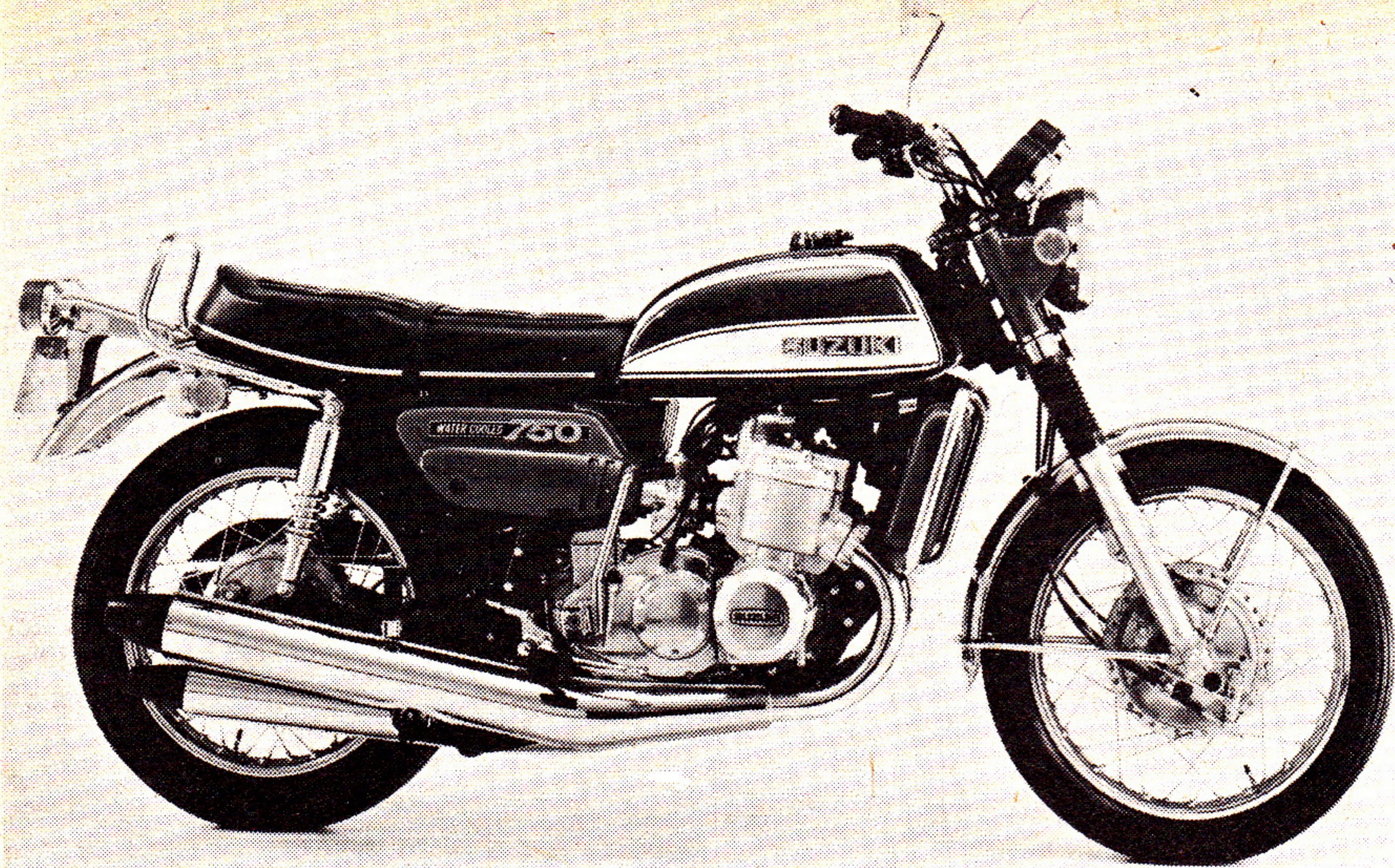


TECHNIEK:

SUZUKI GT 750



Het is nu al weer ongeveer een jaar geleden dat de Suzuki GT750 in Japan geïntroduceerd werd. Inmiddels is deze machine overal op tentoonstellingen verschenen (in maart van dit jaar nog in de RAI), maar in de meeste landen loopt deze opzienbarende watergekoelde driebcilinder 750 cc motor nog niet. Onlangs is echter de produktie begonnen en tegen het eind van dit jaar, of als het een beetje tegen zit begin volgend jaar, komen de eerste exemplaren naar Nederland.

De GT750 is het antwoord van Suzuki op de uitdaging van de „superbike” klasse. Het is geen machine die nog sneller is, nóg krachtiger accelereert of wat dan ook. Het is een andere motor, een luxueuze en uiterst beschaafde toermotor die wel een zodanig groot vermogen heeft dat ook de pk-liefhebbers er door bevredigd kunnen worden.

Meegaand met het algemene streven naar vernieuwing in de motorconstructie heeft ook Suzuki gekozen voor de moderne driebcilinder lay-out en daaraan een eigen gezicht toegevoegd door waterkoeling toe te passen. Het is op dit moment een unieke constructie — hoewel niet absoluut nieuw; waterkoeling, ook op driebcilindermotoren, is in het verleden al toegepast — in een zeer moderne uitvoering die overeenkomt met de laatste stand van de techniek. Men mag wel zeggen dat Suzuki voor een deel juist de stand van de techniek met deze motor bepaalt!

Op zich is de krachtbron een normale, zuigergestuurde tweetakt waaraan zo op het eerste oog geen bijzondere constructies te ontdekken zijn. De werkelijke uitvoering is zo geperfectioneerd dat het brandstofverbruik, uitgedrukt in gr/pk.uur

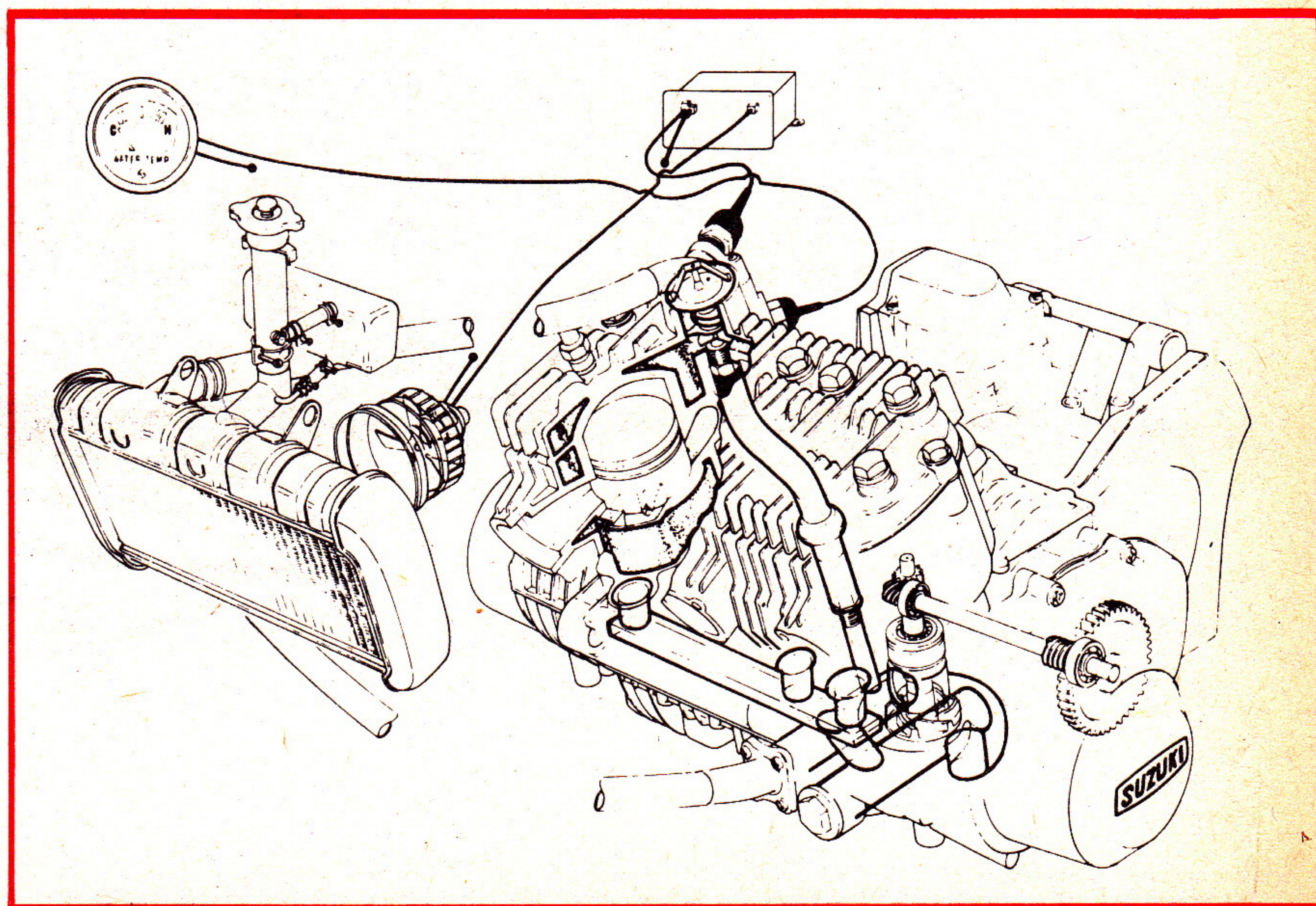
(datis het aantal grammen brandstof dat de machine per geleverde pk per uur gebruikt) opmerkelijk laag is, namelijk ongeveer 250 gr/pk.uur bij ongeveer 6200 tpm. Dat is een waarde, welke die van de viertakt benadert! Wel is het zo dat deze waarde vooral in het lage toerengebied aanzienlijk hoger is (zoals bij alle motoren, en vooral tweetakten het geval is), maar het betekent toch ook dat een rijder met een redelijk gevoelige hand van gasgeven een opmerkelijk grote afstand op een liter benzine zal kunnen afleggen.

Door de vrij grote frontale oppervlakte, als extra luchtweerstand door de radiator, het vrij hoge eigen gewicht (droog 214 kg) en het grote vermogen (67 pk bij 6500 tpm) zal het desalniettemin heel goed mogelijk zijn om de 17 liter tank in korte tijd leeg te rijden.

Meest opmerkelijke constructie is natuurlijk de waterkoeling; het is niet de eenvoudige thermo-syphon koeling (die alleen een waterman-

tel rond de cilinders en een radiator omvat) maar het veel uitgebreidere systeem met waterpomp, thermostaat, zelfdenkende ventilator en temperatuurmeter. Het koelsysteem is geheel gesloten en bevat een overlooptank met veiligheidsklep die bij een overdruk van 0,9 atmosfeer opent. De thermostaat begint te openen bij een watertemperatuur van 85 graden en is geheel geopend als de temperatuur 95 graden bedraagt. Mocht onder bepaalde omstandigheden de watertemperatuur tot 105 graden Celsius stijgen (dit kan omdat het een druksysteem is) dan schakelt een thermische schakelaar de elektromotor van de ventilator aan, waarna de ventilator blijft draaien totdat de temperatuur tot 100 graden gedaald is.

Deze waterkoeling heeft meer voordelen dan de motor in een zo gunstige mogelijk temperatuurgebied te laten werken. Het geproduceerde motorgeluid, tegenwoordig een belangrijke factor, wordt er



Schema van het koelsysteem: links de aluminium radiator met in het midden de vulpijp en daarnaast de expansietank. Voor het openen van de dop moet de druk van het systeem gehaald worden. Daarvoor zit een drukknop op de vuldop die het overschot aan water via een overloophuis laat wegllopen.

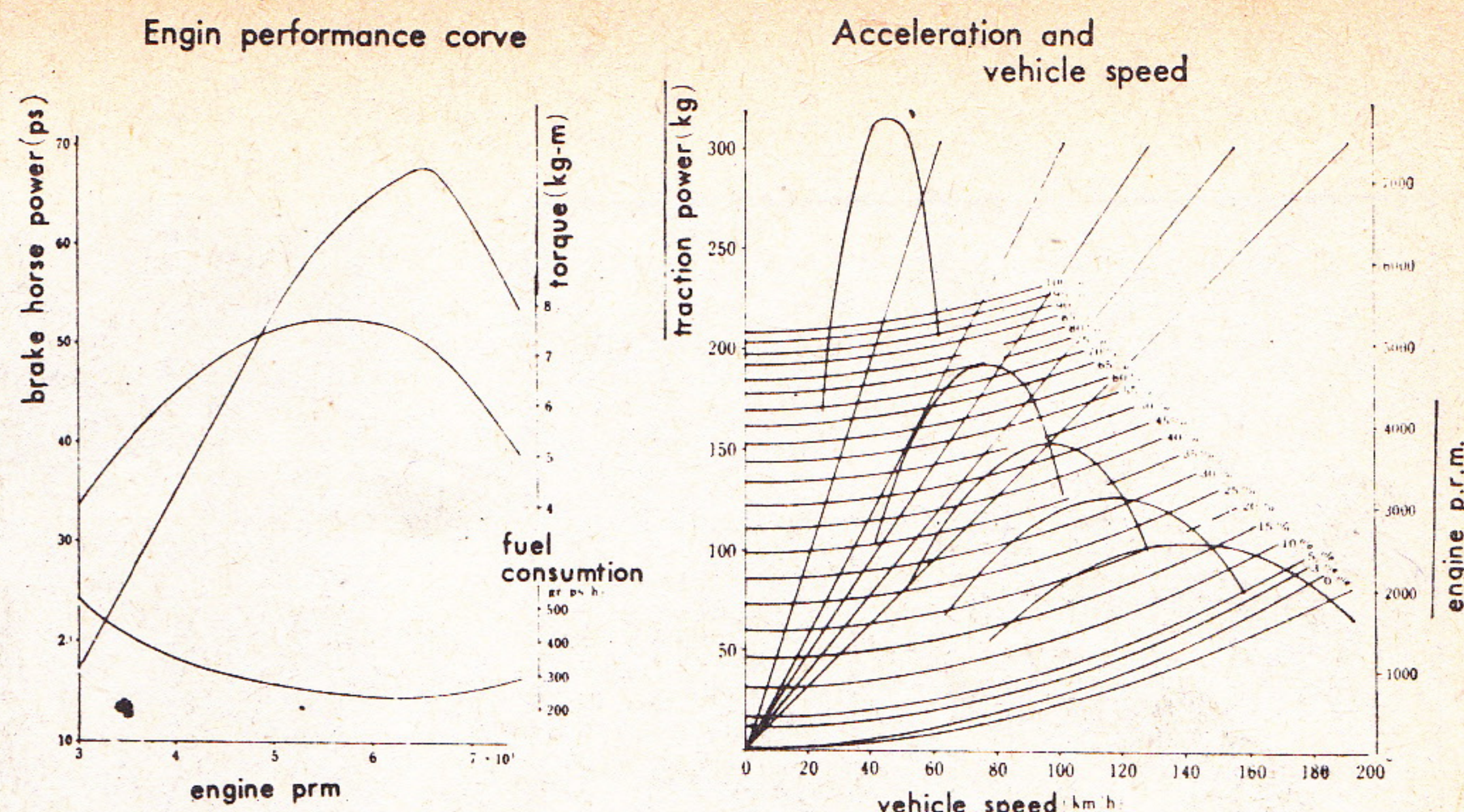
door beperkt en veraangenaamd. Daaraan helpt ook het eveneens opmerkelijke uitlaatsysteem mee, dat zoals waarschijnlijk al bekend is vier uitlaten bevat: twee grote voor de buitenste cilinders en twee kleinere die de gassen van de middelste cilinder moeten afvoeren. Een nieuwheid ten opzichte van de tentoonstellingsexemplaren vormen twee „balanspijpen” tussen de drie uitlaatbochten (Suzuki noemt dat ECTS — Exhaust Coupler Tube System) waarvoor als voornaamste voordeel een groter moment geclaimd wordt; met 7,7 kgm bij 5500 tpm is het maximum moment inderdaad niet voor de poes.

Getallen:

Motor: driebcilinder tweetakt met zuigersturing, watergekoeld. Boring $\times$ slag 70 $\times$ 64 mm, cilinderinhoud 738 cc, compressieverhouding 6,7 : 1. Maximum vermogen 67 pk bij 6500 tpm, maximum moment 7,7 kgm bij 5500 tpm. Drie VM32 carburateurs met luchtfilter. CCI smeersysteem met directe opbrengst naar drie krukaslagers en de cilinders.

Transmissie: overbrenging van krukas naar eenvoudige natte platenkoppeling waarschijnlijk via een

Belangrijke grafieken zijn die van vermogen, moment en verbruik (links). Rechts is het toerental uitgezet tegen de snelheid. Tevens de trekkrachtkrommen en de rijweerstandlijnen, inclusief hellingen. Uit deze grafiek kan opge-
maakt worden dat de motor erg laag
gegeerd is.



hulpas (niet helemaal zeker uit de gegevens op te maken) en tandwielen. Vijfversnellingsbak, kettingaandrijving naar het achterwiel.

Elektrische installatie: driefasen wisselstroomgenerator met via borstels gevoede veldontwikkeling (spanningsregelaar), silicium gelijkrichter, 12 volt 14 Ah accu, elektrische starter, 50/40 watt grootlicht 8/23 watt achterlicht, (dubbel uitgevoerd), richtingaanwijzers, dodemanskop, claxon en passeerhoorn.

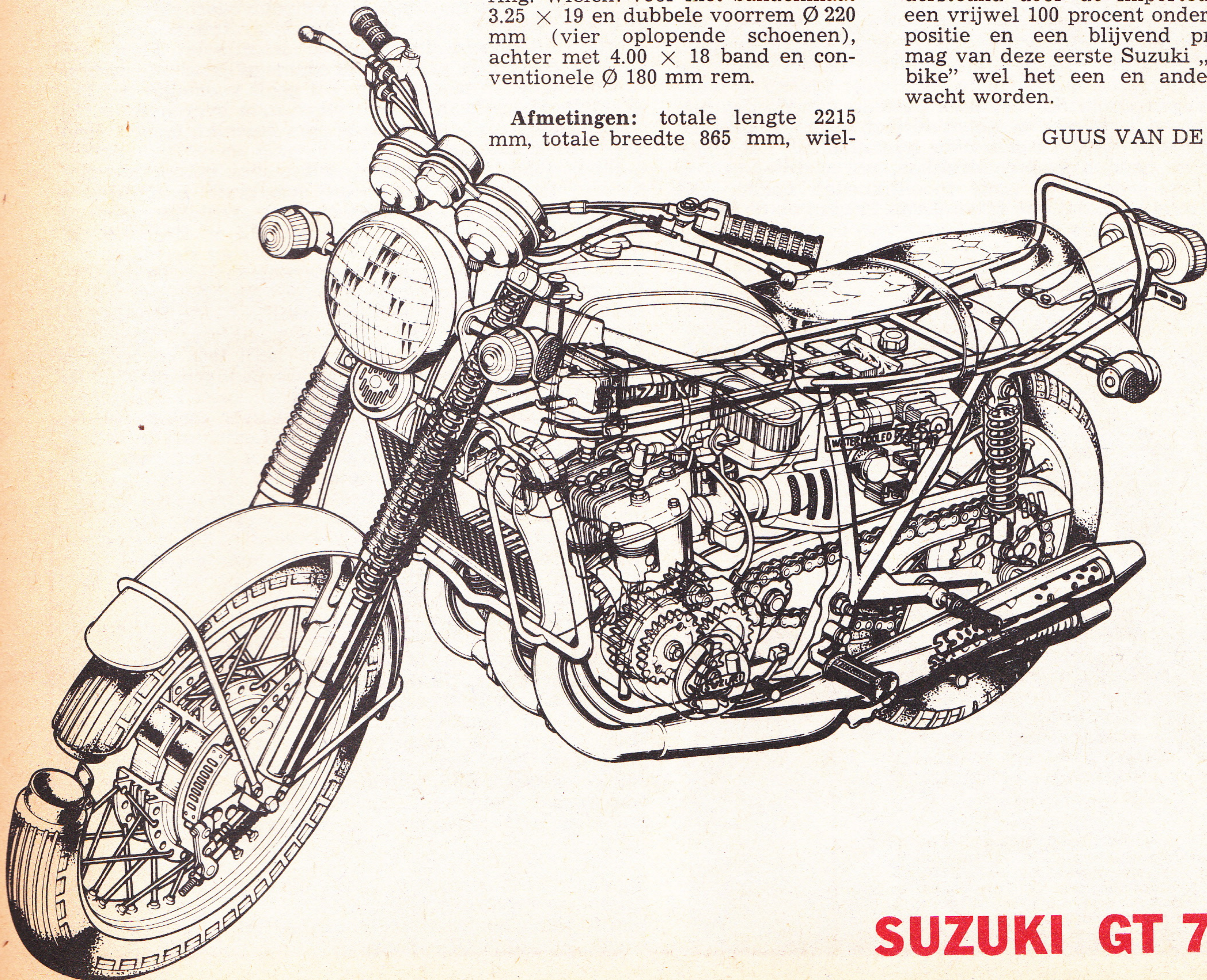
Rijwielgedeelte: dubbel wiegframe, hydraulisch gedempte vering. Wielen: voor met bandenmaat 3.25 $\times$ 19 en dubbele voorrem $\varnothing$ 220 mm (vier oplopende schoenen), achter met 4.00 $\times$ 18 band en conventionele $\varnothing$ 180 mm rem.

Afmetingen: totale lengte 2215 mm, totale breedte 865 mm, wiel-

basis 1470 mm, draaicirkel 2600 mm. Gewicht droog 214 kg. Inhoud brandstoftank 17 liter, inhoud radiator (aluminium) 4,5 liter.

Omdat de levering iets trager gaat dan verwacht werd en omdat de yen hoogstwaarschijnlijk een definitieve opwaardering zal ondergaan wordt de prijs van deze luxemotor waarschijnlijk iets hoger dan het bedrag van onder de 6000 gulden waarnaar gestreefd werd. Het zal waarschijnlijk iets boven de 6000 gulden worden, maar dan nog is het een fijne prijs die zacht gezegd zeer concurrerend is. Gezien de reputatie van het merk Suzuki op de Nederlandse markt, krachtig ondersteund door de importeur met een vrijwel 100 procent onderdelenpositie en een blijvend prijspeil mag van deze eerste Suzuki „superbike” wel het een en ander verwacht worden.

GUUS VAN DE BEEK



SUZUKI GT 750