

Tussen 1966 en 1976 is Suzuki succesvol met z'n tweetakten. De sportieve T20 plaveit het pad voor latere modellen zoals de T500, GT380 en natuurlijk de GT750, de watergekoelde driecilinder. Voor de broers Hotze en Anne van der Zee was een Suzuki-tweetakt ooit hun eerste motor. Toen is de liefde begonnen. Inmiddels kunnen ze er wel een winkeltje in beginnen.

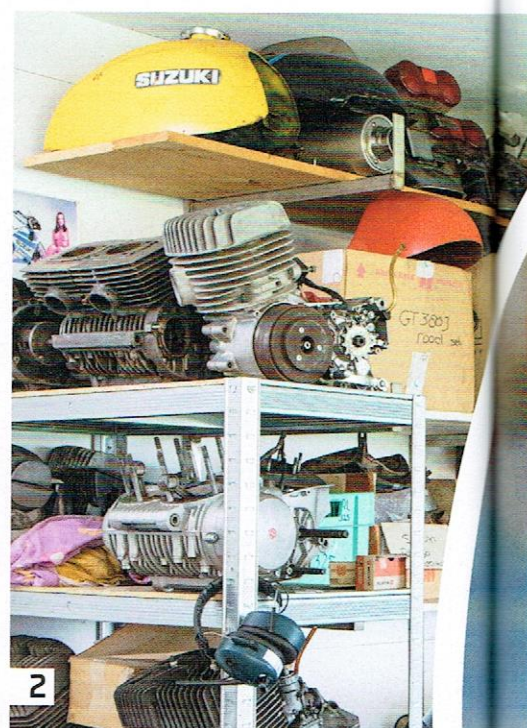
'We zijn bij de tweetakten blijven hangen'

Hè, is hier soms iets misgegaan? Overal staan klassieke... Solexen! Volgens een vlotte telling zeker zo'n tachtig stuks. Maar de gebroeders Van der Zee zijn toch verzamelaars van klassieke Suzuki-motorfietsen? Gelukkig komt Anne snel met een verklaring: hij heeft een verhuurbedrijf van sloepen en motorboten, Vespa-scooters en klassieke Solexen. De snorfietzen met hun blokje op de voorband zijn veruit in de meerderheid: 'Ze zijn bedoeld voor familie- en bedrijfsuitjes. Groepen dus, die op een aparte en ontspannen manier een tochtje door Gaasterland willen maken.' Hij is in afwachting van het begin van het toeristische seizoen en loopt ze allemaal na zodat ze technisch in orde zijn voor de toe-

komstige berijders. En mocht er toch eens één de geest geven, dan is er echt geen man overboord: 'Ik heb schappen vol met onderdelen en ook heel wat reserve-exemplaren. Dat zijn er ook zeker zo'n zeventig.' Zo, dat misverstand is uit de wereld. De Solexen behoren tot de bedrijfsinventaris. Hotze en Anne zijn dus weldegelijk Suzuki-verzamelaars. Ze wonen naast elkaar in het Friese dorp Rijs. Ieder heeft een eigen verzameling motorfietsen, maar ze delen ook nog eens een aantal exemplaren. Niet alleen door de familieband, maar ook door de Suzuki's zijn ze nauw met elkaar verbonden. Anne laat in een paar ruimten zien hoe diep de Suzuki-hobby van beide broers zit. De motoren staan er rijen dik geparkeerd. Ook aardig wat viertakten trouwens maar







de rokende tweetakten vormen de hoofdmoot. Ze staan er zij aan zij, stuur in stuur. In elke staat kom je ze tegen. Van tot in de puntjes gerestaureerd tot verkerend in originele staat maar ook roestbakken en incomplete exemplaren. De laatste twee samengevat in het begrip 'projecten'. En daarvan staan er heel wat, licht Hotze toe: 'Als we die allemaal nog willen opknappen, mogen we wel 110 jaar worden.' Hij lacht om zijn eigen woorden, wetend dat een verzamelaar nooit klaar is. Altijd blijven er klussen te doen en altijd komt er wel weer een opknappertje op je pad. Zo centje die je gewoon niet kunt laten staan...

ELLENDEN

Het rommelen en verzamelen zit er trouwens al vroeg in bij de nu 49-jarige Hotze en de twee jaar oudere Anne. Al in hun bromfietstijd volgt de ene brommer de andere in rap tempo op. Mobylettes, Batavussen, Kreidlers; vele merken zijn welkom. Glimlachen verschijnen op de gezichten bij al die herinneringen. Hotze vertelt over een Batavus die een Kawasaki-look moest krijgen. Dus verdwenen de randen van de spatborden en kreeg hij een gifgroene kleur. Hij was 'net echt'. Uiteraard werden ook geregeld de verkeersregels overtreden. Anne grijnst als hij over een confrontatie met de politie vertelt. Echte kwajongenspraak. Als het tijdperk van de motorfietsen aanbreekt, kiest Hotze voor een Suzuki RM125 uit 1976, een crosser, om zich uit te leven in de weilanden. Eveneens van noppenbanden voorzien is z'n tweede, een RM250. 'Met ijzeren tank', klinkt

1. Eh...
2. Voor je weet maar nooit.
3. Je ziet jezelf er gewoon al mee racen.
4. Heb je er twee, dan wil je de hele collectie...
5. Dit is dus hoe een echte scrambler eruit ziet, heren shed builders! Een TC305.
6. Je hoort en voelt het!
7. Voor een verloren uurtje...

het ter verduidelijking. Daarna komt ook de eerste wegfiets, een T500. Anne vergeet z'n eerste Suzuki ook niet gauw. Weer een T500. Geen best exemplaar trouwens. 'Hij hing met tape en aluminiumpasta aan elkaar. Al bij het eerste ritje ging-ie stuk.' Geen beste aankoop dus, maar desondanks heeft hij spijt dat hij hem wegdeed: 'Je eerste motor, daar denk je toch altijd met weemoed aan terug.'

RIJDEN EN ROMMELEN

Na het behalen van hun rijbewijs rijden en rommelen de broers een kleine tien jaar met Suzuki's. Met tweetakten, maar ook met vier-takten uit de GS-reeks. Anne: 'Van de 400



tot de 850. Ik heb de hele reeks wel gehad.' Ze worden gekocht en verdwijnen later ook weer. De situatie verandert in 1992. Motoren worden nog wel aangekocht, maar verkopen is er niet meer bij. En ja, dan ontstaat vanzelf een verzameling. In het begin is de uitbreiding nog voorzichtig en op kleine schaal. Zo ontdekt Anne bij een pizzeria in Lemmer een zwart geteerde T500. 'Ik kreeg er een paar kratten onderdelen bij. Mijn doel was meteen om hem op te knappen.'

6

Ook Hotze restaureert een aangeschafte T500, eentje uit 1973. En daarna volgt een T250. 'Zo is de ellende begonnen. Dan wil je er ook een T350 bij hebben. En vervolgens ook de andere modellen om de T-serie compleet te maken.' In de jaren die volgen, groeien de verzamelingen snel. Wat helpt is dat de tweetakten in die tijd nog vaak voor een zeer schappelijke prijs worden aangeboden. Een paar honderd euro, legt Hotze uit: 'Voor opknappers en oude meuk. En dan kreeg je er ook nog een paar kisten aan onderdelen bij.' Overal in Nederland halen ze wel Suzuki's op. Soms één, maar ook geregeld verschillende tegelijk, aldus Anne. 'Bijvoorbeeld eens in Olst. Daar konden we het hele hok leeghalen.' En als Hotze denkt dat hij er wel genoeg heeft, komt er vanuit onverwachte hoek toch weer uitbreiding. 'Dat was bij een treffen van de Suzuki T en GT Club. Daar werd een Suzuki T500 uit 1975 verloot. Driemaal raden wie hem won.' Dat verzamelen heeft

OVERAL HAALDEN ZE SUZUKI'S WEG.



Suzuki T & GT Club

Beide broers zijn lid van de Suzuki T & GT Club. De naam zegt het al, de vereniging richt zich helemaal op de tweetakten van Suzuki. Anne was in 1999 een van de oprichters. De club telt rond de 150 leden. De dikke GT750 is onder hen het meest populair, gevolgd door de T- en GT 500-twins en de 380- en 550cc-driecilinders. De lichte wegmachientjes en de diverse cross- en trialmodellen staan duidelijk minder in de belangstelling. Voor meer info: www.suzukigtclub.nl.

geleid tot twee indrukwekkende collecties. Imponerend in variatie, maar zeker ook in omvang. Gerestaureerde motoren, maar ook roestige en incomplete motorfietsen die nog om aandacht vragen. Samen hebben ze er toch zeker -grof geschat- wel tachtig. Misschien wel meer...

ZES STUKS, ÉÉN MOOIE

Voor het gemak en het overzicht voegen we de verzamelingen van Hotze en Anne maar bij



elkaar. Praktisch is dat onmogelijk, want ze staan verspreid over diverse ruimten. Van grote schuren, tot de zolder en de kelder. Hotze raakt de kern als hij zegt: 'Als je motoren verzamelt, kom je altijd ruimte tekort.'

Tijd om er een aantal te bekijken. De eerste is meteen een aparte: de in ons land vrijwel onbekende B100 uit 1970. Met plaatstalen frame en een 118cc-eencilinderblokje dat negen pk bij 7.000 tpm levert.

De T20, een twin met zes versnellingen, zag je vroeger wel rondrijden. Halverwege de jaren zestig was hij populair vanwege z'n sportieve uiterlijk en prestaties. Want met 29 pk en een laag eigen gewicht van 138 kg kon je het heel wat zwaardere motorfietsen zeer lastig maken. Anne heeft er... een stuk of zes: 'Eén mooie, de rest roest en brokstukken.'

De T250 is de opvolger van de T20. Uiteraard staan er verschillende exemplaren. Het kenmerkende uiterlijk van de T-serie zien we daarna nog lang en veel terug als Suzuki komt met een 39 pk sterke T350, die overigens maar 315 cc meet. En daarna - in 1967 - met het kopstuk van de serie - de 500cc-versie. In de VS heet die Cobra, in Europa Titan. Bij Anne staat de allereerste Cobra. Die heeft nu de status van zeldzaam. Zeker als de framenummers van het blok en het frame matchen, zoals bij deze. De Cobra valt vooral op door z'n ronde, aflopende tank en z'n fluwelen buddyseat.

Opvallend is z'n staat: ongerestaureerd, nog in de eerste lak. De Fransen hebben daar een mooi begrip voor, dat Anne graag aanhaalt: 'dans son jus'.

Na een jaar wijzigt Suzuki de modelnaam in T500 en dat model bepaalt een aantal jaren het gezicht van de fabriek. Het is een snelle luchtgekoelde twin en bij de broers staan diverse modellen. Want Suzuki verandert tussen 1968 en 1975 jaarlijks details en kleurstellingen. Dus zie je een J, K, L en M.

Gelijke toevoegingen om de modellen uit elkaar te houden zie je ook bij de GT750. In 1972 brengt Suzuki deze grote watergekoelde driebcilinder uit. In Rijs staan er diverse, zoals de eerste uit 1972 - de J - met trommelremmen en opvallende zuurstokkleuren, maar ook de K van een jaar later. Die heeft een minder schreeuwerige kleur en twee schijfremmen in het voorwiel.

RAM AIR

Twee modellen die ook de naam GT dragen: de GT380 en de GT550. Het zijn driebcilinders met aparte Ram Air-koeling. Een kap die de koele rijwind langs de cilinders en koppen leidt. Hun 380 is een vroeg model uit 1972, dus nog met trommelremmen. De 550 is enkele jaren jonger, uit 1975.

De T's en GT's zijn modellen die vroeger in Nederland goed verkocht werden. Dat gaat niet op voor de T305 want die motor werd alleen voor de Amerikaanse markt gemaakt. De twin vertoont grote gelijkenis met de Cobra, maar is net wat lichter en compacter. En met 37 pk ook wat minder krachtig. De Cobra heeft negen paarden meer. De T305 van Hotze komt uit een plaatsje bij Seattle. Gekocht via eBay op basis van wat fotootjes: 'Je moet in zo'n geval iemand op z'n blauwe ogen vertrouwen.' Ook voor het



1. Een lekker oorspronkelijke T305 met 'pruillip' koplamptrand.

2. Sleutelen wordt niet ervaren als noodzakelijk kwaad.

3. Vreemdangers...

4. Met dank aan Graham Beamish: de RL250.

5. Paretje van een T500. Kunt u 'm even starten?

**SAMEN
HEBBEN ZE
ER TOCH
ZEKER WEL
TACHTIG.**





1. Begerenswaardig, zo'n GT380.

2. Een Ram Air-systeem, maar nu voor koeling.

3. Soms is stilstand geen achteruitgang

kostbare transport vindt hij een oplossing. 'Via via kon hij uiteindelijk mee met een transport van een liefhebber van John Deere-tractoren.' Trouwens, net zo apart als de T305 is de TC305, eveneens gemaakt voor de Amerikaanse markt. Het is een T305 in scrambler-uitvoering. Dus met grovere banden, een breed stuur en boven het blok lopende uitlaten.

Ook staat er een Yamasuki. Het lijkt een kolossale schrijffout, maar Yamasuki bestaat wel degelijk. In de vroegere racerij dook die naam geregeld op. De motor bestond uit het carter van een Suzuki en daarop gemonteerd de luchtgekoelde cilinders en koppen van een Yamaha. Bij de Van der Zee's staat een racer met een dergelijk blok. Het hangt trouwens in een bijzonder frame. Namelijk één van de eerste rijwielsecties die de befaamde framebouwer Nico Bakker ontwierp.

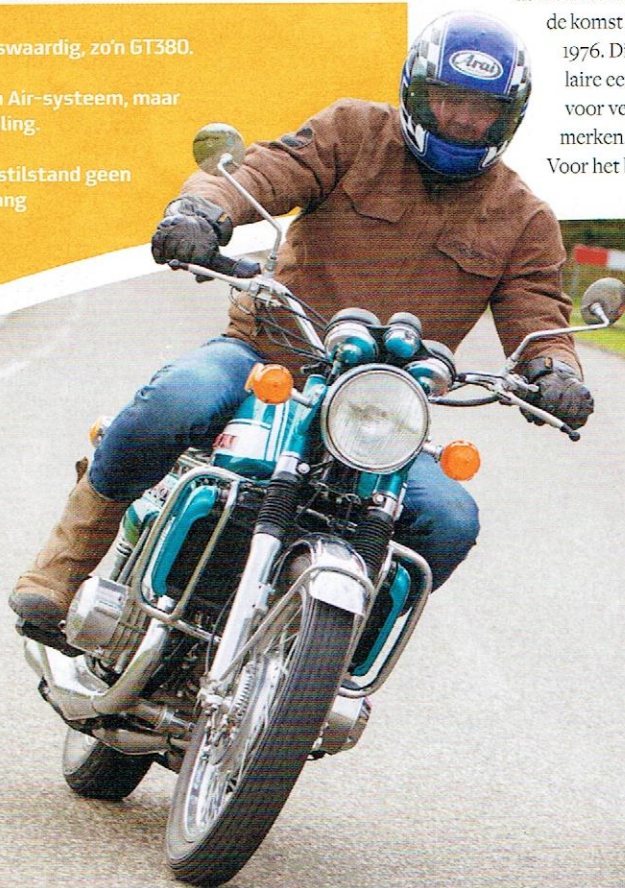
OFFROADS

Die prille crosservaringen van Hotze met de Suzuki's laten sporen na in z'n huidige verzameling. Naast enkele rijen wegfietzen staan er namelijk ook heel wat 'noppenbanden'. Best wonderlijk, want begin jaren zeventig vonden die crossers hun weg naar de VS en Australië. In Nederland zijn ze uit gebrek aan belangstelling niet ingevoerd. Hier ontstaat de interesse in offroadmotoren pas na de komst van de Yamaha XT in 1976. Die populaire cencilinder effende het pad voor vele modellen van andere merken.

Voor het bemachtigen van

klassieke Suzuki-offroads is Hotze dus aangewezen op zoektochten op internet. Vooral eBay biedt dan mogelijkheden. Hij wijst naar de twee bijzondere TS250's uit 1970. Suzuki introduceert het model in 1969, in de VS met de naam Savage. Een echte offroad met grove banden, hoge uitlaat en breed stuur. Met z'n 23 pk en vijf versnellingen valt daar best een aardig stukje mee te crossen. De machines komen van een eigenaar uit Colorado. Na langdurige correspondentie via internet wordt de koop uiteindelijk gesloten. 'Daarna ging de krat met de Suzuki's via Calgary naar de haven van Antwerpen. Een overtocht van zes weken. Vandaar met de bestelbus naar Friesland. Een rit van drie uur.'

Apart zijn ook de RL250-trialmotoren van Suzuki. Luchtgekoelde cencilinders met een hooggeplaatst blok, een grondspeling van bijna dertig centimeter en een laag gewicht van net 90 kg. Het zijn motoren uit het midden van de jaren zeventig. Met de RL250 wilde Suzuki de trialmarkt betreden. Dat lukte pas echt nadat de Engelse offroadspecialist Graham Beamish zich ermee ging bemoeien en het motorblok en rijwielsectie danig verbeterde. Later ontwierp hij -zeer tot genoegen van Suzuki- een speciaal rijwielsectie van chroommolybdeen. Hotze is een van de gelukkige eigenaren en vol trots meldt hij dat hij ook een zijspan-





model bezit, dat Beamish in 1976 bouwde. Apart is ook de TS400 uit de vroege jaren zeventig. De cencilinder, gevonden in Imola, verkeert nog in fraaie originele staat. In een hoek staan de laatste aanwinsten van Hotze. Twee T125's, uit 1972 en 1975. Opknappers, opgedoken in België. 'Ze worden helemaal gestript en daarna weer opgebouwd met een gepoedercoat frame, verchroomde onderdelen en een gereviseerd blok.'

Dat opknappen doen de broers zo veel mogelijk in eigen beheer. Maar dat moet wel gebeuren naast het onderhoud van de andere motoren en hun dagelijkse werk. Hotze schat dat hij er één per jaar afkrijgt. Anne doet er vanwege de vele Solexen twee jaar over. 'Simpelweg vanwege de drukte. Vroeger was dat wel anders. Toen leek het soms op productiewerk.' We kijken naar de heftafel. Anne werkt aan een T500. Hotze heeft twee motoren onder handen. Een T20 en een TS250 uit 1970. De broers beschouwen het sleutelen absoluut niet als een noodzakelijk kwaad. Integendeel zelfs, een ontspannen ritje is leuk ('Even een ijsje eten in Stavoren'), maar aan een dagje sleutelen in de werkplaats beleven de broers net zo veel plezier. Dat is trouwens maar goed ook, want het aantal projecten dat ligt te wachten is talrijk. Twintig? dertig? Misschien wel meer... **CR**

Beamish

Trial is in ons land een kleine sport. Geen wonder dat je de klassieke Beamish-Suzuki-trialmotoren hier nooit ziet. Maar in Engeland zijn deze specifieke motorfietsen uit de jaren zeventig nog altijd populair en bestaat er zelfs een Beamish Owners Club. Ze hebben een zeer informatieve website: www.beamishowners-club.com (zonder streepje).

OPKNAPPEN DOEN DE BROERS ZO VEEL MOGELIJK ZELF.