

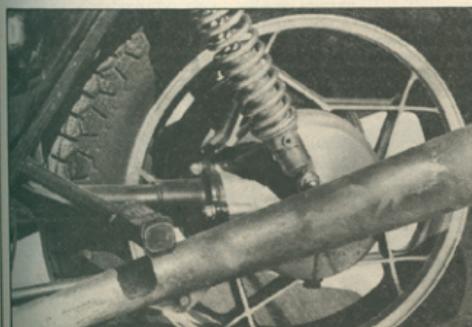
Prvega Suzukija s kardanskim prenosom moči na kolo smo prvič ugledali letnega oktobra na Kölner salonu motociklov. Suzuki je z modelom GS 850 zakupil zavajajočo luknjo v svoji ponudbi. Motociklistom je ponudil motocikel, ki združuje v svojem športno turističnem temperamenti vse najboljše lastnosti, podedovane od modelov GS 750 in GS 1000.

Konstruktorji današnjih, vse močnejših motociklov spoznavajo velike prednosti kardanskoga prenosa moči na pogonsko kolo. Motorjev želi segajo v zvezde in dobre stare verige so še komajda kos tako velikim naporom. In z verigo je povrh vsega tudi precej rednega, umazanega dela. Stalno napenjanje verige, še pogosteje manjanje in čiščenje miskarikatuemu motoristu niso prijetno opravilo. Zato imajo današnji turistično navdahnjeni motocikli kardan, ki ne zahteva vzdrževanja. Potrebnja je le kontrola količine olja v ohišju zobnikov. Pa tudi nekoliko višja cena zaradi komplikiranosti kardana se kmalu povrne. Veriga današnjih motociklov so namereč prav vražje drage.

To so upoštevali tudi pri Suzukiju in tako ponudili tržišču svoj prvi motocikel s kardanskim prenosom moči. Pa da ne bo pomote. Ni nov le kardan. Nov je cel motocikel!

#### MOČNEJŠI, TODA MANJŠI!

Suzukijev motocikel GS 850 je vmesna stopnička med uspešnim motociklom GS 750 in hišnim prešišnikom, modelom GS 1000. Če-



Suzuki GS 850 je prvi suzukijev motocikel s kardanskim prenosom moči na kolo

#### Suzuki GS 850

# Podedovane odlike

**Prvi Suzukijev motocikel s kardanom – Očarljiv, agresiven, odličen za hiter turizem**

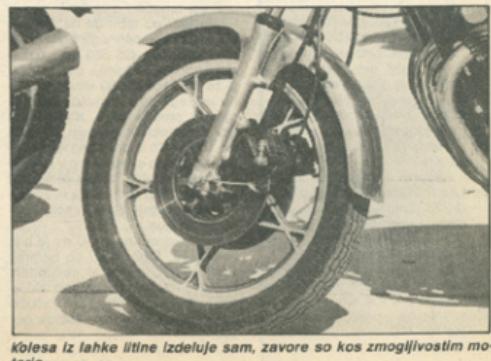


GS 850 je turistično zasnovan motocikel, ki postreže s športnimi lastnostmi

prav je takole, na pogled novi motocikel bolj podoben najmočnejšemu motociklu »hleva,« pa je celo manjši od šibkejšega modela. Načrtovaleci so namreč želeli narediti kompakten in okreten motocikel. Priznati je treba, da jim je to v celoti uspel! Obdržali so okretnost in dobre vozne lastnosti modela GS 750 in poboljšali udobje ter zmogljivosti. Od šibkejšega modela je ostal okvir z osnovnimi značilnostmi, seveda ojačan zara-

dij nove zaloge konjev. Od modela GS 1000 pa je sposojeno zadnje kolo z gumo in parom kvalitetnih nastavljivih blažilnikov, pa prednja, na tri stopnje nastavljiva teleskopika vilica s kraki Ø 37 mm.

Suzuki GS 850 je nedvomno najlepši med suzukijevimi širiviljniki. Oblikovalci so uspeli narediti motocikel nevsičljivih, toda dopadljivih oblin. Rezervoar goriva s prostornino 22 litrov, sedež s klasičnim repkom in bočni pokrovci se



Kolesa iz lahke litine izdeluje sam, zavore so kos zmogljivostim motorja

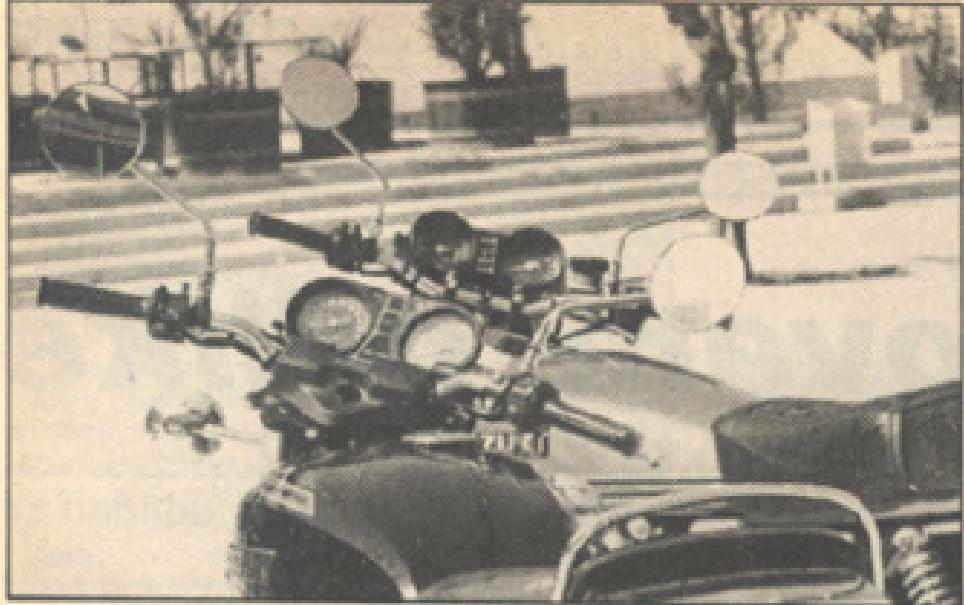
skladajo v prijetno celoto, ki jo poživlja brezhibna izbiro barv (sijoča rdeča, svetlo modra ali črna) ter malenkost kromanih delov. Piroko in i pa so oblikovalci zadeli s poživljajočo tanko obrubo lakiranih delov. In ne boste verjeli. Obroba je iz nalepijenih trakov, prelakiranih s prozornim lakom.

Svoj prispevek iz estetiki pa brez dvoma dajeja kolesa, vlti iz aluminijskih zlitin, in dve izpušni cevi – vsake za par valjev. Pa še kompletno armaturno plošče ne smemo pozabiti. Pregledna merilnika dopoljuje kopica kontrolnih lučk. V merilniku vrtljavej je vgrajen tudi kazalec gladine goriva v rezervoarju! Armaturno ploščo pa izpoljuje še Suzukijeva posebnost – digitalni kazalec, ki opozarja, katera prestava v menjalniku je vključena.

Armaturno ploščo zaključuje mehka plastična obloga gornjega trapeza vilice, v katero je vgrajen gumb čoka in kontaktna ključavnica.

#### ZADETEK V POLNO

Ni še dolgo tega, ko je Suzuki vztrajal pri dvotaktnih motorjih. Toda tudi ta japonska tovarna je morala kloniti pred vse ostrejšimi predpisi o onesnaževanju zraka. In prehod k štritaktnim motorjem



**Krmilo je prijetno nizko, električna oprema in armaturna plošča sta popolni!**

je pomenil za Suzukija velik uspeh. Njegovi projektanti so razvili odličen štiritakten štirivaljnik z dvema odmičnima gredama v glavi in 750 kubiki. Iz tega motorja so razvili motorje za motocikle GS 500 – 550, GS 1000 in seveda GS 850.

Tako je karter motorja GS 850 na oku popolnoma enak karterju modela GS 750. Razlika je le v izvedbi prenosa moči s kardanom. Več sprememb pa je v notranjosti motorja. Vrtina valjev je povečana za 4 mm. Odmični gredi sta spojeni pri modelu GS 1000. Od tisočaka pa je tudi menjalnik in krmiljenje sklopke. Tako predelan

motor zmora 78 KM pri 9000 min in navor 6,55 kpm pri 6000/min.

Zmogljivosti motorja uvrščajo suzuki GS 850 med športno navdahnjene motocikle. Vozne lastnosti, okretnost in teža 256 kg (na račun kardana gre okoli 15 kg) pa ga uvrščajo med turistične motocikle. Mešan značaj pride najbolj do izraza prav na cesti. Čeprav GS 850 ni najlažji v svoji skupini, pa občutek teže izgine, takoj ko z motociklom speljete. Krmilo je dovolj nizko, da je položaj telesa med vožnjo nekoliko nagnjen naprej. To je v prid hitrim vožnjam po avtocesti. Toda kljub temu je piš vetra utrujajoč, zato manjši večni ščitnik ne bi bil odveč.

Vožnja po vijugastih cestah in v gneči ni naporna, saj so konstruktorji zmanjšali predtek kolesa (v primerjavi z GS 1000) za 3 mm. Zato je prednji del motocikla v rokah precej lahek.

Zmanjšan predtek kolesa pa vsekakor vpliva na lego v hitrih, dolgih ovinkih. Tega sicer nismo preizkusili, ker smo vozili motocikel po zavitih istrskih cestah.

Kardana med vožnjo ni čutiti, saj je iz-redno tih, pa tudi sistem dušenja sunkov med prestavljanjem in pospeševanjem deluje povhvale vredno. Suzukijevi konstruktorji so res odlično opravili svoje delo, saj je to njihov prvi motocikel s kardanskim prenosom moči.

Pravi turistični motocikel se odlikuje tudi po tem, da ne zahteva od voznika nenehnega prestavljanja. Suzukijev GS 850 brez cukanja poprime v najvišji, peti prestavki že pri okoli 25–30 km/h! Vozniku lahkega srca odpušča lenarjenje pri prestavljanju. Kljub temu pa ta motocikel pospeši z mesta do 100 km/h v približno 4 sekundah (merjeno s štopericom v roki) in doseže največjo hitrost okoli 200 km na/h. Teži motocikla in zmogljivostim so trije zavorni koluti popolnoma kos.

Pa še -drobtinica-, ki mi je bila zelo všeč. Smerokazi so namreč sami izključijo po 10 sekundah, čeprav jih lahko tudi ročno izključite. Takle avtomatičen izklop smerokazov je kot nalašč za pozabljivce!

**Tekst in foto:  
M. GUSTINČIČ**

## TEHNIČNI PODATKI:

**Motor:** štiritakten štirivaljnik z valji v vrsti, zračno hlajen. Vrtina x gib  $69 \times 56,4 \times 4 = 843$  kubikov, kompresija 8,8:1, dve odmični gredi v glavi, uplinjajoči mikuni VM Ø 26 mm SS.

**Menjalnik:** večlamelna sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik, primerni prenos z zobniki, sekundaren s kardanom.

**Okvir in vzmetenje:** dvojen cevni, predtek kolesa 113 mm. Prednja vilica teleskopska, hidravlična, nastavljiva na 3 stopnje, kraki vilice Ø 37 mm, hod 160 mm. Zadaj nihajka oprta na dva hidravlična blažilnika, trdota vzmeti je nastavljiva na 5 stopenj, zavorni efekt nastavljiv na 4 stopnje, hod 75 mm.

**Zavore:** spredaj dva koluta Ø 275 mm, zadaj kolut Ø 275 mm. Kolesa iz lahke litine, gume IRC (japonski Dunlop), spredaj 3,5 x 19, zadaj 4,5 x 17.

**Zmogljivosti:** teža motocikla 256 kg, rezervoar 22 l, poraba 81/100 km. Hitrost 200 km/h, pospešek z mesta na 400 m – 12,89 sekund.