

Suzuki Stinger

Suzuki Stinger

De Suzuki T125 komt voor het eerst in 1967 voor in de catalogus maar buiten de benaming en het feit dat het een tweetakttwin was, is er weinig of geen vergelijking met de T125 Stinger die in 1969 werd geïntroduceerd. Het motorfietsje voor op de weg met zijn twee naar boven oplopende uitlaten oogde heel sportief en in de advertenties las men wel eens 'Grand prix look' maar veel verder dan de 'look' ging dat echter niet.

Klein maar dapper



Zond



Zonder dit dempertje klinkt hij nog sneller natuurlijk



S u z u k i S t i n g e r

In de jaren zestig waren de Japanners aan hun opmars bezig, en ook al lag de motorfiets steeds minder goed in de markt, toch weerhield dat er hen niet van om steeds maar weer nieuwe zaken op de markt te brengen. Op de circuits bewezen ze dat ze de techniek heel goed onder de knie hadden. Ze bouwden machines die snel en betrouwbaar bleken. En dat imago kwam ook heel goed van pas bij Jan modaal. De motorfiets was ondertussen verdreven als vervoermiddel door de auto, nu moest hij een ontspanningsmiddel worden. Leuk om naar te kijken, leuk om mee te rijden maar vooral, de berijder probleemloos overal naartoe brengen. De drie Japanse merken slaagden er wonderwel in, de Europese groten werden steeds kleiner maar door de onderlinge concurrentie moesten de mannen uit het land van de Rijzende Zon steeds attent zijn om niet van het podium te vallen. Dat ze niet alleen aandacht hadden voor de grote zware motoren doet hen alle eer aan, deze T125 is daar een mooi voorbeeld van. Overigens spreken we hier wel van de Stinger maar in Japan kreeg deze de benaming 'Flying Leopard' mee. Zoals al in de inleiding vermeld is de typebenaming T125 enigszins verwarrend want de eerste T125 is een staande twin met laag gemonteerde uitlaten, terwijl bij deze Stinger de twee cilinders lichtjes hellend naar voor lopen.

De eerste blik op deze machine geeft al meteen een goed gevoel. Er is duidelijk over nagedacht. Laten we beginnen met de vormgeving. De machine oogt klein, de smalle tank, het vrij korte zadel, de smalle bandjes, alles wijst er op dat dit inderdaad een lichte motorfiets is. Japanners waren (en zijn nog altijd) kleiner dan wij in West-Europa en dat valt er duidelijk aan te zien. Het zadel mag dan wel bedoeld zijn voor twee personen, er staan trouwens ook voetsteunen achter, maar of die bijrijder daar veel plezier zal aan hebben valt sterk te betwijfelen. Toch blijkt dat nog wel mee te vallen, zelfs met mijn 1m78 zit ik niet echt ongemakkelijk. Alle bedieningsorganen staan waar ze moeten staan. Het instrumentenbord is uiterst compleet met twee afzonderlijke tellers beiden met verklikkerlichtjes voor allerlei zaken als neu-

traal en groot licht. Natuurlijk valt meteen de rode zone van de toerenteller op. Pas bij 9000 toeren begint die en op ons fotomodel staat er nog een extra rode zone bij: nodig om bij het inrijden van de machine niet boven de 5500 tpm te gaan. De schakelaars voor de richtingaanwijzers en hoorn staan op het stuur, de schakelaar voor groot of gewoon licht vind je in het midden tussen de twee tellers. Choke moet je hier niet gaan zoeken, die staat rechtstreeks op de carburateurs gemonteerd. En zo komen we tot het motortje.

Zoals al gezegd, een tweecilinder, tweetakt, met het automatische smeersysteem waarbij de tweetaktolie zich in een apart reservoir bevindt, onder het zadel, en je dus normale benzine kunt tanken. Elke cilinder heeft een eigen uitlaat en langs beide zijden vallen ze je dan ook meteen op. Met een boring en slag van beiden 43 mm kom je aan een cilinderinhoud van twee keer 62,4 cc en dus aan een totaal slagvolume van 124,8 cc. De twee 18 mm carburateurs bevinden zich boven de cilindertjes en eens tot leven gewekt zorgen zij er voor dat het blokje een maximaal vermogen van 15 pk produceert bij maar liefst 8500 tpm. De rode zone begint pas bij 9000 toeren en toenmalige testrijders gingen probleemloos tot 11.000 toeren zonder dat het ding het begaf. Je moet maar durven. En wie er echt wilde voor gaan demonteerde natuurlijk meteen de twee potjes die zich op het uiteinde van de uitlaten bevinden...

Phil Read, here we come

Deze T125 werd trouwens regelmatig door liefhebbers omgebouwd tot circuitmotor. De meest onnodige zaken zijn trouwens heel vlot demonteerbaar en ontdaan van al die extra's en voorzien van clip-ons werd hij een paar kilo's lichter en het geluid van het hoogtoerig blokje (zonder de einddempertjes) moet wel een heel racy geluid gegeven hebben. Ook de toenmalige advertenties gingen duidelijk die richting uit, er werd meermaals verwezen naar de Grand Prix look en alles wat ermee te maken had. Nu, of de prestaties er ook naar waren is weer wat anders, met 15 pk, zelfs al zouden dat er nu, na wat preparatiewerk, iets meer worden, ga je

De eerste blik op deze machine geeft al meteen een goed gevoel. Er is duidelijk over nagedacht.

nog niet echt veel uitrichten op circuit maar het oog en oor waren in elk geval mee.

Het frame heeft is gebouwd volgens het tri-form-concept, en het blok is erin bevestigd op twee punten bovenaan de versnellingsbak en één onderaan. De tank is heel smal van vorm en het Suzuki-embleem is er natuurlijk op geschroefd, met daaronder een zelfklever voor wie nog niet zou weten waarvoor de gevormde S staat. De tank is ook voorzien van twee zwarte kunststof knielappen. Het zadel is niet breder dan de tank, mooi voor het uiterlijk, iets minder positief voor het comfort natuurlijk. Het kan heel eenvoudig losgemaakt worden met een hendel en kantelt vervolgens naar achter omhoog. Onder het zadel vind je ruimte voor de batterij, het gereedschap en de tank voor de tweetaktolie. De accu is zichtbaar vanuit zijzicht want zijkapjes heeft dit fietsje niet. De twee cilindertjes lopen onder een hoek van 68° ten opzichte van horizontaal naar voor gericht en daarmee wordt de ruimte tussen het frame, tank en voorwiel mooi opgevuld.

Dat het slechts een 125cc is kun je ook wel merken aan de bandenmaat, 2.50 en 2.75, beiden met een diameter van 18", dus voor de niet-kenners, smalle bandjes. Zowel voor als achteraan hydraulische schokdempers natuurlijk, niks regelbaar, gewoon deftig materiaal. Helemaal volgens de tijdsgeest natuurlijk ook gewone trommelremmen zowel voor als achteraan. Door de smalle vorm van het geheel en de ruime grondspeling is de machine heel scherp in de bochten te leggen, wel opletten van de bandjes natuurlijk, de grip zal wel niet extreem hoog zijn.

Verder kan de afwerking gewoon goed genoemd worden. Felle metaalkleuren waren hip in die tijd, gecombineerd met het zwart van frame en zadel, de verchromde onderdelen zoals spatborden, knipperlichten en koplamp en hier en daar een blinkend accentje zoals de hitte-schildjes op de uitlaten en de verchromde einddempertjes ziet het geheel er heel harmonieus uit. Naar mijn smaak is het stuur wat te

hoog en doet me eerder denken aan een off-road modelletje, maar kom, laat ons nu niet zeuren.

Eenmaal op weg blijkt de machine prestaties te leveren zoals je die van een 125 uit begin de jaren zeventig mag en kan verwachten. Het maximum vermogen is pas bij hoge toerentallen aanwezig, vanaf 5000 toeren heb je al heel wat voorhanden maar vooral boven de 7000 gaat het vrij snel. Dat heeft natuurlijk zijn gevolgen voor het koppel, dat vooral bij lage toeren ontoereikend is. Veel schakelen is dus de boodschap. Nu heeft men allerlei systemen ontwikkeld waardoor men koppel en vermogen tot een aanvaardbaar geheel kan combineren maar toen moest men nogal een kiezen: ofwel koppel ofwel vermogen. En bij deze machine werd dus duidelijk voor het laatste gekozen. Er zijn vijf versnellingen aanwezig en ze liggen ook heel dicht tegen elkaar, close-ratio dus. Nu is het wel heel aangenaam, de bak schakelt heel vlot, licht en precies, net zoals dat hoort te zijn.



Duidelijk jaren zeventig



Ja, ja dat zal wel. Toch maar even proberen of dat wel waar is...



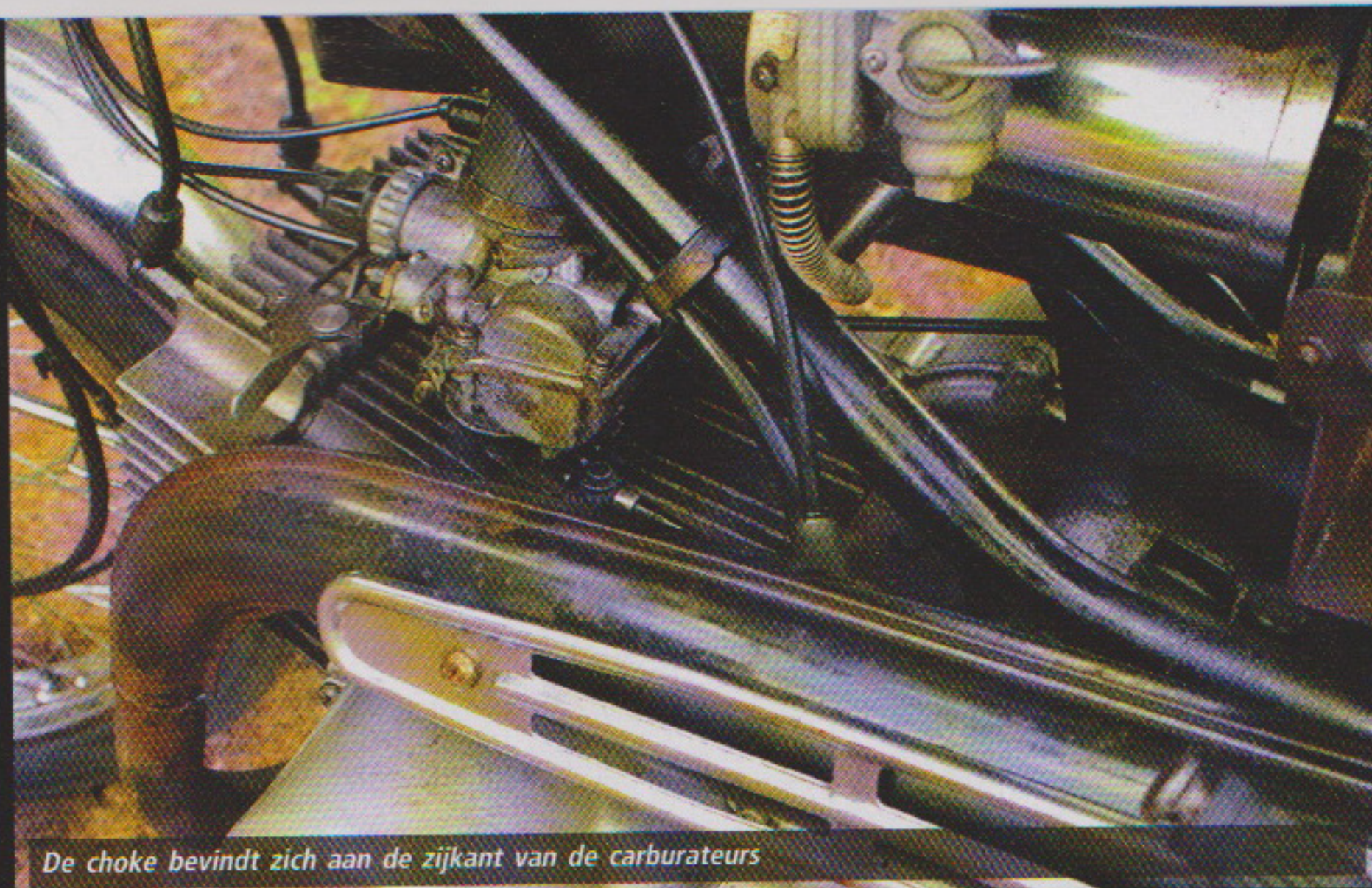
Verwacht niet meteen spetterende stoppers, wel degelijke



De tellers geven meer dan voldoende informatie

Rijden is dus een plezier, liefst solo want met duo is de gein er gauw af vrees ik, daar zal het gebrek aan koppel wel wat mee te maken hebben. De machine is zeer licht, weegt amper 96 kg en laat zich dan ook heel gewillig van het ene oor op het andere leggen. Het lage gewicht van de machine heeft natuurlijk ook zijn gevolgen voor de wegligging, want voorzijwind heeft nogal eens een nadelig effect. De dunne bandjes zullen daar natuurlijk ook wel een aandeel in hebben. Nu is dit natuurlijk geen machine om lange autosnelweg trajecten mee te verorberen en lange trajecten zijn helemaal uitgesloten doordat de kleine tankinhoud je wel verplicht om na 200 km een pomp te gaan opzoeken. De topsnelheid, 125 km/h, is trouwens eveneens sterk afhankelijk van het voor of tegenwerkende effect van de wind. Smalle weggetjes, snelle of trage bochten liggen 'm het best en wanneer een S-bochtje in aantocht komt, kun je het Leopardje maar best wat in de gaten houden.

Voor dat we afsluiten nog wat zaken die je kunnen helpen om zo'n machine te dateren. De eerste Stingers verschenen in 1969 en zijn herkenbaar aan de verchromde uitlaten met zwarte einddempers. Op de tank vind je enkel de S terug. In 1970 kwam de S125-II uit, nu met zwarte uitlaat en verchromde einddempers. De zwarte kunststoflappen op de tank zijn anders gevormd en onder de S bevindt zich nu ook een



De choke bevindt zich aan de zijkant van de carburateurs

zelfklever met daarop de merknaam voluit geschreven. Blijkbaar is er ook een model geweest waarbij de uitlaten laag bleven. Mocht je een model hebben met de vermelding 'Wolf' op de tank, dan betekent dit dat de cilinderinhoud slecht 90 cc bedraagt, maar ik vermoed dat deze versie nooit hier in de lage landen verkrijgbaar is geweest. De 125 is trouwens ook een zeldzame verschijning, je komt ze maar heel zelden tegen op de beurzen en het modelletje is heel geliefd. Op de laatste beurs van Wieze stond er een heel mooi exemplaar te koop, je moest er wel 2.500 euro voor over hebben, en dat in volle crisistijd.

Zo als besluit mag je gerust zeggen dat deze machine mee was, zelfs zijn tijd wat vooruit was. De vormgeving is gewaagd, de techniek beproefd en de afwerking op maar weinig za-

ken af te keuren. De machine, trouwens eentje van het type II, die hier model staat bevindt zich nog in helemaal originele toestand. Ze is dus nooit gerestaureerd en de staat van chroom en lak mag er best nog wezen, iets wat bij gebruik van minderwaardige materialen en chroom wel anders zou geweest zijn.

Deze machine heeft jaren stil gestaan en toen deze voor een paar maand opnieuw van onder het stof kwam waren de zuigerveren zo vast komen te zitten dat zelfs een paar dagen losweken niet konden verhinderen dat twee van de vier onmogelijk zonder breken verwijderd konden worden. De eigenaar is nu op zoek naar een nieuwe set, mocht je er toevallig eentje liggen hebben, je mag altijd contact opnemen met hem via e-mail op gsx8888@hotmail.com.

Animal

