

# Bandit Power Teil 1

## GSF 600 Bandit + GSX 750 F Motorteile => GSF 750 X oder so ähnlich

Alles begann 1995, als die Mannen von Suzuki die GSF 600 Bandit auf den deutschen Markt einführten und damit ein bis heute sehr beliebtes Modell



Der Serien Bandit-Motor liegt auf dem OP-Tisch.

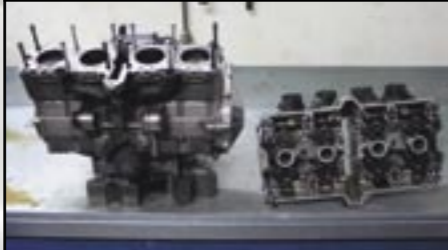
etablierten. Die kleinen Banditen sind eigentlich durchweg solide, und für jeden Spaß zu haben. Okay, zugegebenermaßen ist die Motorleistung etwas

Nockenwellen entnommen und sicher zur Seite gelegt, die brauchen wir noch.



schwach ausgefallen. Aber damals war eben noch vieles anders, und seit der Einführung ist schon viel Öl durch die Zylinder gelaufen. In den nächsten Ausgaben werden wir der leicht angestaubten Technik etwas zu Leibe rücken und uns einer bis zum jetzigen

Der Zylinderkopf ist ab. Die Kupferunterlegscheiben waren fest mit den Stehbolzen verkeilt, da war Geduld gefragt.



Zeitpunkt nur leicht modifizierten und technisch verfeinerten Bandit annehmen, um sie würdig ins elfte Lebensjahr zu schicken. Das Hauptaugenmerk legen wir dabei auf die Technik von Motor, Fahrwerk und Bremsanlage.

### Revision des Triebwerks

Beim Motor handelt es sich bekanntermaßen um einen luft/ölgelühten Reihen-Vierzylinder mit zwei obenlie-

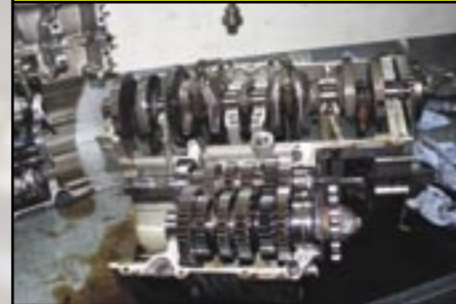
Der Kupplungskorb der Bandit hat starke Verschleißspuren und wird später gegen einen GSX-Korb getauscht.



Ein letzter Blick auf die Banditkolben. Sehen doch gut aus - kaum Ablagerungen.

genden Nockenwellen. Er schöpft aus 600 Kubikzentimetern circa 78 PS, die einen zwar nicht vom Lenker reißen, aber zuverlässig zum Zielort bringen.

Banditgehäuse im eigenen Saft, freier Blick auf Kurbelwellen und Getriebe.



Pleuel- und Kurbelwellenlager werden getauscht. Hierbei muß genau auf die Farbmarkierungen geachtet werden.

Unser Aggregat hatte etwa 72.000 km auf der Uhr und verhielt sich bisher unauffällig. Dennoch wurde es zerlegt, um ihm ein bißchen unter die Kolben zu greifen und die Leistung der neuen Zeit anzupassen. Dafür bedienten wir uns eines verunfallten GSX 750 F-Motors, welcher einige Haltepunkte eingebüßt hatte und somit eine gute Basis zum Schlachten bot. Für unseren Zweck benötigten wir eigentlich nur dessen Zylinderbank samt -kopf. Der Rest inklusive der Bandit-Nockenwellen wur-

Rückstände der letzten zehn Jahre schmücken das Ölsieb.



Anpassung: Damit der Bandit-Vergaser an den Zylinder paßt, muß der Ansaugstutzen auf das Innenmaß der GSX erweitert werden.



Mit dem Fächerschleifer geht es dem Stutzen ans Gummi. Hierfür wurden GSX- und GSF-Stutzen aufeinander geschraubt.



So soll es sein! Jetzt ist Platz für das Gemisch, und der Vergaser hält.



Letzte Feinanpassungen wurden am Kopf vorgenommen (sauberer Übergang zum Zylinderkopf).

de weiterverwendet. Die Komponenten des Bandit-Motors waren nach genauerer Betrachtung in sehr gutem Zustand, sie wiesen nur geringfügige Kraterbildung auf den Nocken (Pitting) und leichte Schleifspuren im Getriebe auf. Da der Motor ohnehin schon mal offen war, wurden Kurbelwellen- und Pleuellager getauscht. Gegen drohende Ölinkontinenz verpaßten wir dem Motor auch gleich einen kompletten Satz neuer Dichtungen. Nach dem Einbau sieht alles so aus, wie es war, denn der 750 ccm-Satz hat dieselbe Bauhöhe sowie Farbe und ist fast nicht vom 600er zu unterscheiden...

### Zusätzliche Erweiterung:

Um dem Motor noch ein wenig mehr Leistung zu entlocken, verbauen wir in der nächsten Ausgabe eine neue Micron-Auspuffanlage (eigentlich für eine GSX-R gedacht) und verlegen den ovalen Endtopf mittels eines Zwischenrohrs an die Heckseite. Nicht sehr aufwendig, aber schön anzuschauen. Die 600er Bandit-Vergaser wurden mit Dynojet mittels eines Zwischenrohrs an die Heckseite. Nicht sehr aufwendig, aber schön anzuschauen. Die 600er Bandit-Vergaser wurden mit Dynojet-Düsen bestückt und bekommen vom K&N-Filter eine Extraportion Luft durch den modifizierten Luftfilterkasten gereicht. Bei der Verbindung

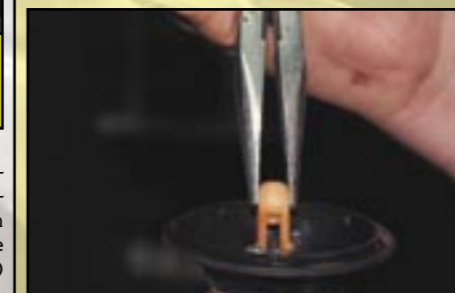
von Vergaser und Zylinder über die Ansaugstutzen war Anpassungsarbeit gefragt. Mittels eines Fächerschleifers brachten wir die Bandit-Stutzen auf das Innenmaß der GSX, damit das Gemisch auch ohne Verwirbelungen in die Brennräume gelangt. Desweiteren werden die alten Zündkabel noch gegen neue getauscht - sicher ist sicher. Das so komplettierte Aggregat wird zu einem späteren Zeitpunkt noch auf die Rolle genommen, um dort die endgültige Abstimmung vorzunehmen. Wir sind schon gespannt, was kommt...



Stage 1 Vergaserkit zur Verwendung bei Suzuki GSF 600 von 1995-98.



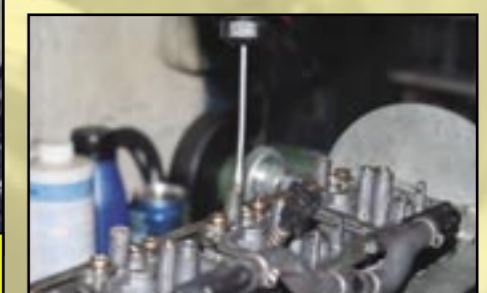
Die Vergaserbank wird zur Demontage fixiert.



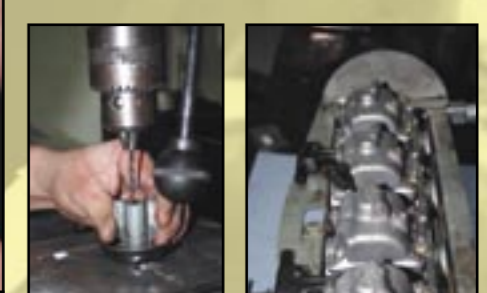
Beim Einbau der Dynojet-Düsennadel unbedingt darauf achten, daß die unter dem Clip liegende Feder nicht in den heiligen Hallen verschwindet. Das ist nämlich schlecht.



Sauer macht lustig, oder in diesem Fall sauber. Alle Vergaserteile werden für circa 20 Minuten im Ultraschallbad mit Zitronensäure gereinigt.



Neue Hauptdüsen bitte! Wir verwenden die DJ 104 Düsen für leicht modifizierte Auspuffanlagen.



Die Schieberhubbohrung sollte absolut gerade sein.



Sauber und fertig zur Montage.

Text & Fotos: Christoph Hering





Beim Zusammenstecken der Motorhälften muß man besonders darauf achten, daß die Schaltgabeln an der richtigen Position sind.



Die GSX-Zylinderbank benötigte Motivationshilfe, um an ihren Platz zu gelangen.

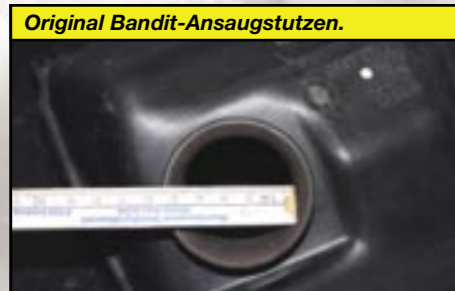


Die ersten GSX-Kolben sind schon an ihrem Platz, die anderen werden folgen.



Geschafft: 750 ccm haben ihren Platz gefunden.

Der Inhalt dieses Workshops versteht sich als Anregung, nicht als Anleitung. Wie bei allen Arbeiten am Motorrad sollte die Ausführung Personen vorbehalten bleiben, welche über entsprechendes Wissen, Werkzeug, Erfahrung und Fähigkeiten verfügen. Wer mit "zwei linken Händen" beschlagen ist, sollte sich tunlichst von der Umsetzung fernhalten und hiervon absehen. In vielen Fällen führt die Verwendung der ABE bei zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen. Meistens ist jedoch die Möglichkeit einer Eintragung in die Fahrzeugpapiere gegeben. Klärt das ggf. bitte VOR Beginn der Arbeiten, da wir auf Grund des Ermessensspielraumes und unterschiedlichen Bereitwilligkeiten der überwachenden Stellen keine bundesweit gültigen Persilscheine statuieren können. Der Nachbau, sowie die Verwendung der gezeigten Bauanleitungen erfolgt ausschließlich auf eigene Gefahr. Der Umgang mit den hier beschriebenen Materialien erfordert den Einsatz von Augen-, Atem- und Hautschutzmitteln, bitte beachtet unbedingt die Warnhinweise auf den jeweiligen Gebinden. Der anfallende Müll ist natürlich entsprechend den Herstellerangaben zu entsorgen und eine gute Belüftung des Arbeitsplatzes schadet auch nicht. Wir weisen an dieser Stelle weiter darauf hin, dass Geschmacks- oder anderweitig urheberrechtlich geschützte Teile nicht vervielfältigt oder in den Warenlauf gebracht werden dürfen.



Original Bandit-Ansaugstutzen.

Für die Montage des Austauschstutzens wurde die Öffnung am Luftfilterkasten erweitert und der



Ansaugstutzen aus dem Bandit 1200er Tuning Kit der Firma Topham.

Aluminium-Ansaugtrichter mit Silikon und Schrauben befestigt. Die optimierte Form sorgt für verwirb-



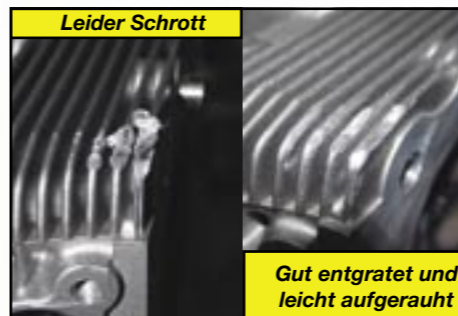
lungswärmere Ansaugluft im K&N-Filter. Dadurch wird der Vergaser optimal beatmet.

**Einkaufsliste der Verschleißteile:**

ein kompletter GSF 600 Bandit-Dichtungssatz, außer der Zylinderkopf- und Fuß-Dichtung, welche von der GSX 750 F benötigt werden, ein Satz Pleuellager, ein Satz Pleuellager, vier Zündkerzen, ein K&N-Luftfilter, ein Ölfilter, circa vier Liter Öl, eine Tube Dichtungsmasse (Original Suzuki) zum Verkleben der Gehäusehälften.



Gefällt: Äußerlich keine große Veränderung – innen große Wirkung.



Leider Schrott

Gut entgratet und leicht aufgeraut



Mit Bremsenreiniger geht's ans Fett

**Kühlrippen selbstgemacht:**

Leider sind bei dem Unfall der GSX auch einige Zylinder-Kühlrippen auf dem Asphalt geblieben, welche wir mittels eines hitzebeständigen Kaltmetalls (Weicon-Epoxydharz-Kitt) neu aufbauen und anschließend nachlackieren müssen. Hierfür werden die Aluteile entgratet und mit Bremsenreiniger entfettet. Der

Zweikomponenten-Kitt wird gut verknüpft auf die Bruchstellen aufgebracht. Nach circa einer Stunde kann das Material bearbeitet werden und erhält somit seine Form. Die Trocknungszeit kann per Heißluftföhn auf ungefähr zehn Minuten verkürzt werden. Noch ein wenig Lack drüber, und fertig ist die Kühlrippe.



„Playdoo“ kneten für Fortgeschrittene



Fertig! Nur wenn man es weiß, ist es zu sehen.



Der erste Teil ist vollbracht

Mit der Feile wird korrigiert.

**Fragen zum Prinzip Motortausch:**

An dieser Stelle möchten wir noch andere Möglichkeiten darlegen, da der von uns gewählte Weg nicht für jeden die optimale Lösung bietet. Hierzu haben wir uns mit dem Suzuki-Händler Ralf Altzschner aus Neukirchen-Vluyn unterhalten, der uns mit Rat und Tat bei der Umsetzung des Projektes unterstützt, um die wichtigsten Aspekte zu beleuchten.

**Red.:** Welche Art von Motoren können in der Bandit verbaut werden, und was ist zu beachten?

**Ralf:** Eigentlich jeder luft/ ölgekühlte Suzuki Motor aus GSX-R, Bandit 1200, GSX-F und GSX Modellen. Allerdings müssen einige Komponenten wie Ansaugstutzen, Zündung, Elektronik oder Krümmer angepasst werden, da es zum Beispiel mehrere verschiedene Ölwanne-Typen gibt, welche somit eine Modifikation erfordern.

**Red.:** Im Augenblick werden viele Motoren über das Internet angeboten. Gibt es Möglichkeiten, die Angaben über die Kilometerleistung zu prüfen. Oder besser wieviel Kilometer hält so ein Motor?

**Ralf:** Das geht eigentlich nur über eine Sichtprüfung und dafür muß der Motor zerlegt werden. Allerdings kann man sagen, daß Suzuki-Motoren sehr langlebig sind.

**Red.:** Wir haben jetzt einen Unfallmotor geschlachtet und die einzelnen Komponenten aufeinander angepaßt. Kann man von vorneherein abschätzen, welche Probleme auf einen zukommen, oder ist es immer wieder eine Überraschung und hängt von den verwendeten Einzelteilen ab?

**Ralf:** Ja, das kommt ganz auf die verwendeten Komponenten an und muß von Fall zu Fall betrachtet werden, allerdings kann man sich Ärger ersparen, wenn ein kompletter Motor mit den dazugehörigen Anbauteilen verwendet wird. Wenn es sich jedoch um einen Unfallmotor handelt, der eventuell im Liegen weiter gelaufen ist, sollte man auf eine Sichtprüfung der Pleuellager keinesfalls verzichten. Man kann daran eventuelle Schäden an der Pleuellager erkennen und sich so einen späteren Totfallausfall des Aggregates ersparen.

Projekt  
**Bandit Power**  
wird unterstützt von:

SUZUKI Altzschner  
Pascalstraße 15  
47506 Neukirchen-Vluyn  
Fon: +49-(0)2845-794016  
Web: www.altzschner.de



Hagen Sportzubehör  
Boxdorfer Str. 13  
90765 Fürth  
Fon: +49-(0)911-936950  
Web: www.hagemotorsport.de



Klaus Bongartz GmbH & Co KG  
Galgheide 3  
41366 Schwalmtal  
Fon: +49-(0)2163-9479216  
Web: www.bkg-motorradzubehoer.de



Micron Systems GmbH  
Boxdorfer Str. 13  
90765 Fürth  
Fon: +49-(0)911-936740  
Web: www.micronsystems.de



BÖHM-Technik rund um's Rad  
Hauptstr.176  
09618 Großhartmannsdorf  
Fon: +49-(0)37329-71637  
Web: www.speichenrad.de



TRW Lucas  
TRW-KFZ Ausrüstung GmbH  
Rudolf-Diesel-Str. 7  
56566 Neuwied  
Fon: +49-(0)2631-9120  
Web: www.lucas-bikersworld.com



Hillbilly Motors by  
Götz GmbH  
Hinter Stöck 38  
72406 Bisingen  
Fon: +49-(0)7476-933500  
Web: www.goetz-motorsport.de



RIZOMA  
INNOVATIVE COMPONENTS  
Hindenburgstr. 4  
71638 Ludwigsburg  
Fon: +49-(0)7141-6431633  
Web: www.rizoma.com



Cooper-Avon Reifen GmbH  
Hans Böckler-Str. 4  
64823 Groß Umstadt  
Fon: +49-(0)6078-938518  
Web: www.avon-motorradreifen.de



Zur Quelle 11  
32351 Stemwede  
Fon: +49-(0)5474-9011  
Web: www.mikuni-topham.de

