

a cura di Giampaolo Neda

## Una Bandit... dura da prendere

**Per realizzare una Special, partendo da un modello di serie, si può intervenire in molti modi.**

**Ad esempio, i meccanici del centro Motorando hanno deciso di non sconvolgere l'equilibrato look della GSF 600 (decisione pienamente condivisa), spendendo tutte le energie per rivitalizzare pesantemente il suo 4 cilindri. Con una potenza vicinissima ai 100 cv e una velocità di punta ben oltre i 200 km/h, la naked di Casa Suzuki è pronta alla sfida con le 600 super sportive ultime nate**

● È sempre irresistibile il fascino discreto del classico quando è unito a tecnologia e contenuti moderni. Certe naked, dotate di carattere allegro, una bella voce e una personalità vivace fanno innamorare perdutamente. Ma attenzione, anche dalla più timida è possibile tirar fuori doti da vera sfrontata. Fortuna che certe cose, con le moto, si può ancora provare a farle. È con questa promessa che Rino Baldissin e Luigi Colombo, titolari del centro specializzato-Motorando, hanno affrontato la personalizzazione di questa Bandit 600.

La notevole compatibilità degli organi interni dei motori della serie GSX nelle versioni R/F e GSF ha permesso ai meccanici di attingere da un cospicuo magazzino e dalle esperienze accumulate negli anni scorsi. Precisamente nel 1990, durante la preparazione di una GSX R 750R per un pilota svizzero, con licenza italiana, che partecipò al Campionato Superbike. Per aumentare la pur dignitosa potenza del motore di serie (71,88 cv alla ruota a 10.400 giri rilevati al banco) sono stati effettuati i seguenti lavori. L'albero motore, con corsa di 48,7 mm, è stato leggermente appesantito con degli inserti in tungsteno e accuratamente bilanciato per ottenere un tiro più vigoroso e un allungo più disteso. Dunque una curva di erogazione poco

appuntita e il più uniforme possibile. Le bielle sono rimaste quelle originali mentre il gruppo termico è quello di una GSX 750R del '90 (opportunitamente sabbiato e riverniciato), con pistoni da 70 mm. Dalla stessa moto sono stati prelevati anche i carburatori da 38 mm, che

hanno richiesto una diversa taratura interna. La testa, ovviamente, è stata sottoposta a un lungo e paziente lavoro di ridimensionamento dei condotti di aspirazione e della camera di scoppio, ricordata e finemente lucidata a specchio. Particolarmente curato è l'accoppiamen-



to collettore/condotto di aspirazione: questi due elementi sono stati uniti usando viti coniche, che non lasciano dubbi sul corretto posizionamento in fase di montaggio. Anche la scelta degli alberi a camme è frutto di una attenta valutazione: il catalogo Megacycle (i cui prodotti sono importati direttamente da Motorando) offre ben sei alberi di aspirazione e nove di scarico, quasi tutti combinabili tra loro. Per questa moto sono stati usati dei diagrammi non troppo spinti per essere compatibili con gli organi della distribuzione originali. Lo scarico è stato realizzato da Sergio Farina, valido artigiano, e presenta una curiosa configurazione del silenziatore (ovale a due uscite), realizzata per arrivare ad ottenere una tonalità allo scarico particolarmente accattivante. A questo proposito è stata chiesta una mano a Marco Detto, jazzista apprezzato e frequentatore assiduo dell'officina. Per tenere sotto controllo la temperatura del motore è stato interpo-



sto un radiatore sulla mandata olio di raffreddamento alla testa, pur mantenendo il circuito originale (che raffredda l'olio di ritorno alla coppa). A questo punto i radiatori sono diventati due, montati uno sopra l'altro, uniti da un doppio dissipatore per circuiti elettronici. Tutte le condutture sono

dotate di raccordi di tipo aeronautico, affidabili ed esteticamente validi. Ma l'estetica, è ormai chiaro, non è il punto di forza di questa Special. Anche il colore è rimasto quello di serie, esteso però alla parte centrale dei cerchi, preventivamente sverniciati e lucidati sui bordi esterni del canale. Lo stes-



I carter motore, in alto, sono stati lucidati e fissati utilizzando nuove viti in ergal anodizzate in blu. E il manubrio originale, a lato, ha lasciato il posto a due semimanubri di derivazione Honda VFR. La preparazione del motore ha convinto pienamente i nostri tester ma andrebbe rivista la sospensione anteriore, che denota qualche incertezza nella guida impegnata.





**Nelle foto qui sopra, l'accoppiamento collettore/condotto di aspirazione con viti coniche e un primo piano del lavoro eseguito sulle sedi valvole.**

so trattamento di lucidatura e polimerizzazione trasparente è stato riservato ai carter esterni del motore, al coperchio delle punterie, al forcellone, ai foderi della forcella; al porta corona e alla piastra superiore (privata dei supporti) del manubrio. Alcuni particolari in alluminio a vista sono stati anodizzati in blu, come le viti a brugola in Ergal che fissano i carter esterni del motore, per accompagnarli ai raccordi dell'impianto di lubrificazione. Tocchi eleganti, non appariscenti, che impreziosiscono questa naked.

Anche la ciclistica è stata rivista, sia per consentire un assetto di guida più sportivo, sia per adeguarla alla maggior spinta del propulsore. Il telaio non ha comunque subito modifiche, perché sufficientemente robusto (è lo stesso della Bandit 1200). Il team di Motorando ha sostituito il forcellone origi-

nale con quello più pregevole (in lega leggera) di una Suzuki GSX-R dell'88. Ricercando una maggior agilità, esso è stato accorciato di 40 mm. Per lo stesso motivo anche la forcella di serie (priva di regolazioni) è stata sottoposta a revisione. Le modifiche hanno interessato le molle e l'idraulica, al fine di poter montare sugli steli, sfilati verso l'alto di 35 mm, due semimanubri di derivazione Honda VFR.

Sempre per consentire al pilota di assumere una posizione più adatta alla velocità, e per riallineare posteriormente l'abbassamento dell'avantreno, è stata modificata la sella e montato un pneumatico da 150/60 al posto di quella da 150/70. L'impianto frenante di serie dispone all'anteriore di un bel doppio disco da 290 mm con pinze a 4 pistoni e di un disco singolo posteriore da 240 mm. Motorando si è limitato a sostituire le condutture e a montare posteriormente un supporto a slitta (che elimina il triante di reazione) e relativa pinza di una GSX-R 750.

I risultati ottenuti sono davvero buoni: la moto è agilissima e stabile; il suo motore, preparato come descritto, eroga quasi 100 cv ed è in grado di spingere la moto oltre la soglia dei 200 km/h (198 km/h è la velocità massima rilevata sempre strumentalmente col modello di serie). Provata sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino, questa Special ha entusiasmato più di un tester per la prontezza e l'esuberanza del suo quattro cilindri, mentre non ha soddisfatto pienamente a livello di ciclistica. Il sistema frenante è all'altezza ma è stata riscontrata qualche incertezza alla sospensione anteriore (sottodimensionata rispetto alle nuove doti del propulsore). La Bandit 1200 monta infatti una forcella Showa con steli da 43 mm regolabile nel precarico molle), cedevole nella guida impegnata. Inoltre, il nostro tester Roberto Ungaro ha consigliato il montaggio di pneumatici più adatti al nuovo tipo di guida. Dopo una corretta messa a punto, siamo sicuri che questa Special potrà dare filo da torcere a molte 600 e 750 super sportive dell'ultima generazione. L'utilizzo di parti originali Suzuki per la preparazione del motore e il mantenimento del limitatore di giri garanti-



**In alto, primo piano del terminale di scarico, di forma ovale e dotato di due uscite. Il forcellone è quello di una GSX-R dell'88. Un secondo radiatore (sopra) affiancato a quello di serie, è stato interposto sulla mandata olio di raffreddamento alla testa.**

scono un'affidabilità paragonabile a quella della moto originale. Il proprietario è entusiasta della facilità con la quale riesce a sfruttare la potenza e, superando ogni gelosia, fa provare volentieri la sua moto agli amici, sicuro di lasciarli tutti a bocca aperta.

**Per informazioni: Motorando - Via Trieste 10/12 - Meda (MI) - Tel. 0362/340976. Foto: Studio "Alto Contrasto" (MI) - tel. 02/5456223.**