

ACTOR

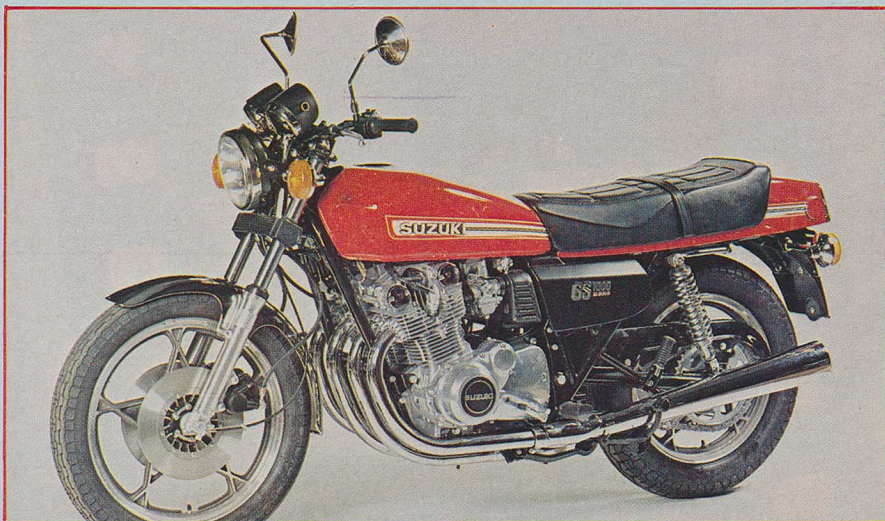
elke week a otornieuws

1 4 januari 1980
67^e jaargang
f. 2,75-45 bfrs

• Rijindruk
Yamaha
DT 175 MX

• 50.000 km
met
Suzuki's 1000

EEN HALVE TON MET EEN LITER 50.000 KILOMETERTEST SUZUKI GS 1000



„Een halve ton met een liter” is ditmaal de vlag die een wel erg ongebruikelijke lading dekt: een 50.000 km-test van Suzuki’s vlaggeschip tot nu toe, de GS 1000.

Eind '77 werd deze machine voor het eerst aan den volke getoond op de Parijse show in het Palais des Expositions.

Steunend op de reputatie van de kleine broer van de 1000, de GS 750, werd besloten de nieuweling in de schuur te zetten. In eerste instantie was dat uitsluitend bedoeld om de vervanging van de tot dat moment in gebruik zijnde 750 te bewerkstelligen (naast de altijd aanwezige hebzucht voor „het nieuwste” natuurlijk, je kunt de boog niet altijd gespannen houden ten slotte), maar toen in de loop van maanden de kilometerteller de draaisnelheid van een middelgrote benzinepompschaal begon te vertonen, groeide al snel het idee om er een soort „test der tests” van te maken. Het voorwiel werd in eerste instantie gericht op 25.000 en later zelfs op een halve ton.

De geteste machine, moeten we er eerlijkheidshalve aan toevoegen, is er een uit de allereerste serie. Maar dat risico, kinderziektes zijn immers altijd mogelijk, werd toch genomen. En terecht naar nu gebleken is, want de Soes heeft zijn halve ton bijna probleemloos overmeesterd...

De GS1000 is nu ongeveer anderhalf jaar in de handel. Hij bleek oerbetrouwbaar.



Achter de handgrepen zat die vele, vele kilometers Ger van Gulik, onze (heel toepasselijk) endurance-medewerker, die de Suzuki voornamelijk van stal haalde in de weekeinden voor echt lange ritten als toertochten, treffens en andere vrijetijdsondernemingen. Naast de gang kris-kras door het eigen land kwam de machine vele malen over de grens. Zwitserse, Oostenrijkse en Franse Alpenpassen werden diverse malen genomen, terwijl ook een hele lange tocht naar Griekenland via Italië en Joegoslavië in de biografie van deze 1000 opgenomen kon worden. Een niet gering aantal kilometers ging ook nog zitten in het bezoeken van enduranceraces.

De rijstijl was daarbij wat we in een rijdersrapport met „B” aanduiden, gematigd maar snel.

Pittig rijden op binnenwegen bleek een grote charme van de machine en daar was hij dan ook vaak te vinden.

In Nederland werd om voor de hand liggende redenen zelden voluit gereden, in andere landen zoals Duitsland echter werd de kraan regelmatig opengeschoefd. Zonder stroomlijn of buitenmodel stierenek hou je dat echter niet vol.

Een in leer gestoken Ger (80 kilo), tanktas en wat handbagage achterop bracht de 1000 tot ongeveer 220 op de teller.

Op de Duitse autobahnen werd doorgaans tussen de 160 en 170 gekruist.

De in de folder opgegeven snelheid (215) blijkt dus realistisch, zelfs met wat bagage. De snelle rekenaar zal inmiddels uitgerkend hebben dat we de halve ton in ongeveer anderhalf jaar binnensleepten. In de afgelopen griezelig gladde winter echter stond de machine drie maanden stil; er zijn ten slotte grenzen...

Aanpassingen

Zoals elke motorfiets kreeg ook de Suzuki in de loop der tijd wat aanpassingen te verwerken; een prijszig, maar rijplezierverhogend gebeuren.

Begonnen werd met een VDO quartz klokje (f 128,-) om van gedoe met het horloge af te zijn en toch op tijd bij MOTOR te arriveren en een hydraulische stuurdemper (instel-

baar f 50,-) voor de rechttere weg en langere tochten. De helaas niet met elektronische ontsteking uitgeruste motor, lastig als er flink kilometers gevreten wordt, werd aangepast met een Kröber set.

Het éénmaal in de twee maanden stellen was daarmee over.

Voor f 450,- kon de Kröber niet bepaald een koopje genoemd worden. De set bestaat uit twee kastjes (dichtgegoten), pick-ups, grondplaat en een busje waarop zelf een vaantje gelast moest worden.

De kastjes verdwenen in het „kontje” (waar normaal het gereedschap ligt).

De ontsteking had overigens al 53.000 km achter de rug op een Honda 750.

Er kwam ook nog een contactdoosje op voor een lampje (tent, reparaties).

De zitpositie werd aangepakt door uit de buddy één van de twee ingenieus ingebouwde plakken rubber te halen, wat een soort CBX-buddy opleverde (plak 20 mm dik). Merkwaardig is overigens dat men nog steeds een „gemiddelde” positie inbouwt en er geen stelmogelijkheden van voetstunen, pedalen en stuur worden verzorgd.

Duo-passagiers waren doorgaans goed over „hun” deel van de motor te spreken. Die helft werd dus maar zo gelaten.

Omdat er niet meteen een goed passend en

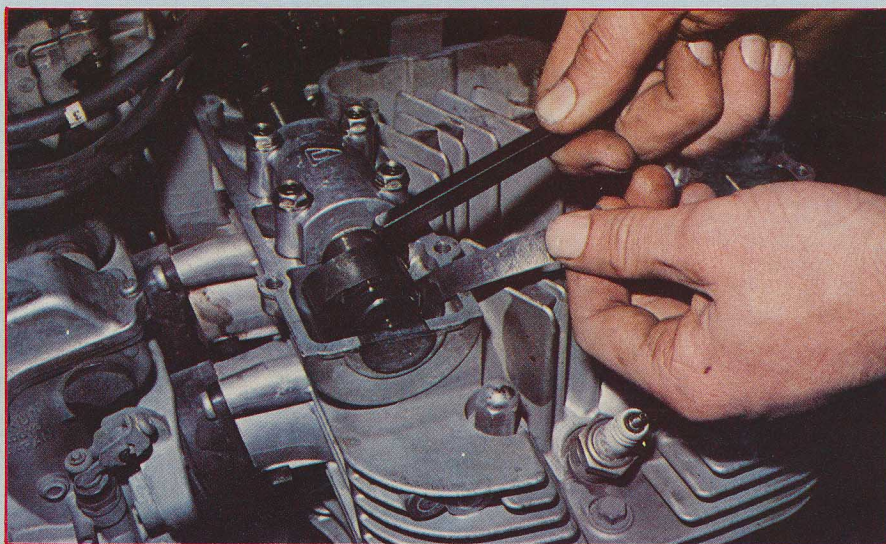
geld (f 395,-), maar bleek op de lange duur wel meer comfort en niet te veel ongewenste stuurreacties te bieden.

De top kwam iets hoger te liggen. Groot voordeel is het droog blijven van de handen bij regenweer.

De kuip werd zo afgesteld dat de helm net

Experimenten met Koni's en een stuurdemper brachten ook geen soulaas.

De importeur, die zonder te weten wie het hier betrof prettig meewerkte, controleerde balhoofd, achtervorklagering en monteerde andere wielen. Zonder succes overigens. Informeren bij andere GS1000 rijders leer-



boven de rand uitkwam.

Om meer te zien dan de eigen ellebogen werden twee blokjes (25 mm dik) onder de spiegels gezet.

Wegligging

Over de weigenschappen hebben we het natuurlijk altijd al in de roadtest, maar we waren toch wel benieuwd of zo'n op een beperkt aantal (in verhouding met deze test) kilometers gebaseerde mening stand houdt door de tienduizenden kilometers heen.

Deze GS1000 bleek behoorlijk stabiel te zijn op de autoweg, maar wel enigszins gevoelig voor richeltjes, in niet hinderlijke mate. Ook op de binnenweg is hij thuis. Hij laat zich daar relatief makkelijk heen en weer smijten en is zeker in een bocht te leggen.

Mede door zijn gewicht bleek hij daarin menig klassegeneoot de baas (254 kg vol is een gunstige waarde).

Daar heeft men bij Suzuki dan ook haar uiterste best gedaan het gewicht te beperken. Het blok is bijvoorbeeld 4,5 kg lichter dan de 750. Dit verschil vinden we terug in een lichter carter, krukas (geen volle wangen) en de afwezigheid van een kickstart-mechanisme. Het sturen heeft helaas ook wat minder positieve indrukken opgeleverd. Tot pakweg 160 gaat alles goed, maar daar boven begint de Soes in lange bochten wat te slingeren.

Na enkele duizenden kilometers werd dit trouwens snel erger.

Experimenten met de schokdemperafstelling hielpen enigszins. In dit bepaalde geval kwamen we tot de stand 4-4 en 1.7 bar in de voorvork.

Het slingeren bleef echter duidelijk voelbaar.

de ons dat dit euvel meer voor komt. Overigens gaven bandenexperimenten (Conti en Metzeler) geen groot voordeel t.o.v. de standaard IRC's.

Van andere rijders vernamen we dat een wat uitgebreidere ingreep wel aanzienlijk betere resultaten oplevert.

De voorvork is van huis uit erg soepel en comfortabel, zodat onoffenheden makkelijk opgevangen worden. Prettig voor toeren dus, maar voor het snelle werk wat te slapjes. De oplossing ligt in dikkere voorvorkolie (SAE 30, 260 cc per poot) en een verhoogde veerspanning.

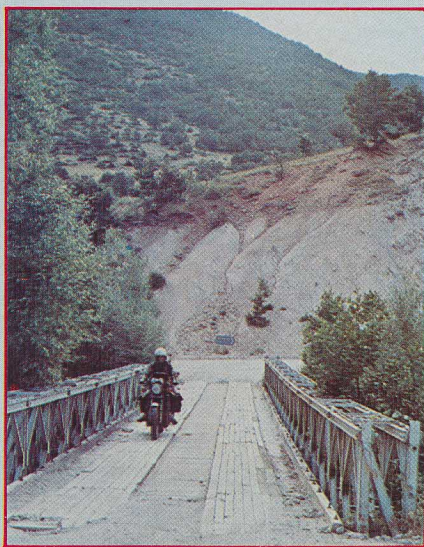
De veerspanning kan verhoogd worden door busjes van 3 tot 4 cm in de vork te zetten. Het comfort gaat daar natuurlijk niet mee vooruit. De keuze is aan de rijder zelf.

Onderhoud, reparaties

Het onderhoud werd grotendeels in eigen

(Boven) Klepspanning stellen. De plaatjes (shims) lopen met 0,05 mm op.

(Onder) Het uiterlijk van het blok na dik een halve ton.



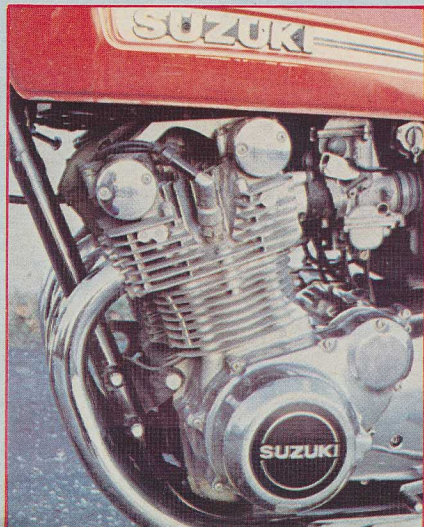
De machine bracht ons onder andere naar Joegoslavië. Niet alle wegen zijn geasfalteerd.

stevig bagagerek te vinden was (we hebben het er onlangs nog over gehad), werd een rekje gemaakt van roestvast staal 304, diameter rond 17 rond 13, wanddikte 1,5 en 13 mm.

Het geheel werd strak om de buddy heen gebouwd en ziet er daardoor verzorgd uit. Aan het rekje kunnen twee canvas tassen van 25 liter gehangen worden.

Een nuttige toevoeging waartoe na een bos kilometers overgegaan werd was ook nog een stuurkuipje.

Het Jos Schurgers kuipje, de grote met sportspiegels, kostte weliswaar even wat



beheer verricht, waarvoor onder andere voor f 65,- een klepstelhefboompje gekocht moest worden (waarna met een pin-cetje de klepstelplaatjes uitgenomen kunnen worden).

Omdat de klepspelings nauwelijks verliep (op 50.000 km na 7 maal stellen, tien plaat-

In de beginperiode sneuvelden nogal wat lampjes (oorzaak trillingen en te hoge spanning), wat door tussenzetten van een weerstandje opgelost werd.

Het verversen van de olie hangt wat af van de rijstijl van de bestuurder; wij kwamen op een termijn van 3.500 à 4.000 km (in een



jes vervangen) werd de steltermijn ten slotte op 8000 km gekozen. Kosten voor een ruilplaatje bleken f 4,50, een nieuw f 7,50. De Mikuni carburateurs zijn in het totaal vier maal gesteld (slechts weinig afwijking). De Kröber ontsteking behoeft geen onderhoud, maar gaf op de terugweg van de laatste Bol d'Or de geest. Met 400 km voor de boeg bleek het een goede greep toch maar de oude ontsteking mee te nemen. De Kröber was overleden aan een uitgelubberd busje met gevertje.

vakantie zelfs eenmaal 8.000 km).

We waren nieuwsgierig wat al die kilometers op den duur aan het verbruik zouden veranderen. Welnu, dat verbruik steeg niet noemenswaardig. Een laatste meting wees (bij hoge snelheden) een verbruik van 0,6 liter op 1.480 km uit. Het oliefilter (normale termijn 5.000 km) werd uiteindelijk om de 10.000 vervangen. Kosten f 12,-.

Zo ook wat het luchtfilter betreft. De fabriek geeft als reinigingsmoment aan „om de 3.000 km”. Als proef vervangen we het filter in 50.000 km in het geheel niet, hij werd natuurlijk wel goed in de gaten gehouden. Dit resultaat hoeft men niet te zien als een vrijbrief voor gerommel, een andere fiets kan best wel regelmatige vervanging nodig hebben.

Ook twee andere waarden waarnaar we nieuwsgierig waren, verbruik en topsnelheid, bleven nagenoeg gelijk door de hele test.

Na 42.000 km sneuvelde de halogeenlamp vóór (f 48,-), geen gek resultaat omdat het licht bijna continu brandde.

De in de beginperiode regelmatig doorbrandende ontstekingszekering werd vervangen door een 15A exemplaar, waarmee dat ook opgelost was.

De wat slordig weggewerkte bedrading leek ons een mogelijke bron van problemen, maar regelmatig nalopen leverde toch geen (schuur)problemen op.

De uit zich zelf opklappende jiffy was lange tijd een verrassend aspect. Vervelend was het moment dat hij door vuil een keer niet inklapte. Het scharnierpunt moet dus nu en dan bekeken worden.

Elementen

De betrouwbaarheid van de schakelaars op het stuur en het contactslot liet niets te wensen over.

De GS1000 kreeg enkele toevoegingen.

Olieverbruik

Bij gematigde rijstijl, 0,4 liter op 2.400 km.

Bij hoge snelheden (160-210), 0,5 liter op 1.000 km.

Benzineverbruik

Constante snelheid 120, 1:19,4.

Constante snelheid 165, 1:13.

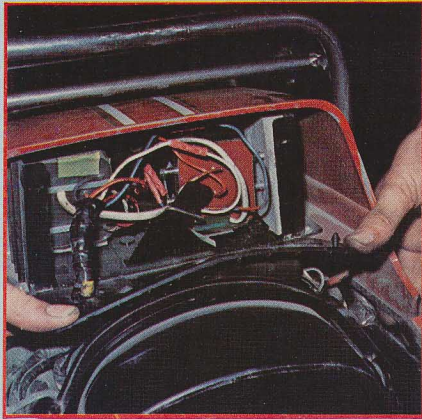
Volgas, 1:9 tot 1:10.

Gemiddeld verbruik, binnenweg 1:15 tot 1:16.

Actieradius, gemiddeld gebruik ca. 290 km.

Tankstop in Joegoslavië, Omsk ten voeten uit . . .





De ontsteking in 't kontje en (onder) de diepere buddy.

Vóór kon het nastellen van de luchtdruk beperkt blijven tot een maandelijkse controle waarbij soms een pietsje lucht toegevoegd moest worden. Via verlengde ventielstukken kwamen we onlangs als beste oplossing op een verbindingstukje tussen de poten met één ventieltje. De remwerking van de drie schijven bleef constant (dus ook bij regen wanneer het even oppassen geblazen was).

Slijtage

Tot onze niet geringe vreugde blijkt de GS1000 er na een halve ton en anderhalf jaar gebruik nog zeer redelijk uit te zien. We hadden het slechter verwacht. Het onderhoud heeft bestaan uit een maandelijks „afspoeibeurtje” en de motor stond 's nachts in een droge schuur.

Bandenslijtage was niet de ergste kostenpost. Gemiddeld kwamen we met de dikke 4.50-17 achterband 9 tot 10.000 km. In 48.000 km smeerden we acht banden over Europa.

De revue passeerden: IRC, Continental (2), Dunlop (Japans) en Metzeler.

Voor normaal gebruik sprong geen van de banden er eigenlijk ver uit.

De Metzeler en IRC bleken het langst mee te gaan (10.000 km).

De voorbanden gingen 15 tot 17.000 km mee. Een Metzeler Trophy leverde een wat merkwaardig slijtagebeeld op: zijkanten versleten en midden nog redelijk. Zou dat door het bochtenwerk komen?

Remblokjes vervangen komt niet te vaak voor: de achterblokjes moesten er bij 27.000 uit en de voorblokjes zaten er nog in. Ze zijn nu aan vervanging toe.

De bougies hielden het doorgaans zo'n 20.000 km uit en de kappen hebben we maar laten zitten. Ondanks hun metalen hulsjes bleven ze probleemloos.

De originele „O-ring” ketting was een lang leven beschoren (19.000) tot de rode streep op de kettingspanner bereikt was. Het normale onderhoud (olie op buitenzijde met een kwastje) bleek voldoende.

Stellen gebeurde op 1.500 km intervallen. De prijs van de standaardketting is f 400,-, dat is f 4,16 per schakel, zodat er maar voor een andere gekozen werd.

De zelfsmerende Tsubaki die hem verving ging weliswaar minder lang mee (ruim 10.000) maar was toch aanzienlijk goedkoper met een prijs van f 130,-.

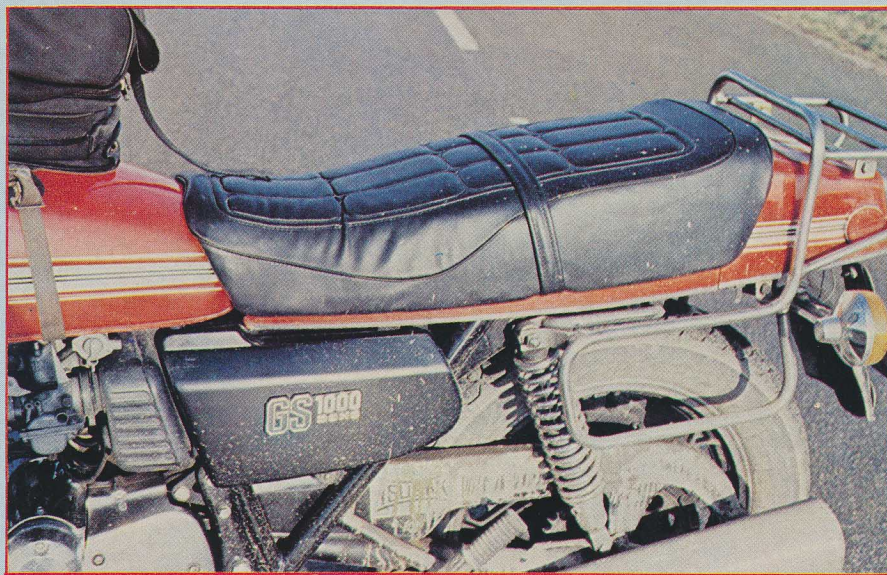
De exacte cijfers rond de benzine en olie treft u in een apart kader aan.

Al met al

Al met al bleek de GS 1000, afgezien van het onrustige weggedrag bij hoge snelheden, een fiets waarover we tevreden kunnen zijn. Voor een gematigde prijs biedt hij veel. Betrouwbaarheid en redelijk verbruik zijn sterke punten.

Buiten de normale slijtende onderdelen is er eigenlijk weinig stuk gegaan en enkele aan slijtage onderhevige delen als balhoofd en swingarmagers behoeften zelfs geen vervanging. Wat kapot ging was een toeren-tellerkabel, vijf lampjes, een voorlamp en vier zekeringen. Voorwaar geen slechte beurt.

GER VAN GULIK



De bediening wende niet; schakelaars en drukknoppen zijn wat onlogisch geplaatst en bleken met dikke handschoenen moeilijk te bedienen.

Koppelhendel en gas bleven ook na lange tijd goed te bedienen.

De versnellingsbak begon in de lagere overbrengingen wat te klikken.

De grote souplesse van de motor, naast de topsnelheid, bleef gewoon zoals het in het begin was.

Een onderdeel waar ook weer onze speciale belangstelling naar uitging was het schokdemperpaar.

Ze bleven de volle 50.000 km goed instelbaar, maar zijn nu aan het eind van de test echt aan vervanging toe. Geen slecht resultaat toch voor een demper die nog maar zo onlangs met de benaming „Japanse fiets-pomp” rondreed.

Het probleemloze filter. De accu is even lastiger te bereiken.



Het J. S. kuipje verbeterde de stroomlijn.

