

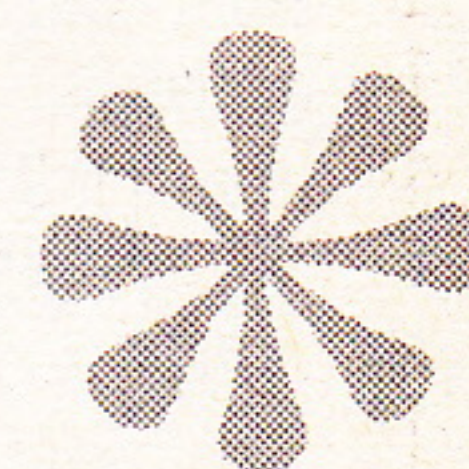
**Water gekoeld
2-takt
3-cilinders
4-uitlaten
5-versnellingen
6-mille!**

Motor

RIJ-INDRUK



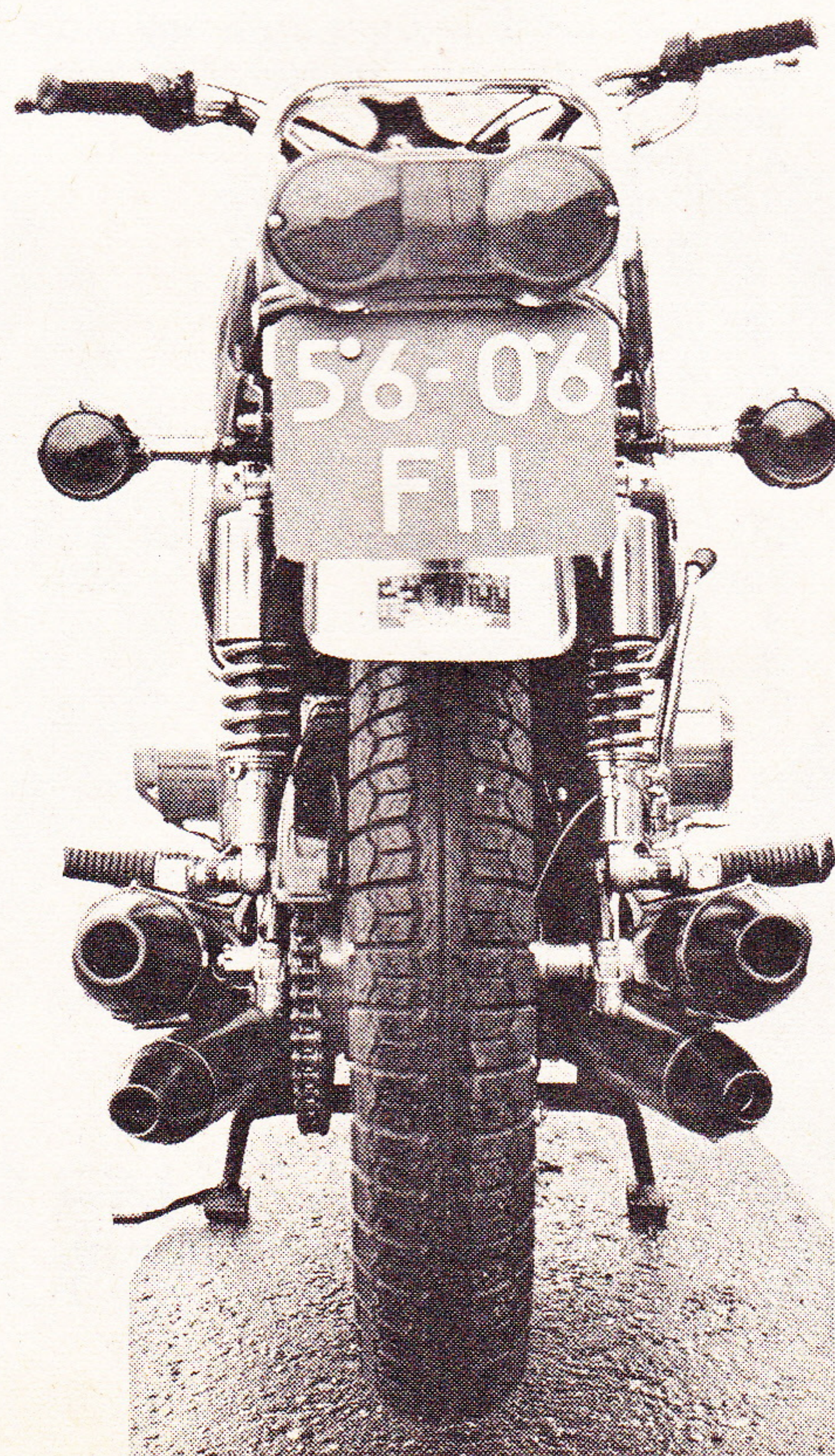
SUZUKI GT750



De Suzuki GT-750, het nieuwste, indrukwekkendste topproduct van deze Japanse fabriek, was na alle publiciteit die deze machine kreeg in het afwachtende jaar tussen de eerste introductie en het werkelijke rijden ermee geen verrassing meer. Het was precies de machine die we verwacht hadden; groot, zwaar en breed, luxueus en volledig uitgevoerd, geweldig fijn afgewerkt en rijdend zoals je van zo'n zware (214 kg) maar hypermoderne machine verwacht op basis van de ervaringen, opgedaan met de qua afmetingen vergelijkbare Honda CB 750.

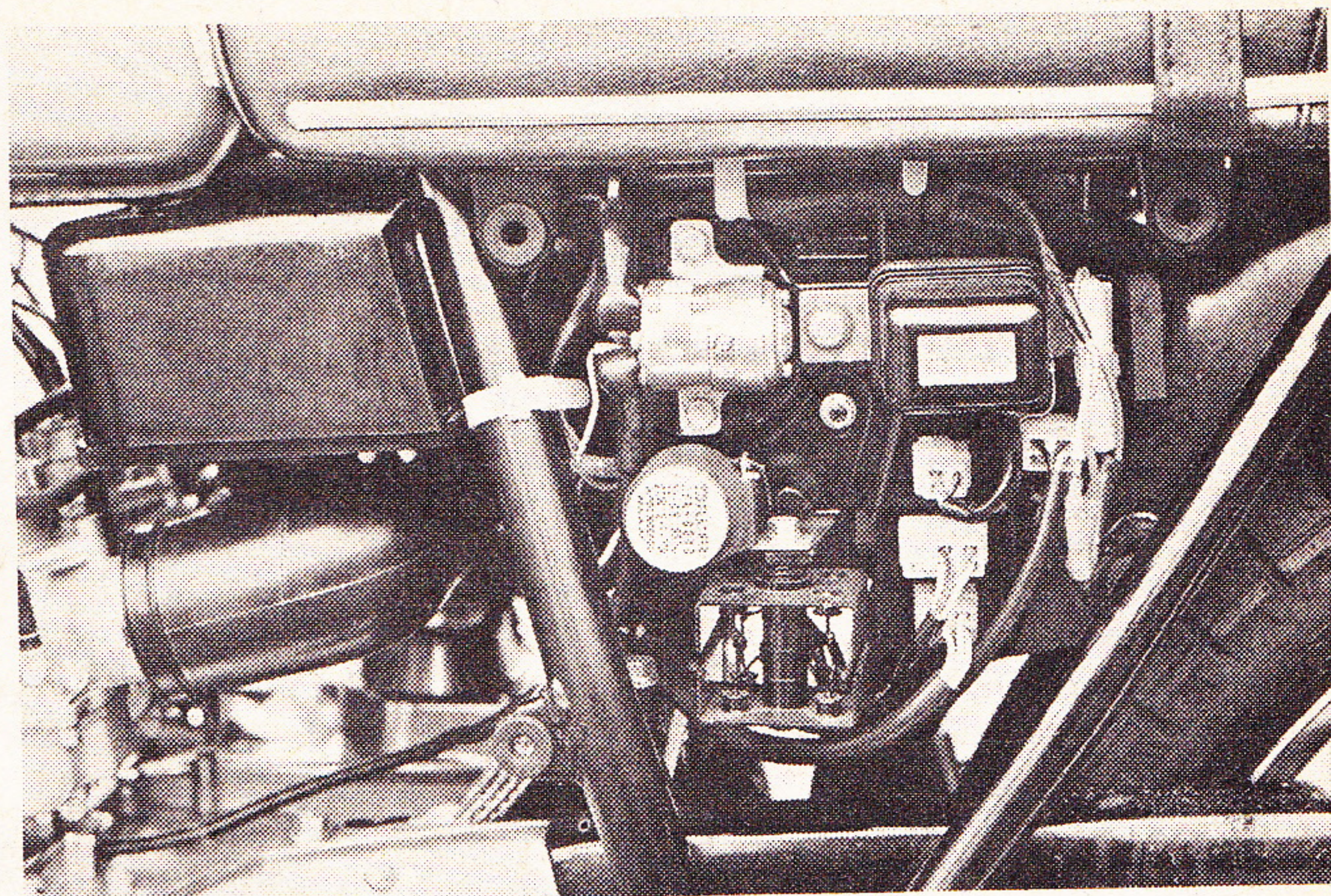
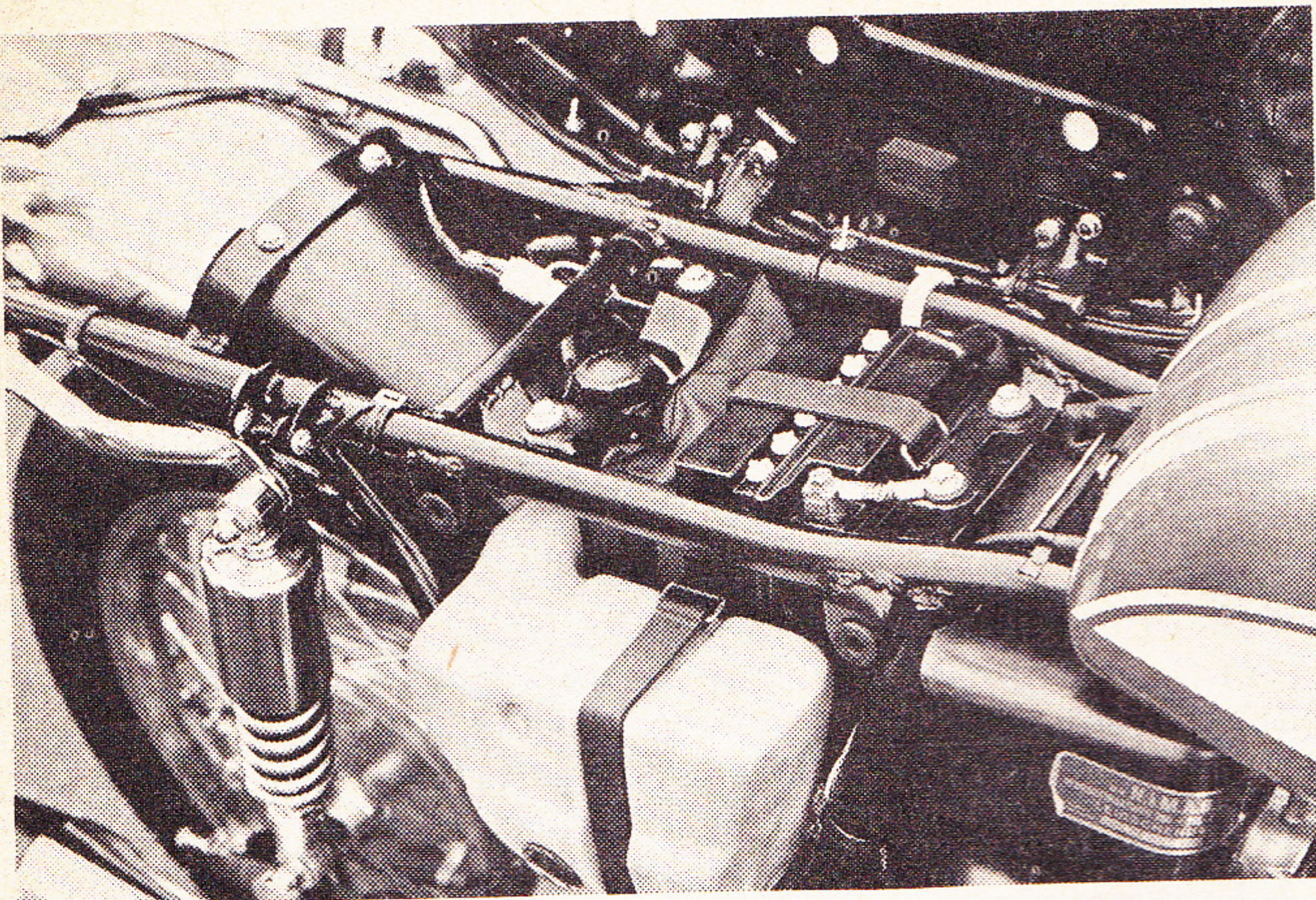
De indruk die we na het aanschouwen van het eerste tentoonstellingsexemplaar en het bestuderen van de uit Japan binnendruppelende gegevens hadden, namelijk dat deze Suzuki geen venijnige stoplichtsprinter zou zijn, maar een machine bedoeld voor toerrijders die van doorrijden houden, werd binnen enkele kilometers rijden volledig bevestigd, echter met de kanttekening dat beslist niet gemikt is op de rustige toerrijder maar meer op de mannen die 160 km/u of meer plegen te kruisen.

Bij 6500 tpm levert de watergekoelde driecilinderkrachtbron een vermogen van 67 pk. Bij 7000 tpm begint het rode gebied op de toeren-



teller, wat bij de gemonteerde gearing van 15 : 47 (totale overbrenging dan 4,84 : 1) overeenkomt met een snelheid van 180 km/u. Hoewel de machine gloednieuw was, en ook al omdat Rob Bron vóór ons al zo brutaal geweest was, hebben we alle pk's los gelaten; rechttopzittend (kleine rijder in nauwsluitend pak) werd die snelheid zonder problemen gehaald, zelfs met een ietsje tegenwind.

Dat de machine niet als „racer” bedoeld is blijkt o.a. uit de versnellingsbakverhoudingen. De eerste versnelling reikt tot 58 km/u (bij 7000 tpm), wat nogal laag is. De sprong naar de tweede versnelling is groot; het toerental zakt dan tot 4300 tpm! De volgende versnellingen liggen op vrijwel gelijke onderlinge verhoudingen. Bereikbare snelheden, steeds bij 7000 tpm zijn: 96, 122, 148 en 180 km/u. Het toerental daalt bij het overschakelen van 2 naar 3 tot 5500, daarna tot 5800 en tot slot tot ruim 5700. De enorme sprong tussen de eerste en tweede versnelling is de oorzaak van een stevige klak bij het schakelen die niet te vermijden bleek en een onprettige dissonant vormde bij deze prachtige machine. De sprong in het toerental wordt verder door de soepele motor goed opgevangen. In de



hogere versnellingen schakelde de motor verder prima.

Door het grote gewichtsdeel op het voorwiel (ver naar voren geplaatst blok plus radiator) is er ondanks de lage eerste versnelling geen sprake van dat het voorwiel bij het accelereren los komt. Wel hadden wij direkt bij het weggrijden op een ietwat vochtig wegdek flink wielspin, maar dat vormde geen probleem.

Het rijden met deze grote en zware machine is probleemloos. Alles is uiterst licht en soepel te bedienen; pedalen, hendels en schakelaars zitten uitstekend binnen bereik. Bij lage snelheid voelt de machine uiterst stabiel aan. Bij wat hogere snelheid op slechte wegdekken bleek de motor aan de voorkant wat springerig door een erg stugge telescoop (onverwacht stug voor dit motortype); in hoeverre hier nieuwigheid, te dikke olie (het was nogal koud tijdens de testrit) of een op de wielas gespannen vork een rol speelde hebben we niet meer kunnen nagaan. De achtervering was goed, maar toch ook stugger dan verwacht. In redelijk snel genomen bochten (waarbij links de middenbok gemakkelijk aan de grond te krijgen was) gedroeg de machine zich goed.

Hierboven de bekende beelden na het verwijderen van de zijdeksels (kunststof) en het opklappen van de buddy. Links de olietank (1,8 liter), rechts een deel van de elektrische installatie: spanningsregelaar (voor 280 watt draaistroomgenerator), gelijkrichter, startrelais en knipperlichtautomaat.

Prettige bediening geldt ook voor remmen. Na enig „inremmen” bleek zowel de voorrem als de achterrem goed doseerbaar, waarbij het achterwiel wel, en het voorwiel net niet geblokkeerd kon worden. De dubbele duplex voorrem gedroeg zich enigszins als een schijfrem; geen sterke progressiviteit en een ontbreken van een toename van remkracht bij het vasthouden van de rem, kortom, een hele fijne rem.

De zitpositie is door de breedte op de plaats van de kuiten wat wijdbeens, maar verder erg goed met een comfortabel zadel. Bij 180 km/u. hadden we niet het gevoel „aan het stuur te hangen”.

Motortrillingen hebben we niet opgemerkt. Het aan de driecilinderconstructie inherente kipmoment wordt opgevangen doordat de motor

in rubber is opgehangen (het kantele bij laag toerental is duidelijk te zien) Suzuki claimt als een van de voordelen van de waterkoeling een zeer stille motor. Dat klopt. Mechanisch hoor je vrijwel niets en ook het aanzuiggeruis is goed gedempt. Daarentegen is het uitlaatgeluid voor een tweetakt vrij zwaar, zonder het blikkerige van vrijwel alle andere twee taktuitlaten.

Gezien de volledige uitrusting, de fraaie en duurzame afwerking (er is overall gebruik gemaakt van materialen als roestvrij staal, aluminium — radiator o.a. — en kunststof), extra toevoeging van de vele voordelen biedende waterkoeling en noem het verder maar op, is deze Suzuki GT750 een waardige aanvulling van de „Super-bike” klasse.

De prijs is door de NV Nimag vastgesteld op f 5.999,—, wat zonder meer een geweldig sterke prijs is. Natuurlijk, het is toch wel veel, maar dat schijnt nu eenmaal zo te moeten bij de moderne, ontzettend veel biedende motoren.

Zoals de meeste motoren in deze klasse heeft ook deze Suzuki een zeer kritisch punt: de achterketting. Maar dat is een bekend punt: je accepteert het of je accepteert het niet!

GUUS VAN DE BEEK

