

TIMELESS
**AUTO
MOTO**

40 PAGIN
ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLAS

- CITROEN GS • DODGE CHARGER R/T SE • GLAS 2
- RETROMOBILE • SUZUKI T 500 • BMW R45 • BR
- AUTO'S DIE DE AMERIKAANSE AUTOMOBIELINDUST

WWW



34^e jaargang, april 2018, nr. 4 - Prijs los nr. € 4,99 - bij abo slechts € 3,-



MOTOR: **SUZUKI T 500**



DE LIEFHEBBER: **CITROEN GS**

DE SUZUKI T 500

SNEL EN BESCHAAFD

DOOR MARINA BLOCK

Met deze snelle, krachtige, soepel presterende 500 cc tweetakttwin zette Suzuki een beschaafde, maar beresterke krachtpatser in de markt. Die T500 was in 1967 het zwaarste model van de Suzuki familie uit Hamamatsu. En hij was ook nog eens scherp geprijsd. De T500 werd dan ook een absolute verkoopknaller. Daarbij telde - zeker voor de prestigegevoelige Japanners - ook dat deze Suzuki de eerste Japanse motorfiets was in wat toen "de Koningsklasse", de 500 cc klasse, werd genoemd. En grotere tweetakttwinns waren er ook al niet.



Die Koningsklasse was tot op dat moment de speeltuin van de Europese fabrikanten met hun viertaktmotorfietsen. Het kleingoed was tot op dat moment de markt voor de Japanners, en de Europese - de Britse - fabrikanten onderschatten de potentie van de Japanners op een ongelooflijke manier. Maar in The States hadden de Japanse 250- en 350 cc machines al hele

bendes enthousiaste kopers gevonden. En de Honda C en CB modellen van 250- en 305 cc met hun bovenliggende nokkenassen bedienden er de mensen die niet van koppen zonder kleppen hielden. De Britten bleven ziende blind en horende doof. De nieuwe, zware Suzuki werd met open armen ontvangen. Hij had status en prestige omdat er tot op dat moment nog nooit motorfabrikanten waren geweest die zo'n dikke tweetakt betrouwbaar en in serie hadden gebouwd. Het enthousiasme groeide nog meer toen de machine ondanks zijn

scheppe prijs sterk, snel en betrouwbaar bleek. De T500 stond daarmee aan de wieg van alle tweetakten met een grote cilinderinhoud, een ras dat tot ongeveer het midden van de jaren zeventig het onbetwiste terrein van Japanse motorfabrikanten was. Want ook Yamaha en Kawasaki zagen dat er klanten voor zulke machines waren. Bovendien hadden die fabrikanten er baat bij om tegenhangers van de wereldwijd steeds beter verkopende Honda's in eigen huis te hebben.

- MOTOR -

DE SUZUKI T 500

SNEL EN BESCHAAFD

DOOR MARINA BLOCK

Met deze snelle, krachtige, soepel presterende 500 cc tweetakttwin zette Suzuki een beschaafde, maar beresterke krachtpatser in de markt. Die T500 was in 1967 het zwaarste model van de Suzuki familie uit Hamamatsu. En hij was ook nog eens scherp geprijsd. De T500 werd dan ook een absolute verkoopknaller. Daarbij telde - zeker voor de prestigegevoelige Japanners - ook dat deze Suzuki de eerste Japanse motorfiets was in wat toen "de Koningsklasse", de 500 cc klasse, werd genoemd. En grotere tweetakttwins waren er ook al niet.



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:	Tweetakttwin, luchtgekoeld
Cilinderinhoud:	492 cc
Boring x slag:	70 mm x 64 mm
Compressie:	6,6:1
Vermogen:	47 pk bij 7000 rpm
Topsnelheid:	ca. 175 km/h
Carburatie:	2 x Ø 34 Mikuni-carburateur
Ontsteking:	12 Volt accu/bobine ontsteking
Smering:	Gescheiden lastafhankelijk smeersysteem.
Versnellingen:	Vijf versnellingen
Koppeling:	Meervoudige plaatkoppeling in oliebad
Frame:	Stalen dubbel wiegframe
Voorwielophanging:	hydraulisch gedempte telescoop, 110 mm veerweg
Achterwielophanging:	Swingarm, stereodempers, 70 mm-veerweg
Voorrem:	180 mm duplex trommelrem
Achterrem:	160 mm simplex-trommelrem
Wielbasis:	1455 mm
Lengte:	2190 mm
Zithoogte:	ca. 780 mm
Gewicht:	ca. 180 kg
Tank inhoud:	14 l
Verbruik:	ca. 1 op 14
Banden V/A:	3.25-19, 4.00-18
Productieperiode:	1967-1977 (1976 en 1977: GT 500)



BESCHAAFD

Bij Suzuki zette men zich op tweetaktgebied in voor kwaliteit, beschaving, kracht en comfort. De Kawasaki's en Yamaha's waren afgetrainde sportievelingen met een luidkeelse ademhaling en mechaniek. Daar was ook markt voor trouwens. Maar op een dikke Suzuki tweetakt kon je ook rustige, lange toertochten maken en bij thuiskomst bleven de buien je vriendelijk groeten. Toch waren die Suzuki's ook nog eens snel. Hun genen kwamen immers uit de racerij. Want wedstrijdsuccessen waren voor de Amerikaanse markt een absolute noodzaak om verkopen te genereren. En dat gold natuurlijk ook voor de T500.

SPORTIEVE SUCCESSEN

De wedstrijdsuccessen van Suzuki in the States in de jaren zestig werden trouwens behaald onder hoede van een vijftiger: Ernst Degner, de voormalige fabrieksrijder van het (toen hoogst innovatieve) MZ, was na de bouw van de muur in 1961 in de armen van Suzuki gevlogen. Degner, die tot op dat moment 59 wedstrijden op wereldkampioenschapsniveau had verreden, had de techniek van de MZ racers in de vingers en tussen de oren. En daar waren ze bij Suzuki meer dan blij mee. Hij was een belangrijke factor

in de ontwikkeling van de 50 cc GP racer en won in 1962 de wereldtitel in de nieuwe 50 cc klasse. De jaren daarna claimde Suzuki steeds meer podiumplaatsen. In de jaren zestig pakte Suzuki zes wereldtitels in de 50 cc klasse. Daarna ging het merk de strijd aan in de zwaardere klassen. En dat deed het ook met succes.

VOLWASSEN

Intussen was de Suzuki T500 een volwassen, doordachte machine, die bij zijn presentatie op de London Motorshow een ware aandachtsmagneet was. En tijdens de befaamde 200 mijlsrace van Daytona liet de T500 in 1967 zien waar de concurrenten bang voor, en de kopers enthousiast over waren. Met Ron Grant als piloot behaalde de nieuwigeling een indrukwekkende vijfde plaats tussen de Harley's, BSA's en Triumphs. Bovendien liet de Suzuki ook op de bloedhete Bonneville zoutvlakte en in de helse temperaturen van Death Valley zien dat hij overal het hoofd koel kon houden. De Amerikanen waren daarbij dolenthousiast over het koppel, de sprintkwaliteiten en de topsnelheid.

TOPPER

De T500 'Cobra's' met hun suède zitjes gingen er als warme donuts over de toonbank. In

Europa kregen we de fantastische twin wat later. Maar met zijn zege in 1970 in de productieklassen van de Tourist Trophy waarbij hij drie Triumph Daytona's achter zich liet, zette Frank Wilby ook in de oude wereld de T 500 in de schijnwerpers. Qua techniek, en aan het begin ook qua uiterlijk, was de T500 heel direct familie van de door Masanao Shimizu ontwikkelde Suzuki T20 250 cc tweetakttwin. Een topper uit The Sixties. Die razendrappe tweewieler kwam in 1965 op de markt en zette daar meteen de norm. Hij was een van de snelste kwartliteren, met het hoogste vermogen per liter en hij had als eerste serie seriemotorfiets een zesversnellingsbak, een fenomeen dat voor die tijd alleen aan racemotorfietsen was gegund. De T20 kreeg pas echte concurrentie toen een jaar later de Kawasaki 250 A1 gepresenteerd werd.

CONSERVATIEF

Terug naar de T500: De krachtbron van de nieuwe halve liter leverde stevig vermogen uit een beschaafd en betrouwbaar blok. Carter en cilinders waren van lichtmetaal, het blok was rijwindgekoeld en de mengselvoorziening was zuigergestuurd.

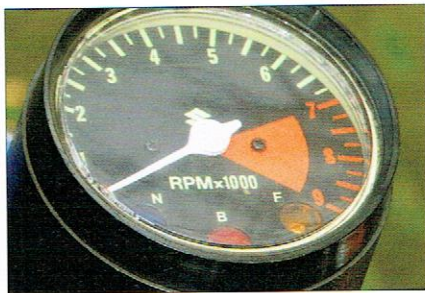
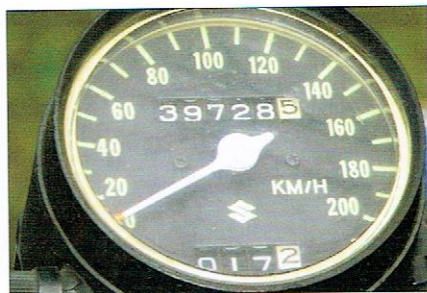
De krukas met zijn krukappen op 180° liep in drie volwassen rollagers. De boring en slag

Die Koningsklasse was tot op dat moment de speeltuin van de Europese fabrikanten met hun viertaktmotorfietsen. Het kleingoed was tot op dat moment de markt voor de Japanners, en de Europese - de Britse - fabrikanten onderschatten de potentie van de Japanners op een ongelooflijke manier. Maar in The States hadden de Japanse 250- en 350 cc machines al hele

bendes enthousiaste kopers gevonden. En de Honda C en CB modellen van 250- en 305 cc met hun bovenliggende nokkenassen bedienden er de mensen die niet van koppen zonder kleppen hielden. De Britten bleven ziende blind en horende doof. De nieuwe, zware Suzuki werd met open armen ontvangen. Hij had status en prestige omdat er tot op dat moment nog nooit motorfabrikanten waren geweest die zo'n dikke tweetakt betrouwbaar en in serie hadden gebouwd. Het enthousiasme groeide nog meer toen de machine ondanks zijn

scherpe prijs sterk, snel en betrouwbaar bleek. De T500 stond daarmee aan de wieg van alle tweetakten met een grote cilinderinhoud, een ras dat tot ongeveer het midden van de jaren zeventig het onbetwiste terrein van Japanse motorfabrikanten was. Want ook Yamaha en Kawasaki zagen dat er klanten voor zulke machines waren. Bovendien hadden die fabrikanten er baat bij om tegenhangers van de wereldwijd steeds beter verkopende Honda's in eigen huis te hebben.





Twee Mikuni schuifcarbureurs van 34 mm



Voor een passende - nou ja: in het heetst van de strijd was het krap aan - vertraging zorgde een trommelrem van 180 mm diameter met twee oplopende schoenen

waren met 70- en 64 mm hetzelfde als bij de 250 cc eencilinder Suzuki uit het inmiddels gegroeide Suzuki-aanbod. Bij de T500 resulteerde dat in een cilinderinhoud van 492 cc. Het blok zat, omdat het een tweetakt was, simpel in elkaar. Maar er was wel over dingen nagedacht. Zo was er een aparte oliepompe aan boord en hadden de zuigers spoelvensters. De twin leverde 47 pk bij 7000 rpm en dat resulteerde in een topsnelheid van 170+ km/h. Als tweetakt was hij met een compressieverhouding van 6,6:1 serieus gecompriemd en inademen deed de Suzuki door twee Mikuni schuifcarbureurs met een diameter van 34 mm. Daarmee was de T500 erg dorstig. Daar werd later wat aan gedaan door - onder meer - de carbureurs 2 mm kleiner te kiezen. Natuurlijk had de Suzuki een 12V boordspanning. Maar hij had geen startmotor. Dat was met de compressie van deze tweetakt ook niet echt nodig. De T500 was een makkelijke starter. Net zo makkelijk was de olievoorziening van de motor, de smeerolie werd door middel van Suzuki's Posi-Force systeem naar gelang de belasting van de motor gedoseerd via de stand van het gashandvat. Die aanpak ontsloeg de berijder niet alleen van het geknoei met mengsmering, maar zorgde ook voor een veel gerichter smering in het fettige duister van de motor. Het vergrootte de inzet-

baarheid van de grote Suzuki aanzienlijk. Nog meer slim denken zat er in de opbouw van het motorblok. Daar kon, afhankelijk van de markt en de vraag gekozen worden tussen links- of rechts schakelen. De schakelas liep door het hele blok heen en was aan de 'loze' kant keurig afgedopt met een plastic hoedje. Oh ja: De voetrem kon dus naar keuze ook links of rechts gemonteerd worden. En de versnellingsbak had vijf, goed op elkaar afgestemde, versnellingen.

LEVENDIG

Het rijwielgedeelte van Suzuki's vlaggenschip was gebaseerd op dat van de T20. Het bestond uit een dubbel stalen wiegframe en een hydraulisch gedempte voorvork met een veerweg van 110 mm en een swingarm met vijfvoudig verstelbare veerelementen aan de achterkant. Voor een passende - nou ja: in het heetst van de strijd was het krap aan - vertraging zorgde een trommelrem van 180 mm diameter met twee oplopende schoenen. In het achterwiel zat een enkel werkende trommel van 160 mm. Vanaf 1976 was de Suzuki 500 leverbaar met een schijfrem in het voorwiel. Het hele spul woog rijklaar zo'n 180 kilo, dat was niet zwaar voor een 500 cc motorfiets. En of dat allemaal garant stond voor pure motorpret? Nog even niet. Want de wielbasis van de eerste modellen was aan de

korte kant waardoor de grote T erg levendig op de ondergrond en stuurbewegingen reageerde. Maar daar kwam in 1969 verandering in. Toen kwam de nieuwe versie, de Titan. De wielbasis daar van was gegroeid tot 1455 mm. Die update zorgde voor meer gestrekte, moderner ogende lijnen. Suzuki's grootste had de Sixties verlaten. Het unieke motorkarakter was behouden (maar de motor was minder dorstig geworden) en de T500 II had andere zuigers en een andere poorttiming. Het rijwielgedeelte voldeed nu ook aan de eisen van sportieve rijders. Alleen heel sportieve rijders verstevigden de achtervork.

De uiterlijke verschillen van de nieuwe generatie zaten hem in cilinders met 11 in plaats van 19 koelribben, een veranderd tankdesign, een nieuwe buddyseat, andere zijdeksels, her-stileerde spatborden en een nieuwe klokkenwinkel. Samen met de scherpe prijsstelling maakte dat van de nieuwe T met zijn kenmerkende sound een verkooptopper. De verschillende jaargangen van de ruim van chroomdelen voorzien Suzuki onderscheidde zich door andere lakschema's, maar de techniek en het uiterlijk bleven vrijwel ongewijzigd. De GT 500 A en de GT 500 B uit respectievelijk 1976 en 1977 waren de zwanenzang van het tijdperk van de grote tweetaktwins. Het concept was ingehaald door de Amerikaanse emissie-eisen. Suzuki moest verder gaan met fietsen met kleppen. En dat werd de GS reeks die intussen bekend staat om zijn legendarische betrouwbaarheid.