

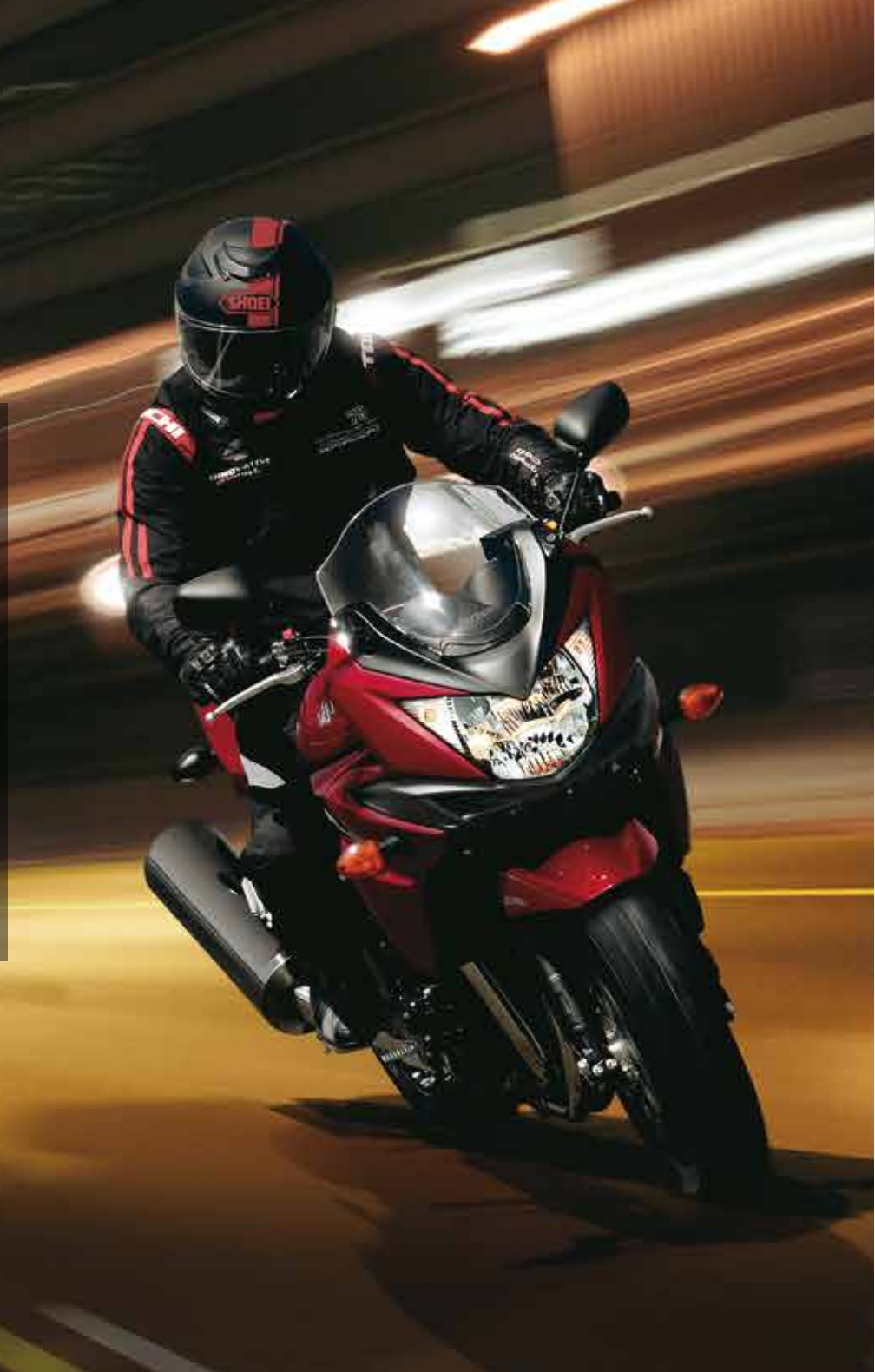


Bandit S
1250 ABS

Udoskonalony wygląd, większy komfort

Suzuki Bandit zdobył szacunek i podziw motocyklistów z całego świata dzięki swojej niezrównanej jakości, dużej mocy dostępnej w szerokim zakresie prędkości obrotowych oraz wyjątkowo zrównoważonemu połączeniu osiągnięć, techniki i stylu. Nowy Bandit 1250S ABS jest bardziej wyrafinowany stylistycznie, dzięki bogatym kształtom owiewek, które owijają się wokół boków chłodnicy, z wlotem powietrza tuż poniżej reflektora. Oprócz wyostrenia wyglądu Bandita, owiewki poprawiają aerodynamikę, zapewniając kierowcy więcej ochrony przed wiatrem i więcej komfortu w czasie jazdy.

Nowy Bandit został zaprojektowany jako motocykl do sportowej jazdy po krętych drogach, który jednocześnie gwarantuje maksimum komfortu podczas szybkiej jazdy autostradowej. Nie sposób zrezygnować jazdy takim motocyklem, a później nie sposób o niej zapomnieć.



Przygotowany na sportowy komfort



Zaskakująco płynne przyspieszanie, solidna moc

1255 cm³ momentu obrotowego i mocy

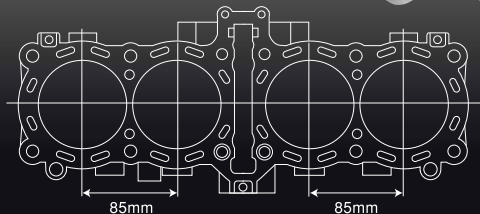
Bandit 1250S ABS uzyskuje osiągi gwarantujące „sportowy komfort” dzięki chłodzonemu cieczą silnikowi o pojemności skokowej 1255 cm³, wyposażonemu we wtrysk paliwa i układ rozrządu DOHC. Silnik ten zapewnia zaskakująco płynne przyspieszanie i dużo mocy w bardzo szerokim zakresie prędkości obrotowych, co czyni z typowej jazdy drogowej relaksującą przyjemność. Ze swoimi 1255 cm³ zajmującymi się produkcją momentu obrotowego, silnik zapewnia sportową radość z jazdy przy każdej prędkości obrotowej, osiągając maksimum momentu już przy stosunkowo niskich obrotach.

Powłoka azotku chromu nakładana jest na pierścienie tłokowe kompresyjny i zgarniający każdego tłoka za pomocą metody fizycznego osadzania z fazy gazowej (PVD) w komorze próżniowej. Powłoka ta powoduje, że pokryty nią materiał jest twardszy i gładszy, niż po tradycyjnym chromowaniu. Powłoka z azotku chromu redukuje tarcie i przyczynia się do lepszego uszczelnienia cylindra.

Olej silnikowy chłodzony jest za pomocą cieczy w oddzielnej chłodnicy, zapewniając silnikowi właściwą temperaturę pracy. Moc silnika jest przenoszona przez sześciostopniową skrzynię biegów o przełożeniach dobranych tak, by zapewnić zarówno świetne przyspieszenia, jak i płynną jazdę w warunkach drogowych.

Cylindry

Opracowana przez Suzuki i sprawdzona w warunkach wyścigowych metoda pokrywania powłoką niklowo-fosforowo-krzemowo-węglkową SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) została zastosowana na aluminiowych tulejach cylindrowych, dzięki czemu można było zmniejszyć różnicę średnic tłoka i cylindra, a to z kolei przyczyniło się do lepszego uszczelnienia cylindrów, czyli do zwiększenia mocy i zmniejszenia strat mechanicznych. Poprawiło się też chłodzenie, w porównaniu do klasycznych żeliwnych tulei cylindrowych.



Wałek wyrównowążający siły drugiego rzędu

Silnik został zaprojektowany tak, by zapewniać komfort jazdy. Służy temu zastosowanie wałka wyrównowążającego w silniku, co pozwala znacząco ograniczyć drgania i uzyskać aksamitną pracę silnika.

Wałek wyrównowążający



Wtrysk paliwa



Bandit 1250S ABS otrzymał wyjątkowy układ podwójnej przepustnicy SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) i wtrysk paliwa ze sterowaniem w pętli zamkniętej, co zapewniło błyskawiczną i precyzyjną reakcję na otwarciu przepustnicy, wyjątkowo płynne dostarczanie mocy, a także obniżyło spalanie i poprawiło czystość spalin.

W każdym z korpusów przepustnicy o średnicy 36 mm znajduje się przepustnica główna – sterowana przez kierowcę za pomocą manetki – oraz przepustnica pomocnicza sterowana przez komputer zarządzający pracą silnika. Ustawienie drugiej przepustnicy zależy od obrotów silnika, załączonego biegu, a także kąta otwarcia przepustnicy głównej. Przepustnica pomocnicza jest otwierana i zamykana tak, by uzyskać optymalną prędkość powietrza zasysanego do silnika, dzięki czemu odpowiedź na zmiany położenia głównej przepustnicy staje się bardziej

liniowa, spalanie przebiega efektywniej, a dodatkowo przy pracy na niskich obrotach uzyskuje się większy moment obrotowy.



ECM

Elektroniczny moduł sterujący pracą silnika (ECM) wyposażono w 32-bitowy procesor, który monitoruje i przetwarza sygnały o prędkości obrotowej silnika, wybranym przełożeniu, pozycji przepustnicy oraz o występowaniu tlenu w gazach spalinowych. Na tej podstawie oblicza precyzyjnie optymalną dawkę paliwa dla każdego z cylindrów.

ISC

System automatycznej kontroli biegu jałowego (ISC) steruje objętością powietrza docierającego do układu biegu jałowego każdej przepustnicy, ułatwiając w ten sposób rozruch silnika, ograniczając zanieczyszczenie spalin przy zimnym rozruchu, a także stabilizując obroty silnika na biegu jałowym w różnych warunkach eksploatacyjnych.

PAIR

Sprawdzony przez Suzuki system Pulsed-AIR (PAIR) wstrzykuje świeże powietrze z komory rozprężnej do kanałów wydechowych, celem uzyskania zapłonu niespalonych węglowodorów i zredukowania zawartości tlenu węgla w spalinach.

Katalizator jest wbudowany w pojemny kanał wydechowy, a jego zadaniem jest dalsza eliminacja węglowodorów, tlenu węgla i tlenków azotu ze spalin. Systemy sterowania pracą silnika wspomagane przez systemy kontroli emisji umożliwiają motocyklowi Bandit 1250S ABS spełnienie najnowszych norm dotyczących czystości spalin.



System ABS

Bandit 1250S ABS otrzymał z przodu podwójne pływające tarcze hamulcowe o średnicy 310 mm i czterotłoczkowe zaciski hamulcowe. Z tyłu znajduje się tarcza o średnicy 240 mm z jednotłoczkowym zaciskiem. Cyfrowo sterowany system zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu (ABS) monitoruje prędkość kół i dostosowuje maksymalną siłę hamowania do aktualnej przyczepności, jaką zapewnia droga.

*W niektórych warunkach drogowych, takich jak mokre, luźne lub nierówne nawierzchnie, droga hamowania pojazdu z systemem ABS może być dłuższa, niż w przypadku pojazdu niewyposażonego w ten system. ABS nie może zapobiec poślizgowi kół podczas hamowania na zakrętach. Prosimy o ostrożną jazdę i unikanie nadmiernego polegania na systemie ABS.



Zestaw wskaźników

W analogowy obrotomierz umieszczony po lewej stronie wkomponowano kontrolki FI (sygnalizacja błędów) oraz ABS. Ekran LCD znajdujący się po prawej stronie wyświetla cyfrowy prędkościomierz, licznik przebiegu, dwa liczniki przebiegów dziennych, zegar oraz wskaźnik poziomu paliwa. Wskazówka obrotomierza odchyła się na moment do końca skali po każdym włączeniu zapłonu.

*Wszystkie kontrolki i wskaźniki na zdjęciu zostały podświetlone w celach ilustracyjnych.

Ochrona przed wiatrem

Starannie ukształtowane częściowe owiewki otaczające chłodnicę po bokach i wyposażone we wlot powietrza umieszczony tuż pod reflektorem są rezultatem wielokrotnie przeprowadzanych zmian i ponownych testów w tunelu aerodynamicznym. W ten sposób udało się uzyskać dobrą aerodynamikę oraz solidną ochronę kierowcy i pasażera przed strumieniem powietrza opływającego motocykl. Praktycznym rezultatem tych prac jest bardzo wysoki komfort jazdy, tak w przypadku kierowcy, jak i pasażera.



Regulacja siedzenia

Wysokość komfortowo ukształtowanego siedzenia może być regulowana w górę i w dół o 20 milimetrów drogą usuwania, odwracania i ponownego instalowania specjalnych podkładek dystansowych znajdujących się między siedzeniem i podłużnicami ramy pod siedzeniem.



Zawieszenie kół

Bandit 1250S ABS otrzymał pojedynczy tylny amortyzator, który współpracuje z progresywnie działającym układem dźwigniowym zaprojektowanym tak, by płynnie wygasać nierówności przenoszone z drogi na koła. Tłumienie odbicia oraz napięcie sprężyny tylnego zawieszenia są regulowane.



Uchwyt

Uchwyt zaopatrzono po obu stronach przy jego mocowaniach w zaczepy, które mogą być przydatne podczas dłuższych podróży.



Podpórka centralna

Wygodna podpórka centralna jest wyposażeniem standardowym motocykla.





Candy Daring Red (YYG)



Glass Sparkle Black (YVB)



Pearl Glacier White (YWW)

Specyfikacja

Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, DOHC	Wysokość siedzenia	805 / 825 mm
Pojemność skokowa	1255 cm ³	Masa własna	254 kg
Średnica x skok tłoka	79.0 mm x 64.0 mm	Zawieszenie	przód: Teleskopowy, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe tył: Typ łącza, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
Stopień sprężania	10.5 : 1	Hamulce	przód: Podwójny tarczowy tył: Tarczowy
Skrzynia biegów	6-stopniowa	Opony	przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe tył: 180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Długość całkowita	2130 mm	Zapłon	Elektroniczny
Szerokość całkowita	790 mm	Zbiornik paliwa	19.0 L
Wysokość całkowita	1235 mm		
Rozstaw osi	1485 mm		
Prześwit	135 mm		

Akcesoria



Wydech Yoshimura



Tank Pad



Naklejka na wlew paliwa



Top Case 47L

*SUZUKI MOTOR CORPORATION zachowuje sobie prawo do modyfikacji, zmiany wzornictwa lub zakończenia produkcji dowolnego z oryginalnych akcesoriów Suzuki (Suzuki Genuine Accessories) bez uprzedniego powiadomienia. Nie wszystkie akcesoria mogą spełniać normy i przepisy obowiązujące na danym rynku. Prosimy o sprawdzenie tych informacji w momencie składania zamówienia u lokalnych dealerów. Rzeczywiste kolory mogą różnić się od tych przedstawionych w niniejszym opracowaniu.

Dane techniczne, wyposażenie, kolorystyka, materiały i pozostałe elementy produktów firmy „Suzuki” znajdujące się w niniejszym opracowaniu mogą ulec zmianie bez uprzedniego powiadomienia i mogą być różne w zależności od rynku i norm prawnych. Niektóre modele nie są dostępne na wybranych rynkach. Produkcja każdego modelu może zostać zakończona bez uprzedniego powiadomienia. Informacje na temat jakichkolwiek zmian znajdują się u lokalnych dealerów. Zdjęcia zawierają elementy fotomontażu.

- Podczas jazdy motocyklem należy zawsze mieć na sobie kask ochronny z szybą, a także odpowiedni kombinezon.
- Należy jeździć bezpiecznie.

- Przed rozpoczęciem eksploatacji należy przeczytać Podręcznik Użytkownika.
- Nigdy nie należy prowadzić motocykla będąc pod wpływem alkoholu lub narkotyków.

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.

01-378 Warszawa, ul. Połczyńska 10, tel. (22) 329 41 00, www.suzuki.pl

