



**T**wee cilinders, twee kleppen per cilinder, gespaakte wielen, kortom het lijkt erop dat we deze keer een heel andere testmotor onder handen hebben in vergelijking met de machines uit de afgelopen nummers. De Suzuki GR 650 lijkt een beetje nostalgisch. Maar biedt desondanks veel moderne techniek. Dus zonder twijfel tijd voor een test van deze tweepitter.

**TEST SUZUKI GR 650**

**MODERNE TECHNIEK  
VOOR EEN  
NOSTALGISCHE PRIJS**



Er mondt een extra kanaal uit in het inlaatkanaal waardoor de richting van het mengsel de juiste kant wordt opgestuurd. De draaiknop dient voor het verstelen van de veerspanning.

Het is drie maanden geleden dat ik voor het laatst op een motorfiets heb gereden algezien van off-road's - waar geen stroomlijn gemonteerd was. Ik sta in cubo of ik op de Suzi een eenvoudig ruitje wil of niet mis. In eerste instantie -wanneer ik boven de 100 kilometer per uur kom- merk ik dat m'n nekspieren de laatste tijd weinig getraind zijn om hoofd en anderhalve kilo helm tegen de wind in te duwen. Maar na een kilometer of vijf begint ik het toch wel weer leuk te vinden. Is dat soelen van de wind om je hoofd nu eigenlijk niet het de charme van het motorrijden? En als ik nog een stuk verder ben gereden valt het met de winddruk tegen je hoofd best mee. Ik rij weer motor zoals dat vroeger zo gewoon

was. Het geheel wordt nog ondersteund door het geluid dat de motor produceert. Ondanks dat je nauwelijks last hebt van trillingen voel je de motor toch haar werk doen.

### Moderne techniek

Eind 1982 werd de Suzuki GR 650 gelanceerd. Vorig jaar was de machine nog niet opgenomen in het leveringsprogramma van de Nederlandse importeur. Nu wel. Gelukkig. De tweecilinder heeft een cilinderinhoud van 651 cc, wat wordt verkregen door een boring en slag van 77 x 70 millimeter. De krukappen staan ten opzichte van elkaar 180° gedraaid. Dat verklaart ook dat regelmatig onregelmatig geluid van

de verbrandingslagen, die elkaar dus onregelmatig opvolgen. De Engelsen leten bij hun twins beide zuigers meestal gelijktijdig op en neer gaan waardoor de verbrandingslagen elkaar wel regelmatig opvolgen. Om de krukas in zo'n geval te balanceren werd ze meestal erg zwaar uitgevoerd om als tegenwicht te dienen voor de beide krukappen met drijfslangen en zuigers. De Suzuki twin kan niet geheel trillingenvrij draaien en daarom heeft men een balansas gemonteerd die voor het blok zit. De contragewichten op deze balansassen zitten precies tegenover de krukappen en draaien tegengesteld. In alle standen van de krukas zitten de contragewichten op de balansas precies tegengesteld

waardoor het geheel in evenwicht is. Daarnaast heeft de motor een vlieg wiel om de motor bij lage toerentallen mooi „rond“ te laten lopen. Dat vlieg wiel is vrij zwaar uitgevoerd. Te zwaar eigenlijk om goed hoge toerentallen te kunnen draaien. Maar daar heeft Suzuki wel op bedacht. Tot 2500 toeren is het vlieg wiel zwaar. Daarboven wordt door middel van een vlieg-wielkoppeling een deel van dat vlieg wiel als het ware losgekoppeld. Opletterde lezers kennen dit verhaal al. In nummer 25 van vorig jaar werd er uitgebreid over geschreven. In de praktijk merk je van dat loskoppelen niets. Wol loopt de motor bij lage toerentallen mooi rond terwijl de machine bij het gasgeven ook snel opneemt.



Sober, maar functioneel en nauwkeurig aanwijzend instrumentarium. Alleen de controlelampjes voor de anspanningslichten vallen (zeker met een gemonteerde tanktas) enigszins buiten beeld.



Verchromd spaarbord, lichtmetalen velgen en een enkele schijfrem



Effektieve trommelrem in het achterwiel

### Arme motor

Maar Suzuki doet meer. Ook de „bovenkamer“ van de Suzuki kent haar bijzonderheden. Suzuki heeft veel onderzoek gedaan naar de ideale vorm voor verbrandingskamers. De vierkleppers hebben verbrandingskamers met de fraaie type-aanduiding TSCC. Nu noemt men het Twin Dome verbrandingskamer. De vorm van de zuigerkop en cilinderkop zijn zodanig dat tijdens de compressieslag een goede werveling ontstaat. Bovendien heeft men door de venturi-vormige inlaat de gasstroom extra snelheid kunnen geven. En om het gas nu ook nog de goede kant op te sturen heeft men nog een grap bedacht, die bovendien als voordeel heeft dat de motor met een arme mengsel toch goed loopt. Die grap is een extra luchtinlaat buiten de karburateur om die uitmond in het inlaatkanaal, net voor de inlaatklep. De lucht zorgt voor de afbuiging van het mengsel in de cilinder en voor een versnelling van het mengsel waardoor de motor zuiniger loopt. De berending van het mengsel geschiedt in twee karburateurs met

een doorlaat van 36 millimeter. De aangezogen lucht wordt „onderweg“ gefilterd in een uitwas schuimfilter. Met behulp van de choke, die vanaf het stuur is te bedienen, start de motor goed, al duurt het wel even voordat de choke weer helemaal in de ruststand gezet kan worden.

We waren benieuwd of de machine werkelijk zuinig zou zijn door de hoogstaande techniek en dus werd het verbruik weer heel precies bijgehouden. Gemiddeld kwamen we uit op een verbruik van 1 op 18,1 met als meest ongunstige uitschieter 1 op 15,7. Het meest zuinige was 1 op 19. Ondanks de kleine tankinhoud konden we bijna 200 kilometer afleggen met één tankvulling waarbij de exacte aanwijzing van de brandstof motor een goed hulpmiddel is om te bepalen hoeveel brandstof nog aanwezig is. De benzinekraan (het kleine kraantje geeft de afmetingen duidelijker aan) is daarentegen moeilijk te bedienen.

## Vijfbak met verlichting

Via de licht of eksakt te bedienen koppeling gaat het motorvermogen de versnellingsbak in. Mede door de korte slag van het schakelpedaal laat de bak zich gemakkelijk schakelen. De versnellingen sluiten goed op elkaar aan. Mocht je echter eens een versnelling te laag zitten, dan neemt de motor toch altijd gemakkelijk op. Door het lampje op het dashboard kun je trouwens altijd zien in welke versnelling de motor staat. Een O-ringenketting is het sluitstuk van de transmissiesleefin.

## Soft chopper?

Op het eerste gezicht lijkt het uiterlijk van de Suzuki GR 650 op dat van een soft chopper. Toch valt de Suzuki niet echt onder deze categorie. Niet zo goed kun je het uiterlijk vergelijken met dat van een Engelse motor van een jaar of wat geleden. Het is maar wat voor uitlog je er aan wilt geven. Duidelijk is, dat de zithoogte met een waarde van 77 centimeter ook voor ridders met korte benen een verademing is. Voeg je daar het comfortabele grote stuur

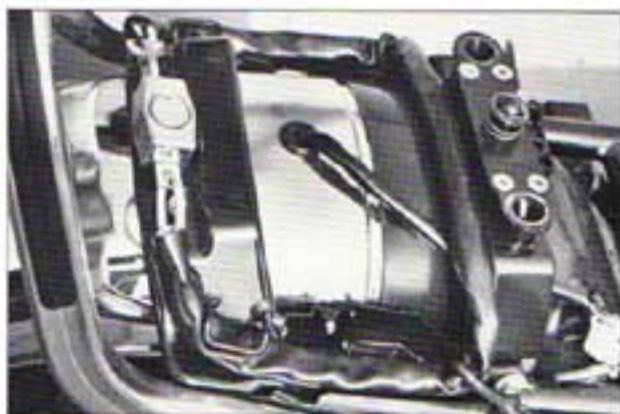
bij dan krijg je een motor die onder alle omstandigheden zeer handzaam aanvoelt.

Het rijwielgedeelte is vrij conventioneel/veerbouw. Het zichtbare deel van het frame is dubbel uitgevoerd. Onder de tank en achter de zijschermen is het wiegframe omkl. De voorvork heeft geen luchtondersteuning of instelbare demping. Gewoon recht-toe, recht-aan met een voorweg van 140 millimeter. De demping zou iets zwaarder mogen zijn om alleen maar lol over de vork te kunnen uiten. Achter wordt de vering en demping verzorgd door één centraal geplaatste veerelement waarvan de voorspanning traploos regelbaar is. De voorweg van 110 millimeter is in de praktijk voldoende. Toch waren we niet helemaal gelukkig met het Full-Floater veersysteem. We willen niet onbeschouden klinken maar toch hebben we liever twee goed werkende dempers gewoon op de achtersvork in plaats van een slechte demper met een mooie naam. Zelfs als je de voorspanning van de veer in de laagste stand zet is de demping te zacht. Dat effect wordt alleen maar duidelijker merkbaar als je de voorspanning verhoogd. Op slechte wegen gaat de machine dansen en wanneer je een bocht eens wat sneller neemt wordt de machine meteen onrustig in het stuur.

Algezien van die demping is het stuurgedrag goed te noemen. De machine wil goed rechtuit. Ondanks de dikke achterband is de gevoeligheid voor lengterichels niet overmatig en ook het insturen van bochten gaat probleemloos. Het lage eigengewicht van 181 kilo (drie kilo lichter dan de in Nederland niet gevoerde versie met gietwielen) doet ons toch weer denken aan de motorfietsen die nu niet meer gemaakt worden maar een jaar of twintig geleden tot de Europese topmerken behoorden.

## Remmen

Het kost weer even tijd om te wennen aan de konvensionele wielen. In het voorwiel zit één



Het bijgeleverde kettingslot heeft een keurig plaatsje gekregen onder de buddy

schijf die voor een grote hoeveelheid stopkracht zorgt waarbij zeker niet overdreven veel handkracht nodig is. Het achterswiel is om een simpele remtrommel gespaakt. Zo'n trommelrem is ook al weer iets op deze motor waar je even aan moet wennen. In zeer positieve zin overgens want de rem werkt perfect. Bij de konventionele wielen horen banden met een binnenband. Gemakkelijk, als je onderweg een spijker oppikt, ook al kloot ik uit veiligheidsoverwegingen liever een tubeless band maar dat is bij dit type velgen niet mogelijk. Het hoofdstuk remmen en wielen wordt - letterlijk en figuurlijk - afgeerd door de spatborden. Geen plastic 'rommel' maar degelijke verchromde eksomplaren. Het wordt weer leuk om in je vrije tijd je motor te poetsen.

## Kompleet

Het dashboard van de Suzuki doet bijna ouderwets aan. Elektronica ontbreekt volledig maar daar kunnen we echt niet wakker van liggen. De twee tellers zijn vrij goed af te lezen, met als kamertekening dat er op de snelheidsmeter iets te veel streepjes staan om echt duidelijk te zijn. Een hooke in de toerenteller is gewenst voor de brandstofmeter waarvan de aanwijzing zeer nauwkeurig is. Tussen de beide tellers zitten controlelampjes en de verordingsindicatie. Het kontaktslot dient alleen voor het contact en het stuurslot zit op de zijkant van het bolhoofd waar je toch wel weer aan moet wennen. Als extra heeft de Suzuki ook nog een kettingslot dat keurig opgeborgen zit onder de buddy. Op de beide stuurhelften vinden we de bekende Suzuki knoppen met een gekombineerde schakelaar voor groot- en dimlicht en richtingaanwijzer. In de staurenden zitten proppen en het stuur zelf is in rubber opgehangen om te voorkomen dat motortrillingen

worden doorgegeven. Je merkt er echt niets van alleen zijn de spiegels boven de honderd kilometer zo wazig dat je echt niet kunt zien of er nu een auto achter je rijdt of een dubbeldeksbus. Zonder moeite rollt de motor op de middenbok en daarnaast is ook de automatische inklapbare zijstandaard eenvoudig te bedienen.

Lees verder op pag 31

## ONDERDELENPRIJEN inclusief BTW afgerond in hele gulden

achtersvork	305
achtersvorkwiel	55
voorkettingwiel	23
uitlaatdemper + complete bocht	357
set (1) remblokken voor	50
set (2) remblokken achter	60
(svp aantal remblokken of remblokken invullen)	
binnenvorkpool	261
voorwiel	363
achtersvorkwiel achter	577
spook voor	57
spook achter	52
koplamp-unit	85
richtingaanwijzer	58
spiegel	34
koppelinggreep	25
remgreep	25
voetstouwen	29
zuiger compleet	167
drijstangset	150
krukas compleet	1047
cilinder	891
cilinderkop	1085
inlaatklep	35
uitlaatklep	53
nokkenas	200
nokkenasketting	119
oefelster	8
luchtfilter, uitwasbaar	69
pakkingset	167



Bekende knoppen op de stuurhelften met de gekombineerde schakelaar voor groot- en dimlicht en knipperlichten