

GS 850 G

Die Kardan-SUZUKI-
made for Germany.



Das Doppeltalent: Spritzig

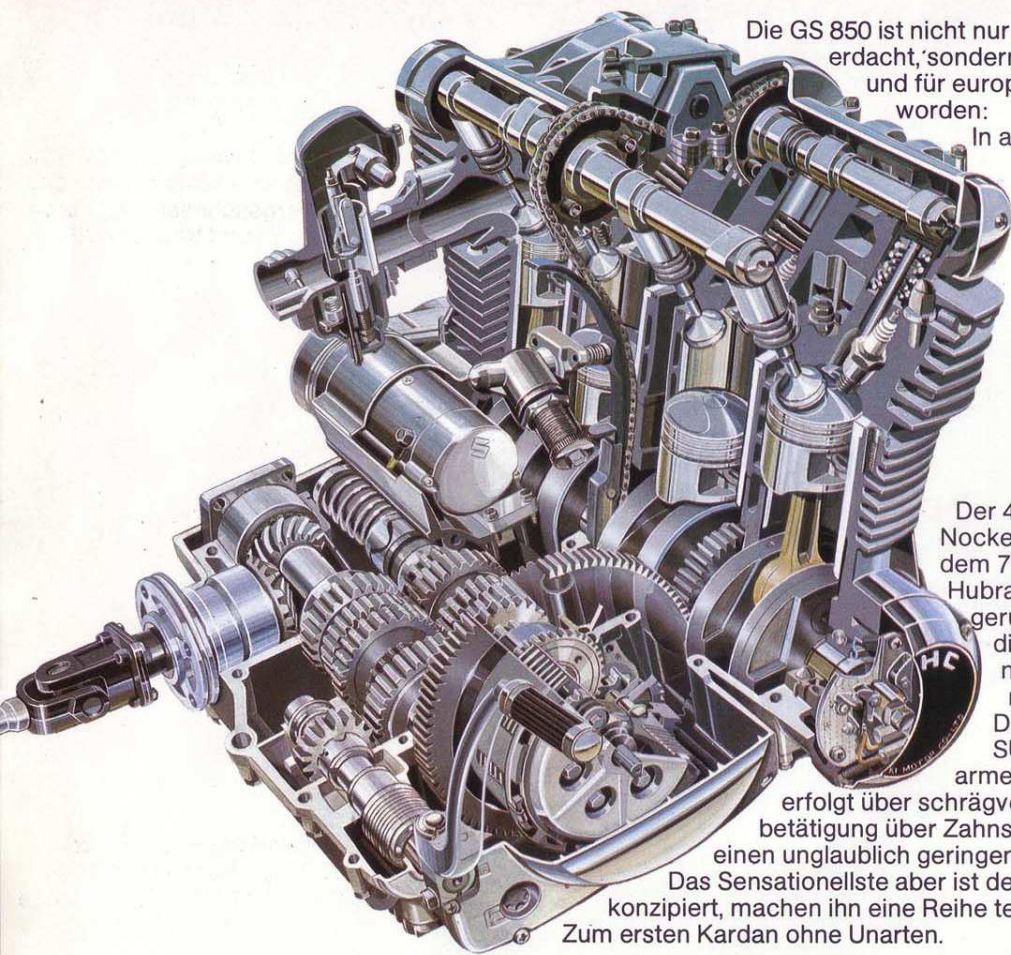
und schnell – für sportliches Fahren.



Laufruhig und komfortabel –

für lange Strecken.





Die GS 850 ist nicht nur vor allem für deutsche Motorradfreunde erdacht, sondern auch in Europa auf deutsche Wünsche und für europäische Straßenverhältnisse entwickelt worden:

In ausgiebigen Tests auf unseren Landstraßen, Autobahnen und Rennstrecken konnten deutsche Techniker und Rennfahrer die Fahrwerksauslegung, vor allem die Abstimmung der Federung und Dämpfung, entscheidend beeinflussen. Dabei entpuppte sich diese neue SUZUKI als ein ausgemachtes Doppeltalent: Sie hat die Motorleistung und das Fahrwerk einer Sportmaschine. Und sie hat die Laufruhe und den Komfort eines Langstreckentourers.

Der 4-Zylindermotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen und 843 ccm wurde aus dem 750 ccm-Aggregat entwickelt. Die Hubraumvergrößerung und Leistungssteigerung auf 57 kW (77,6 PS) machten dieses Triebwerk noch lauffruhiger, noch vibrationsärmer und natürlich noch kraftvoller.

Die Nockenwellenkette wird durch den SUZUKI-Posispanner stets auf geräuscharme Spannung gehalten. Der Primärtrieb erfolgt über schrägverzahnte Räder. Und die Kupplungs-betätigung über Zahnsegmente. In der Fahrpraxis bedeutet dies einen unglaublich geringen Kraftaufwand für die linke Hand.

Das Sensationellste aber ist der Wellenantrieb. Im Prinzip konventionell konzipiert, machen ihn eine Reihe technischer Leckerbissen zu etwas Besonderem: Zum ersten Kardan ohne Unarten.



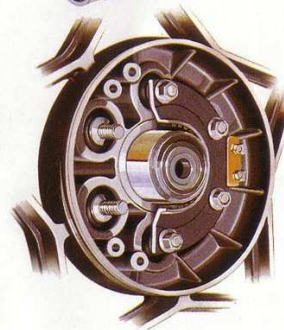


Kardanfahrer dachten bisher, das muß so sein: Aufbäumen beim Gasgeben. Zusammensacken beim Bremsen. Das ist jetzt vorbei! Denn dieser Wellenantrieb besitzt gleich zwei Lastwechselschlag-Dämpfer. Hinzu kommt, daß Teller- und Kegelrad bogenzahnt sind, so daß die Welle fast spielfrei eingestellt werden kann.

Das Kreuzgelenk sitzt genau im Schwingendrehpunkt. Im Schwingenholm befindet sich kein Öl. Denn das Kreuzgelenk ist dauergeschmiert und durch einen Balg vor Staub und Wasser geschützt.



Der Lastwechselschlag-Dämpfer macht jeden Gangwechsel so weich und ruckfrei, daß man glaubt, auf einer Maschine mit Kettenantrieb zu sitzen.



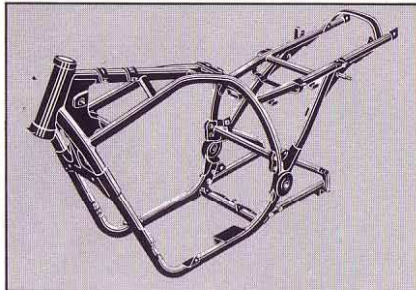
Der zweite Dämpfer sitzt in der Hinterradnabe. Beide zusammen machen den wartungsfreien Wellenantrieb der GS 850 G lt. Fahrbericht der Zeitschrift MOTORRAD »zum Besten, das auf dem Markt ist«.



Die gesamte Heck-Geometrie ist auf den Kardan sorgfältig abgestimmt. Und die Schwinge dreht sich in nachstellbaren Kegelrollenlagern.

GS 850 G – Ausdruck für Kraft, Komfort und

Federung und Dämpfung bilden einen gelungenen Kompromiß zwischen Sportlichkeit und Komfort. Die kräftige, 3-fach verstellbare Teleskopgabel ist hydraulisch gedämpft. Die Federbeine in der Vorspannung 5-fach und in der Zugstufe 4-fach verstellb



Der Doppelschleifen – Rohrrahmen aus hochwertigem Stahl ist leicht und verwindungssteif. Die Steuerkopfeinfassung durch Knotenbleche verstärkt. Auch die GS 850 G ist mit einer Doppelscheibenbremse vorn und Einscheibenbremse hinten ausgerüstet. Die Bremssättel liegen hinter den Holmen, um das Gewicht dicht an die Lenkachse zu bringen.



Die 4-in-2-Schalldämpferanlage ist so verlegt, daß große Schräglagen möglich sind. Auch die Fußraster sind federnd nach oben klappbar und die Ausleger in Gummi gelagert.

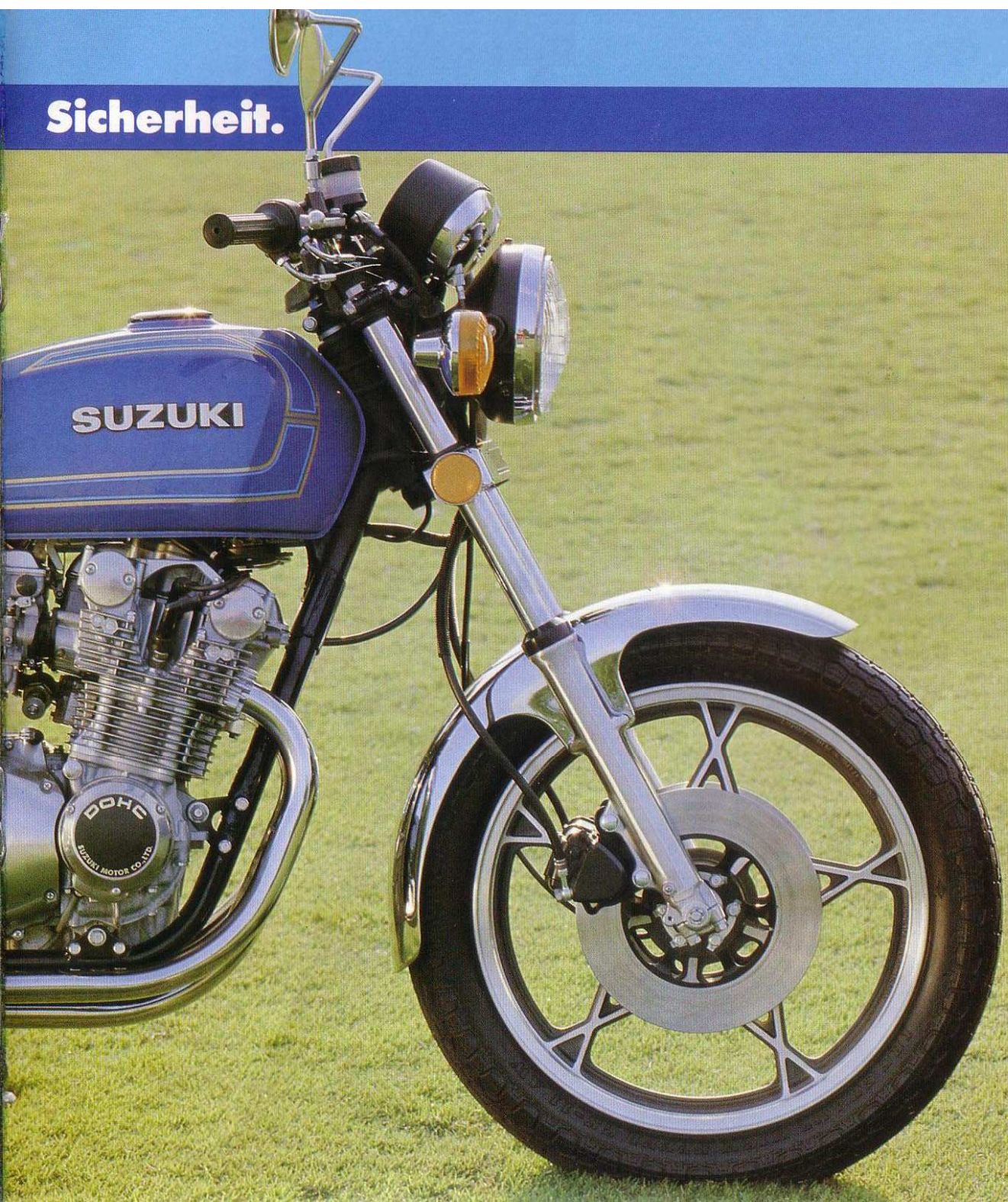


Die großen, bei Dunkelheit orangeleuchtenden Instrumente zeigen ruhig und genau an. Im Tachometer ist der Kilometerzähler untergebracht, und im Drehzahlmesser eine elektrische Kraftstoffanzeige.

meter ist der Kilometerzähler untergebracht, und im Drehzahlmesser eine elektrische Kraftstoffanzeige.



Sicherheit.

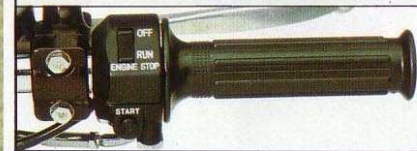


Eine Digital-Ganganzeige – jeder Gang hat sein eigenes Leuchtfeld – läßt keinen Zweifel daran, welcher Gang drin ist.

Und bequem erreichbar sitzt der Choke in der Lenkkopfkonsole.

Schalter und Bedienelemente liegen genau richtig.

Die lange und breite Stufensitzbank läßt Fahrer und Beifahrer auch auf



langen Strecken nicht so schnell ermüden. Die Stufe gibt dem Fahrer Halt, der Bügel dem Beifahrer. Scheinwerfer und Rückleuchte sind groß dimensioniert. Der Heckbürzel nimmt z. B. ein Erste-Hilfe-Päckchen oder das zweite Paar Handschuhe auf.

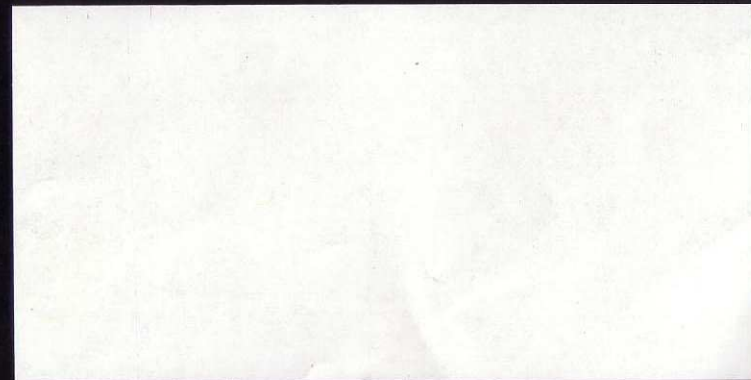


Der Tank faßt 22 l, so daß auch auf langen Strecken ein guter Schnitt erzielt werden kann. Die GS 850 G besitzt den pneumatischen Kraftstoffhahn, der sich nur bei laufendem Motor öffnet.



Technische Daten

Motortyp:	4-Takt, 2 obenliegende Nockenwellen
Zylinderzahl:	4
Hubraum:	843 ccm
Bohrung x Hub:	69 x 56,4 mm
Verdichtung:	8,8:1
Nennleistung in DIN PS/min:	77,6/9000 (57 kW)
Max. Drehmoment in Nm/min:	64,4/8000
Vergaser:	VM 26 SS
Gänge:	5
Anlasser:	Elektr. + Kickstarter
Elektr. Anlage:	12 V/200 W
Zündanlage:	Batterie/Spulen
Federung vorn:	Teleskopgabel, hydraulische Dämpfung, Schraubenfeder 3-fach verstellbar
Federung hinten:	Schwingarme mit hydr. Dämpfern, Schraubenfeder 5-stufig verstellbar
Bremsanlage vorn:	2 Scheiben
Bremsanlage hinten:	1 Scheibe
Reifen vorn:	3.50 H 19
Reifen hinten:	4.50 H 17
Gesamtlänge:	2260 mm
Gesamtbreite:	735 mm
Gesamthöhe:	1145 mm
Radstand:	1490 mm
Tankinhalt:	22 l
Gewicht:	273 kg
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Änderungen vorbehalten	



SUZUKI Deutschland
Ingolstädter Straße 61 d
8000 München 46