

MOTOR

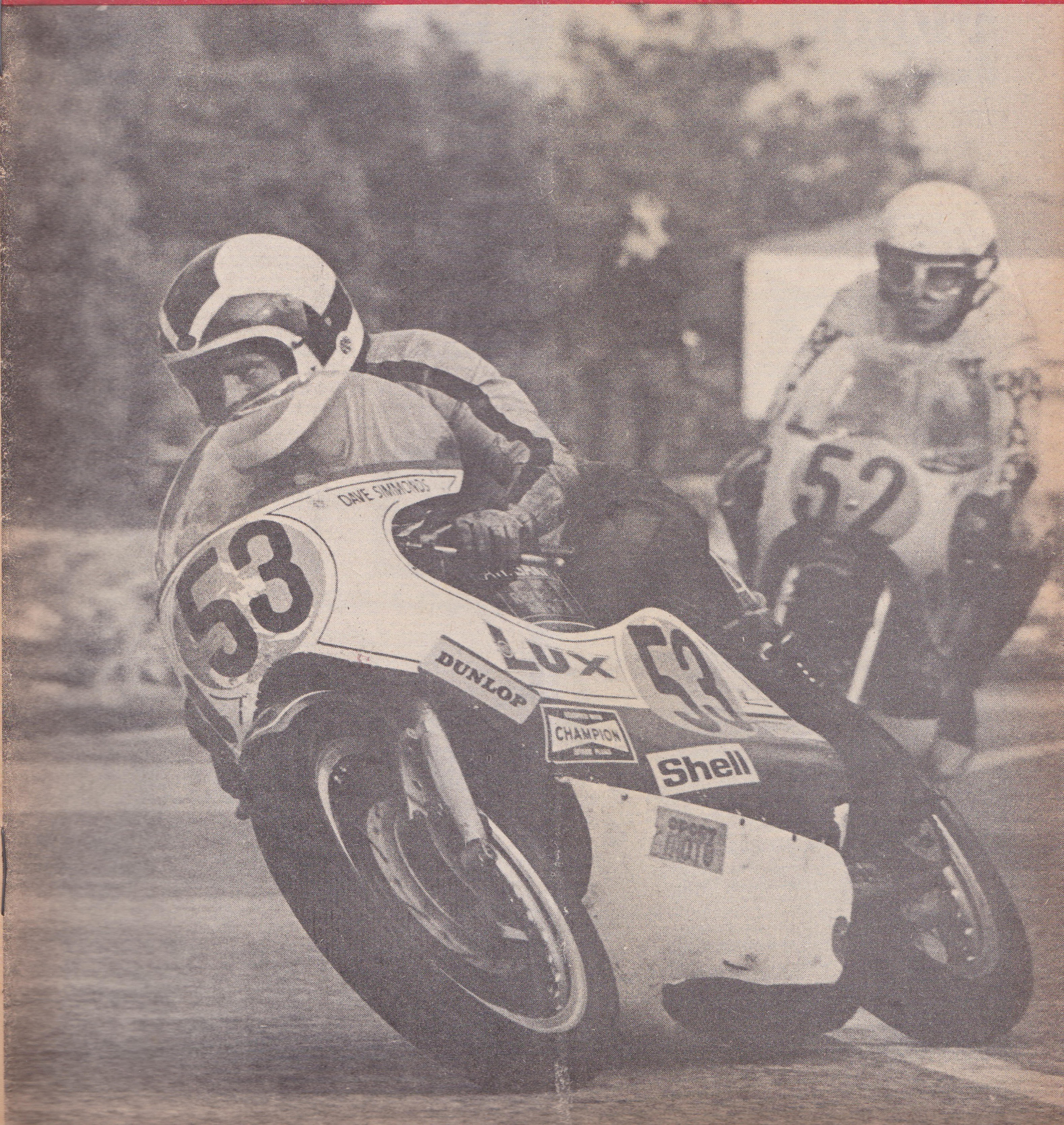
59e JAARGANG

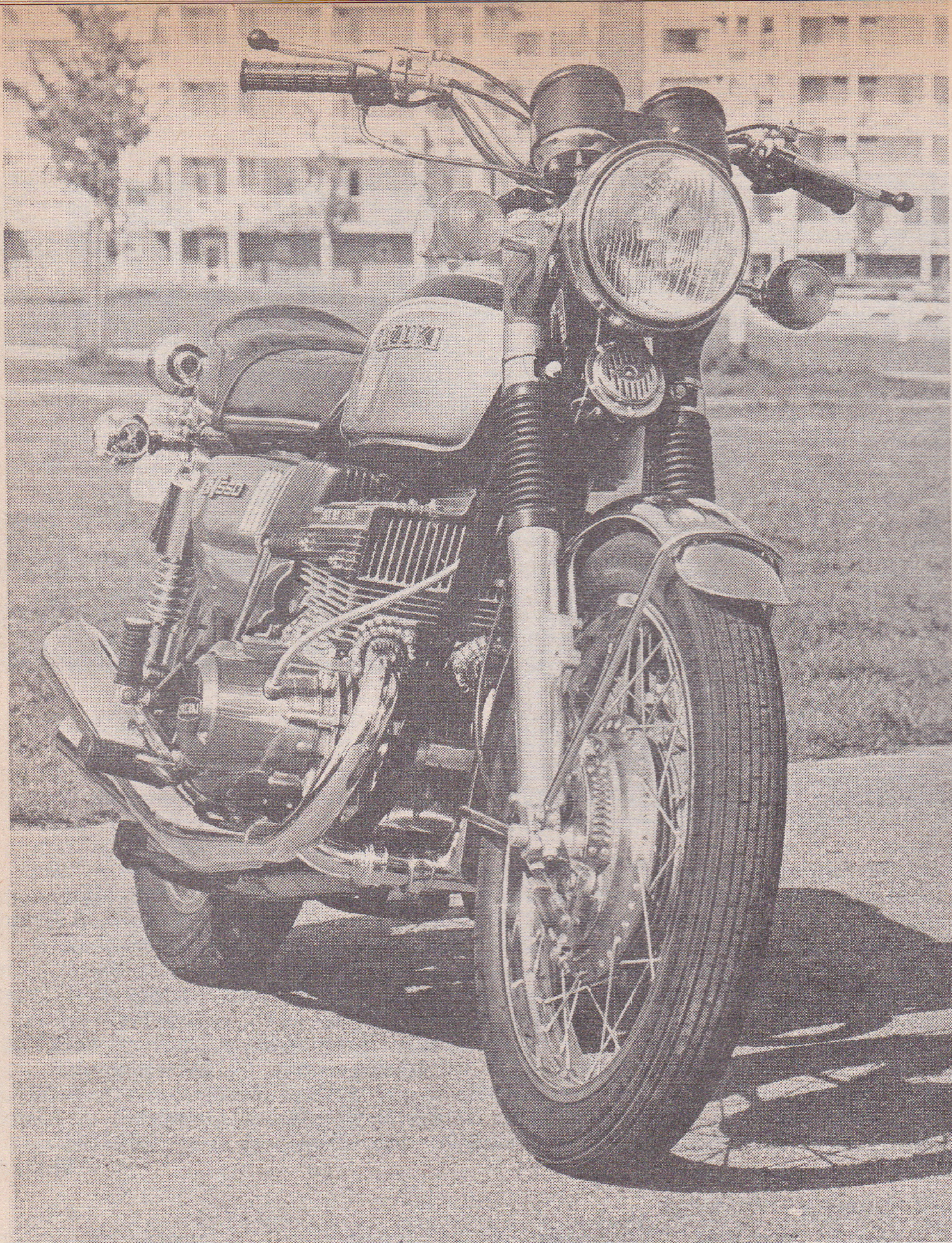
NUMMER 36

8 SEPTEMBER 1972

75 CENT

HET ENIGE NEDERLANDSE MOTORWEEKBLAD



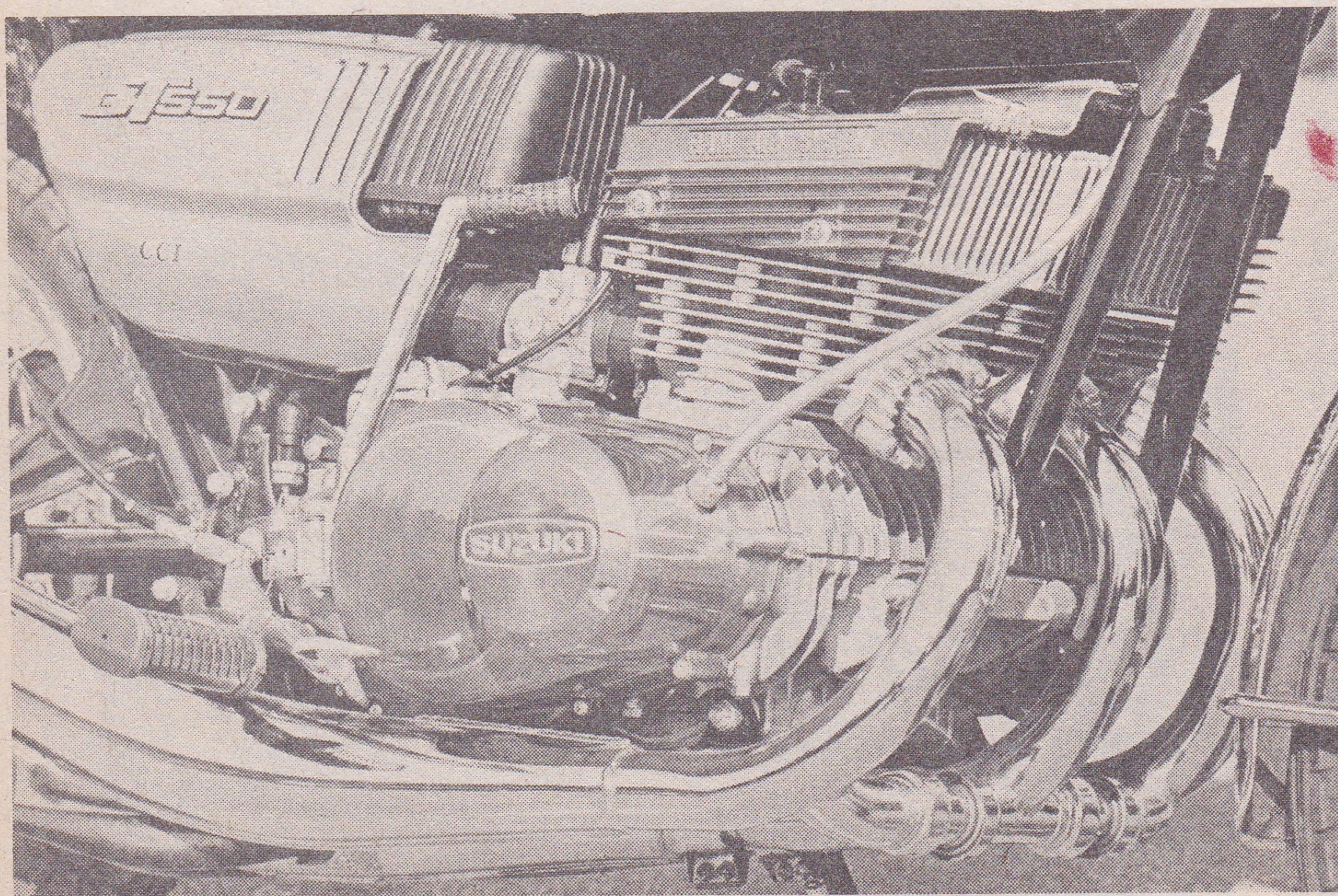


De Suzuki GT550, een van de nieuwe machines die op het ogenblik in een verrassend hoog tempo op de markt gelanceerd worden, bleek beduidend groter te zijn dan we op grond van vroegere afbeeldingen — en mogelijk beïnvloed door de kleine maten van de T250 en T350 — verwacht hadden. Achteraf bleek dat niet verwonderlijk, want de GT550 is volgens dezelfde opvattingen geconstrueerd als de watergekoelde 750 cc-machine. Volgens de importeur heeft de machine ook hetzelfde frame, en dat zal dan wel neerkomen op een gelijk rijwielgedeelte in zijn totaliteit. We hebben het niet nagemeten, maar zo op het gezicht zijn voor- en achtersvork, wielen en remmen ook gelijk aan de 750 cc-machine.

De driecilinder tweetakt heeft dezelfde vorm van luchtkoeling als de iets kleinere 380 cc-uitvoering die al enkele maanden geleverd wordt, dus ook met de Ram Air koeling voor de cilinderkoppen. Dit houdt een omhulling van de cilinderkoppen in, hetgeen hoogstwaarschijnlijk niet gedaan is voor een betere koeling (die levert in de normale uitvoering nauwelijks problemen op), maar meer voor het „binnenboord” houden van de geluidstrillingen die door de resonanties van de lange koelribben opgewekt worden. De uitvoering is in ieder geval erg fraai; of het werkelijk nuttig is, is bij dit soort motoren nauwelijks van belang. Het gaat om het totaal en dat moet een oogverblindende, imposante motorfiets zijn. Het lijdt geen twijfel dat Suzuki met de GT550 in deze opzet geslaagd is.

RIJ-INDRUK

SUZUKI GT 550



Zoals ook bij de andere modellen heeft de GT550 een positief smeersysteem, zowel voor de krukas (hoofdlagers en big-ends) als de cilinderwanden. De oliepomp van dit CCI smeersysteem (vroegere Posi-Force) is daartoe voorzien van zes uitgangen. Drie leidingen gaan naar de cilindervoeten en drie naar de krukaslagers. Vandaar gaat de olie via vangringen door de middelpuntvliedende kracht naar de big-ends. Alleen het rechter krukaslager (in totaal is de krukas 6-maal gelagerd) is niet met dit systeem verbonden en krijgt zijn smeerolie uit de transmissie. Als de olie zijn smerende taak verricht heeft, wordt deze normaal met de cartergassen meegevoerd, komt in de cilinder terecht en verbrandt daar. Onder bepaalde omstandigheden kan er echter ook een overschot aan olie in het carter terecht komen, met als gevolg dat de motor hevig gaat roken bij het accelereren. Elke tweetakt doet dat wel bij het accelereren. Suzuki heeft daar iets op gevonden; het zogenaamde Recycle Injection System (SRIS). Elk carter heeft namelijk aan de onderzijde een overdrukventieltje (koger en veer) en vandaar loopt een leiding naar een van de overstroomkanalen van de cilinder rechts daarvan. Het rechter carter daarentegen is zo verbonden met het overstroomkanaal van de linker cilinder. De neergeslagen olie wordt zo gelijkmatig en vooral beetje bij beetje naar de verbrandingsruimte gevoerd, en omdat dit steeds slechts zeer kleine hoeveelheden betreft verbrandt de olie rookloos.

De versnellingsbak is geheel op de

gebruikelijke manier geconstrueerd met vijf indirecte versnellingen. De koppeling bevat zes beklede platen en draait in een oliebad. Het niveau in de primaire overbrenging is door een bijzondere constructie van aftapplug (één plug voor versnellingsbak en primaire transmissie) lager dan in de versnellingsbak. De aandrijving geschiedt door schuinvertande tandwielen. De verhoudingen in de versnellingsbak wijzen op het toer karakter van de motor; een vrij grote sprong tussen de eerste en de tweede versnelling en verder nagenoeg gelijke, niet al te grote sprongen tussen de volgende versnellingen.

De werkelijke cilinderinhoud van de GT550 is 544 cc, verkregen door een boring en slag van 61×62 mm. De fabriek geeft op dat de motor bij 6500 tpm 50 pk levert, geen topser voor deze constructie en cilinderinhoud, maar toch een fors vermogen dat bovendien over een breed toerenbereik geleverd wordt. Het maximum koppel is 6,1 kgm bij 5000 tpm en is verder zodanig uitgesmeerd dat het over nagenoeg het hele toerengebied boven de 5 kgm ligt. Het resultaat is een buitengewoon soepele motor die in het geheel niet kritisch is op de juiste versnelling.

Rijden met de Suzuki GT550 is weer net even fijner als met zijn voorgangers. Het lijkt bijna onmogelijk, maar toch is de bediening op alle punten nog iets soepeler; remmen, koppelen, schakelen, gasgeven, het gaat allemaal ongelooflijk licht en positief. Dit zijn de punten waar-

op de Japanse machines onverslaanbaar zijn!

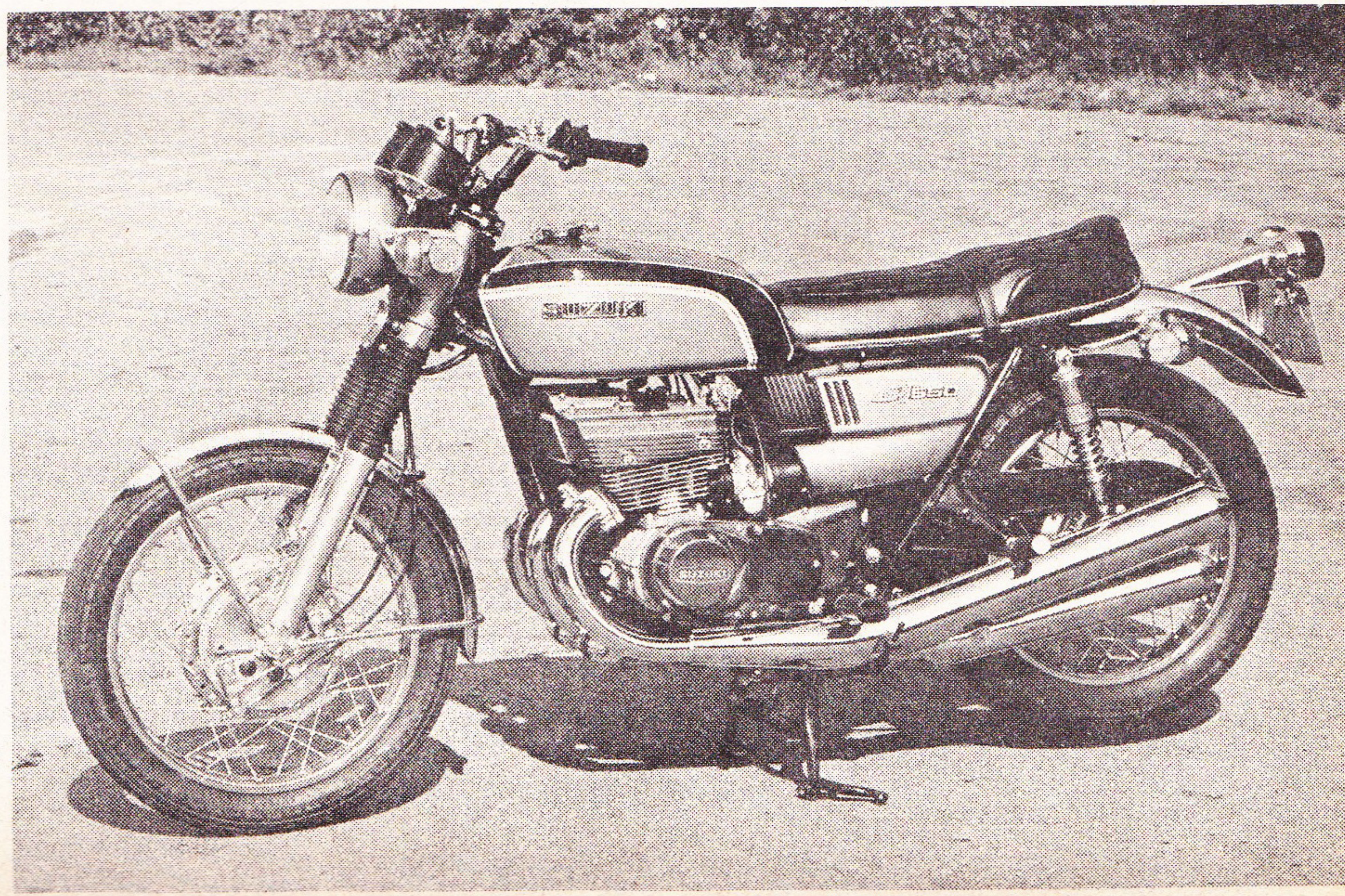
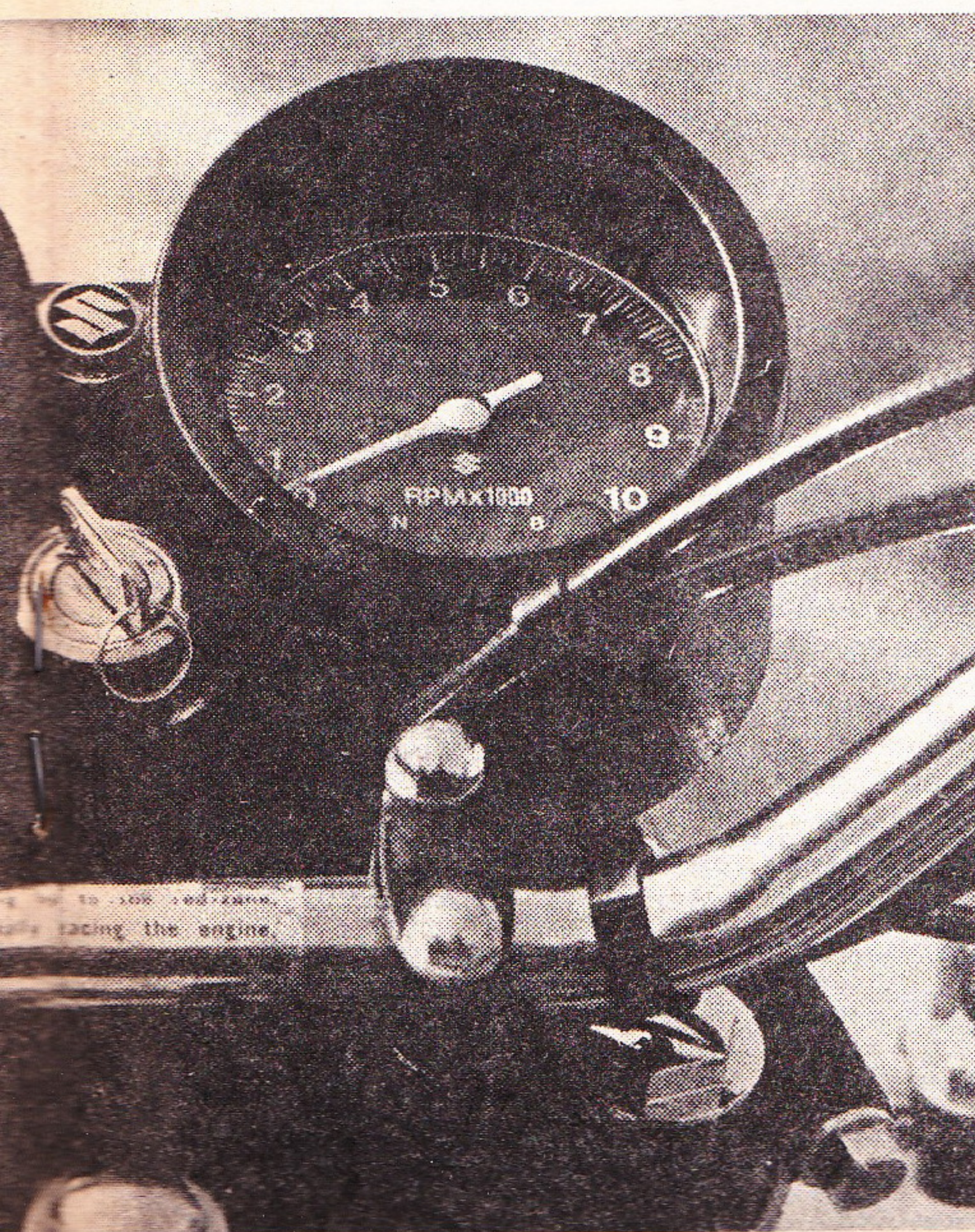
Wat eveneens direct opvalt is het geheel ontbreken van motortrillingen als de krachtbron boven de 2000 tpm draait. De driecilinder is perfect uitgebalanceerd en het overblijvende kantelmoment (inherent aan de driecilinderconstructie) wordt geheel weggedempt door de rubbermotorophanging. Alleen bij een laag toerental, iets boven stationair, kun je dit kantelmoment voelen en zien (motor kantelt dwars in het frame). Al jaren geleden werd aan vele motoren — veelal tweetakttweins — het „loopt als een turbine” predicaat toegekend, maar dat waren dan toch rauwe turbines in vergelijking met het spinnende lopen van de Suzuki GT550.

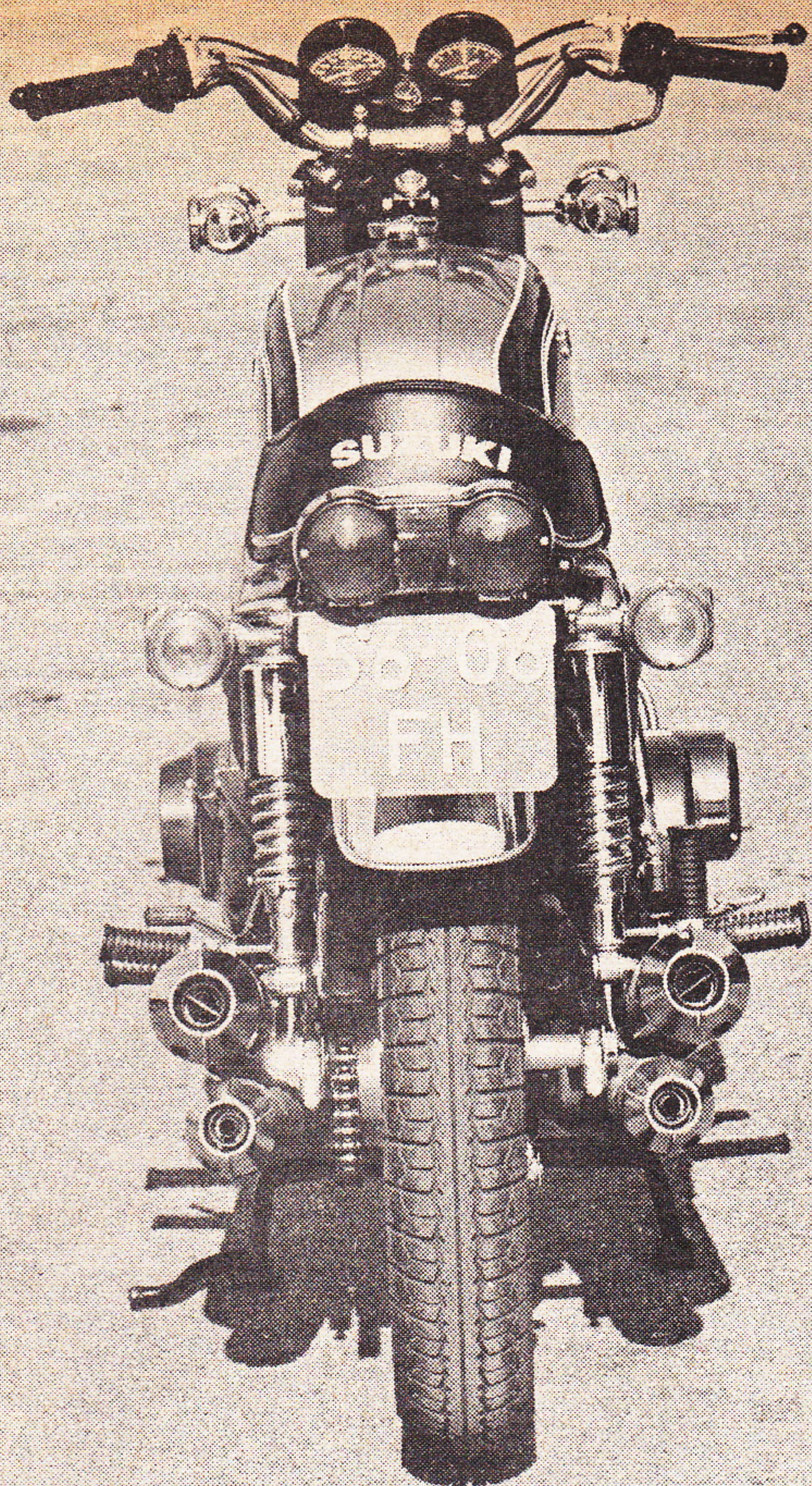
Rijden en sturen met deze machine gaat, wie had anders verwacht, uiterst gemakkelijk en probleemloos. Correcties op een verkeerd gekozen of uitgevallen lijn zijn te allen tijde mogelijk. De motor laat zich ook zeer gemakkelijk in een bocht leggen. Alles bij elkaar een machine waarmee ook de onervaren rijder direct goed overweg kan.

De achterloop van het voorwiel is 118 mm. Dat is een vrij grote waarde die normaal voordelen biedt voor de stabiliteit tijdens het rechttuit rijden. Een dergelijke waarde is kenmerkend voor de toermotor hoewel we dit niet algemeen kunnen stellen; er zijn genoeg uitzonderingen bekend.

De $\varnothing 200$ voorrem is van het dubbele duplex type, dus met vier oplopende schoenen. Een zeer fijn

EEN WONDER VAN PERFECTIE





Kenmerkend voor de Suzuki driecilinders is het achter aanzicht met de vier uitlaten. De onderste twee vormen de afvoer van de middelste cilinder, maar ook de andere cilinders zijn er door balanspijpen mee gekoppeld.

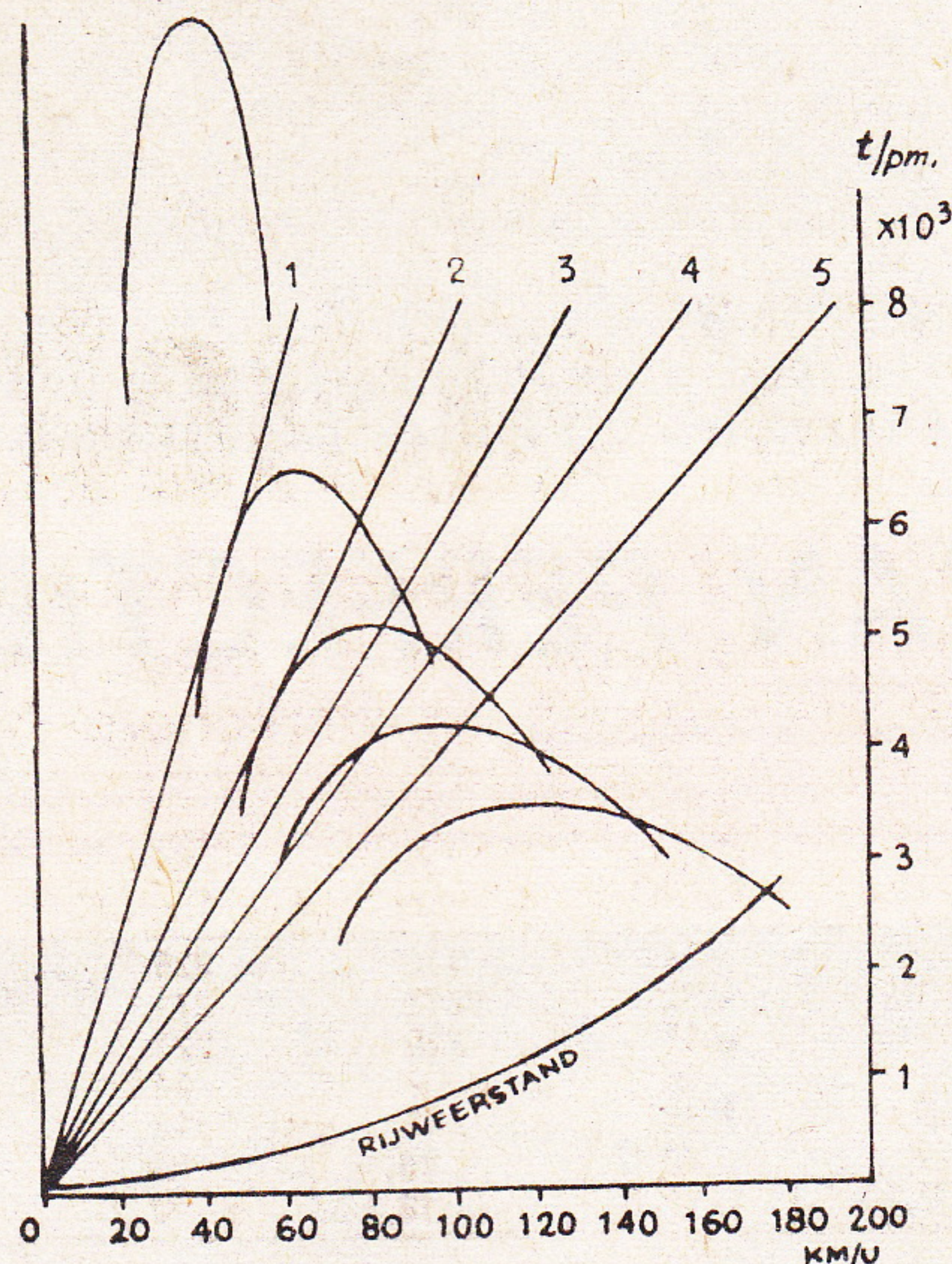
combinatie met z'n zware dynamo zal het meer dan voldoende zijn om de motor steeds probleemloos te starten met de 500 watt startmotor. De hoofdverlichting is 50/40 watt en het achterlicht 8/23 watt. Het achterlicht is, zoals nu gebruikelijk bij Suzuki, dubbel uitgevoerd; twee complete sets parallel naast elkaar. Al deze gegevens vinden we in het duidelijke Engelstalige werkplaats-handboek dat gelijk met de machine meegeleverd wordt (een voorbeeld voor vrijwel alle niet-Japanse merken!).

Voorafgaande aan de levering van de eerste GT550 was er al een hele partij onderdelen gearriveerd zodat zelfs de eerste koper onmiddellijk geholpen kan worden als hij pech krijgt (wat hoogst onwaarschijnlijk lijkt) of een schuiver maakt. Het is een onderdeel van de politiek die het merk Suzuki op de Nederlandse markt zo'n goede naam gegeven heeft dat het nu het meest verkochte merk is geworden; alleen al in dit jaar zijn er meer dan 1500 Suzuki's de deur uitgegaan. Wie had dat enkele jaren geleden kunnen dromen?

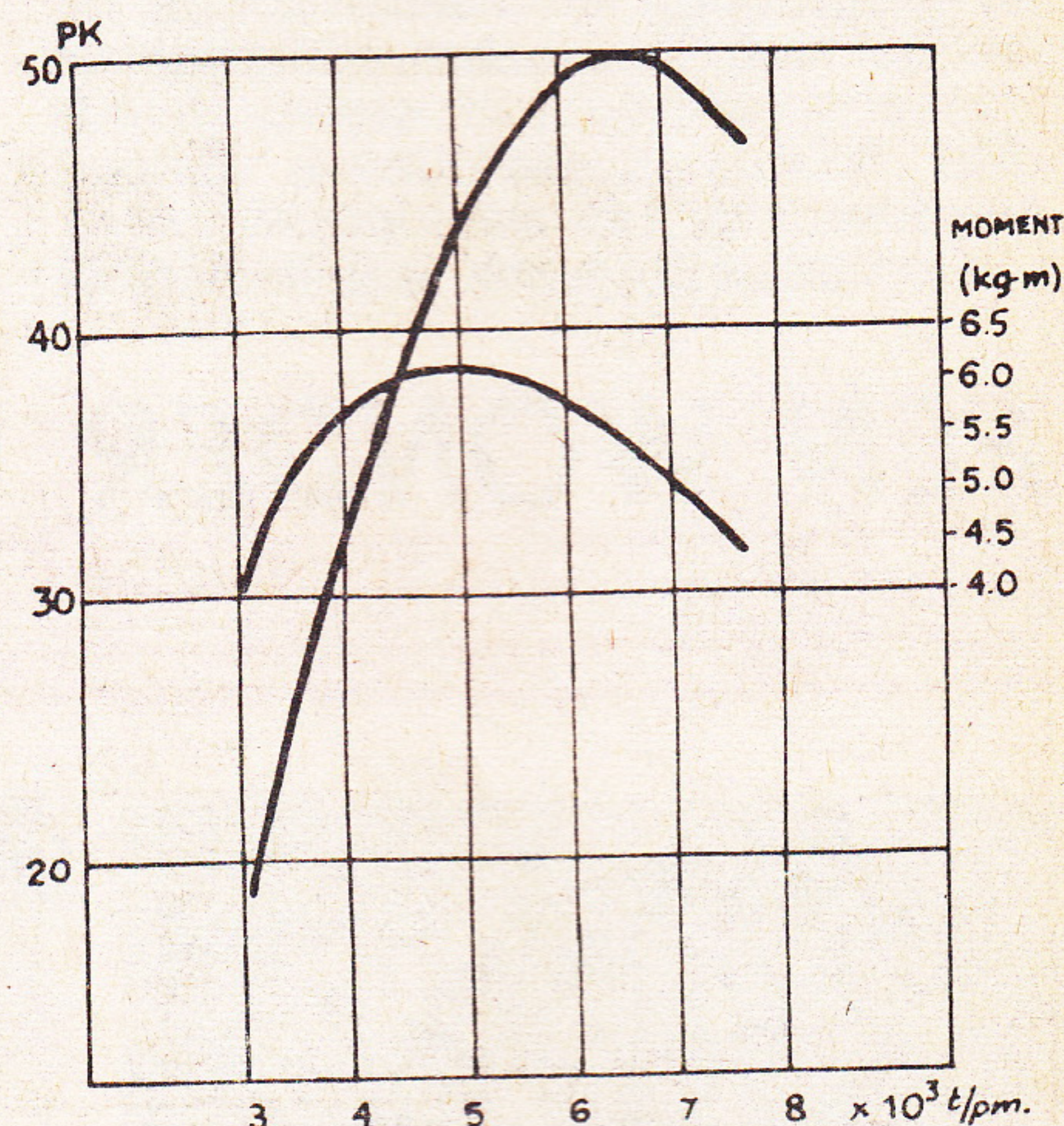
GUUS VAN DE BEEK

remhendel, breed gelagerd en met een prima verdeelstuk voor de beide remkabels, in combinatie met vrijwel wrijvingsloze kabels, maakt de bediening van de rem licht en soepel. De remvertraging van het voorwiel alleen is zeer groot en de capaciteit is zodanig dat het wiel geblokkeerd kan worden. De achterrem is een normale simplex rem en bleek tijdens de rijproef iets meer pedaaldruk nodig te hebben dan verwacht mocht worden.

De elektrische installatie is zeer royaal bemeten. De 12 volt draaistroomgenerator heeft een capaciteit van maar liefst 280 watt. Twee uitvoeringen zijn mogelijk (Denso of Kokusan), qua uitvoering verschillend, maar in principe gelijk met sleepringen en borstels voor de voeding van de veldwikkeling. De accu heeft een capaciteit van 11 Ah, wat een beetje weinig lijkt, maar in



Links: toerental, snelheid, trekkracht en rijweerstand in één grafiek samengevoegd. Hieronder de vermogens- en koppelkromme zoals de fabriek die opgeeft.



TECHNISCHE GEGEVENS SUZUKI GT 550

Motor: driecilinder tweetakt, luchtgekoeld met gerichte (Ram-air) koeling voor de cilinderkoppen, boring x slag 61 x 62 mm, cilinderinhoud 544 cc, gecorrigeerde compressieverhouding 6,8 : 1, maximum vermogen 50 pk bij 6500 tpm, maximum koppel 6,1 kgm bij 5000 tpm. Drie Mikuni VM28SC carburateurs met uitwasbaar, in olie gedrenkt schuimplastic luchtfilter. Suzuki CCF smeersysteem; positieve smering van cilinderwand, krukaslagers (rechterlager wordt met transmissieolie gesmeerd) en big-ends. Overvloedige olie die zich onderin de carters verzameld wordt naar de overstroompopeningen van de naastliggende cilinders gevoerd, komt in de verbrandingsruimte en verbrand dan rookloos.

Transmissie: primaire aandrijving door schuinvertande tandwielen in de verhouding 2,242 : 1, meervoudige natte platenkoppeling, vijf indirecte versnellingen 2,864 - 1,736 - 1,363 - 1,125 - 0,923 : 1, secundaire overbrenging door middel van 5/8 x 3/8 ketting in de verhouding 2,500 : 1 (40/16).

Rijwielgedeelte: geheel dubbel wiegframe, hydraulisch gedempte telescoop voorvork en achterveerelementen, totale lengte 216 cm,

breedte 85 cm, hoogte 110 cm, wielbasis 1405 mm, grondspeling 15 cm, balhoofdshoek 61 graden, achterloop 118 mm, stuuruitslag 42 graden (naar beide zijden). Wielen: voorwiel 19" (band 3.25 x 19) met ø 200 mm dubbele duplex rem (vier oplopende remschoenen) en stalen velg, achterwiel 18" (band 4.00 x 18) met ø 180 mm simplex rem en stalen velg. Inhoud benzinetank 15 liter waarvan 4,6 liter reserve, inhoud olietank 1,5 liter. Droog gewicht 187 kg.

Elektrische installatie: 12 volt 280 watt wisselstroomdynamo (draaistroom) met via koolborstels bekrachtigde veldwikkeling, 500 W startmotor, accu 11 Ah, hoofdlicht 50/40 watt, achterlicht 8/23 watt (dubbel uitgevoerd).

Prestaties (fabrieksopgave): Topsnelheid 176-184 km/u, acceleratie 400 meter met staande start 13,5 seconde, klimvermogen 26 graden.

Prijs: f 4.995,—.

Import: N.V. Nimag, Veursestraatweg, Leidschendam.

Fabrikant: Suzuki Motor Co., Ltd, Hamamatsu, Japan.