Zündschloss als Übeltäter. Das hätten wir sowieso gern mal getauscht, da es zunehmend immer hakeliger agierte bei Kilometerstand 28.522 war es dann so weit, und der erste Garantiefall konnte abgerechnet werden. Aber das war es dann auch schon mit den Schadensmeldungen. Die Bandit fuhr quasi ab Juni 08 bis zum Dauertestende im März 09 ihren Sieg souverän nach Hause.

Gut, dazwischen blieb noch genügend Zeit, um noch ein paar Reifen auszuloten und einiges an Zubehör auszuprobieren, aber genau genommen hat keiner der Redakteure auch nur im Ansatz daran gedacht, dass hier noch einmal was schief laufen könnte. Diese lässige Einstellung führte auch schon mal dazu, dass vor Antritt der Fahrt das Ölschauglas ignoriert oder gar der nächste Inspektionstermin verschwitzt wurde – es half alles nichts. So begleiteten wir sie noch insgesamt fünf Mal in die Werkstatt, vier Mal zur Inspektion und ein Mal zum finalen Zerlegetermin.

Warum allerdings der große Vierzylinder alle 6000 Kilometer quasi zur Durchsicht gedrängt wird, erschließt sich nicht ganz (siehe dazu auch die Stellungnahme von Suzuki). Dass bei jeder Inspektion auch gleich ein Ölwechsel und meist auch Filterwechsel ansteht, macht die Sache nicht gerade preiswert und schlägt auf die abschließende Betriebskostenabrechnung durch. Zumal der Motor diesen Pflegeaufwand anscheinend auch gar nicht nötig hat. Denn nach der Zerlegung und 50.000 Kilometern auf der Uhr steht er immer noch 1a da und weist so gut wie keine inneren Verschleißerscheinungen auf. Kolben und Zylinder sehen aus wie frisch montiert, alle Ventile schließen noch absolut dicht, die volle Kompression ist auch noch vorhanden, und die Kupplung dürfte die nächsten 50.000 Kilometer noch locker überstehen. Ach wie langweilig ...



Auch nach 50.000 Kilometern immer noch so stark wie beim Dauerteststart: 107 PS leistet der nominell 98 PS starke Vierzylinder an der Kupplung, sein maximales Drehmoment von 109 Newtonmetern erreicht der Motor bereits bei 3600/min.

Betriebskosten

2850 l Normal (5,7 l/100 km) à 1,25 Euro	3562,50 Euro
1000-km-Inspektion, Ölwechsel, Ölfilter	142,38 Euro
6000-km-Inspektion, Ölwechsel	162,40 Euro
12.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Zündkerzen	238,95 Euro
18.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Ölfilter, Luftfilter, Bremsfl.	185,71 Euro
24.000-km-Inspektion, Ölwechsel; Ölfilter, Zündk., Ventilspiel	339,81 Euro
30.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Ölfilter	133,82 Euro
36.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Zündkerzen	220,75 Euro
42.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Ölfilter	175,42 Euro
48.000-km-Inspektion, Ölwechsel, Ölfilter, Zündk., Ventilspiel	433,83 Euro
6 x Reifensätze inkl. Montage (à 65,00 Euro)	1889,00 Euro
Kettenkit (180,00 Euro) inkl. Montage (50,32 Euro)	230,32 Euro
2 x Bremsbeläge (90,63 und 96,60 kompl. Satz) inkl. Montage	291,23 Euro
Gesamtkosten	8006,12 Euro
km-Kosten o. Wertverlust	0,1601 Euro

Verschleißmessungen

alle Angaben in mm

	Neuwert	Messwert	Verschleißgrenze
Zylinderbohrung	79,000 - 79,015	79,010	---
Kolbendurchmesser	---	78,98	78,88
Kolben-Einbauspil	---	0,03	0,120
Kurbelwellezapfen-Lagerspiel	0,016 - 0,040	0,020	0,080
Pleuellfuß-Lagerspiel	0,032 - 0,056	0,046	0,080
Nockenwellen-Lagerspiel	0,032 - 0,066	0,040	0,150
Kupplungs-Reibscheibendicke	---	3,80	3,42
Kupplungsfedern Länge	---	63,0	61,8

Verschleiß? – kaum eine Spur! Wir haben weder am Kolben noch am Zylinder und schon gar nicht an der Kupplung übermäßigen Verschleiß diagnostiziert. Wenn die Inspektionsintervalle nicht so kurz wären und die Ölwechsel nicht so häufig stattfinden müssten, ließen sich die Betriebskosten der Bandit 1250 S noch einmal spürbar senken.

Text: Till Kohlmey

Fotos: Christina Güldenring, Till Kohlmey