

LUID RUCHTIG

VERJAARDAGSFEESTJE
VAN EEN OERMOTOR

In april 1967 laat Suzuki de wereld kennismaken met de T500, een dikke, luchtgekoelde tweetakt-twin. Snel rekenen leert dus dat het model dit jaar zijn vijftigste verjaardag viert. Anne van der Zee, gedreven Suzuki-man en T500-verzamelaar, organiseerde samen met zijn broer Hotze en enkele leden van de Suzuki T en GT Club een verjaardagsfeestje in het Friese Rijs. Roken werd er op prijs gesteld...





een Suzuki DR400. De heren zijn uitgenodigd om het verjaardagsfeestje van de Suzuki T500 op te luisteren. Dat doen ze dus, luidruchtig en met veel plezier.

AL IN 1967 IN DE VS

Hotze en Anne van der Zee zijn lid van de Suzuki T en GT Club en zijn deze dag de gastheren. Ze hebben ook aardig wat van hun eigen Suzuki T500's neergezet. Trots zijn ze op de grondlegger van het stel, de Cobra uit 1968. 'In de VS verschenen ze al in 1967, in Europa pas een jaar later', licht Anne toe. Kenmerkend voor de Cobra is de rond aflopende tank met verchroomde zijschilden en de als fluweel ogende buddyseat. De beide klokken – kilometer- en toerenteller – zijn uitgevoerd in dezelfde kleur als de machine. De Cobra is nog uitgerust met 34mm-carburateurs. Bij het latere model II – uit 1969 – zijn die teruggebracht naar 32 millimeter. De tank heeft dan ook een minder ronde vorm en een gewone, als skai ogende buddy. Suzuki vertrouwt jarenlang op de dikke twin en heeft de T500 tot 1975 in de folders staan. In die jaren heeft de motor verschillende modelnamen; van II, III naar R, J, K, L en M. Grote verschillen vertonen die trouwens niet. Het zijn vooral uiterlijke kenmerken als de vorm van het achterlicht, de kleuren en de striping die per

De graspollen schieten torenhoog de lucht in en vallen meters verder weer neer.

O hemel, mijn gras', fluistert Hotze van der Zee met ingehouden adem. Op het zeer ruime en netjes bijgehouden grasveld – de naam gazon misstaat niet – achter zijn huis staan drie rijders klaar om een demonstratie te geven met hun aparte Suzuki-grasbaanmachines. Ze draaien driftig aan het gashendel en laten het achterwiel flink spinnen. De graspollen schieten torenhoog de lucht in en vallen als in een regenbui meters verder weer neer. Als het snerpen van de Suzuki's na een kwartiertje verstomt, inspecteert Van der Zee zijn gazon en spoedig komt er weer een lach op zijn gezicht. 'De schade valt reuze mee. Mijn huwelijk is gered.' De Suzuki-grasbaanracers zijn zelfbouwmachines van een groep rijders uit Dokkum en omgeving. Ze doen mee in de zelfbouwklasse bij de VTBM, de Vereniging Ter Bevordering van de Motorsport. In een frame is het tweetaktblok van een klassieke Suzuki 500 ingebouwd. De rijwielgedeelten kunnen van elk merk zijn. De blauwe heeft bijvoorbeeld het frame van een Bultaco, de gele die van



T & GT CLUB

De Suzuki T & GT Liefhebbersclub Nederland bestaat officieel sinds 1 januari 2000. De vereniging komt voort uit de GT Liefhebbers Groep, die in 1997 werd opgericht door Marcel Vlaandere. Nu telt de club bijna 120 leden. Het tweetaktmodel dat onder hen het meest populair is, is met grote voorsprong de GT750, op afstand gevolgd door de T500 en GT500 en de 380cc- en 550cc-driecilinders met ram air. Minder populair maar wel aanwezig zijn de lichtere T-modellen en de RG's, de RGV en de offroad-TS250. De club organiseert jaarlijks een nationaal treffen en staat ter promotie geregeld op beurzen. Tweemaal per jaar komt het fraai verzorgde clubblad uit. Wil je meer lezen over de club? Ga dan naar www.suzukigtclub.nl.

Anne (links) en Hotze van der Zee. Broers, burens, vrienden en allebei gek van Suzuki-tweetakten.



WAT KOST HET?

De T500 is inmiddels vijftig jaar oud en dat heeft natuurlijk gevolgen voor de onderdelenpositie. Gelukkig zijn er twee zaken die veel gebruikte onderdelen nog leveren. Dat zijn Erik Potze in het Groningse Zuidwolde en Marcel Vlaandere uit Bolsward. Clubsecretaris Bart Wind vertelt dat veel mechanische onderdelen nog geen enkel probleem zijn. 'Zuigers, keerringen; dat soort zaken zijn er nog volop', stelt hij vast. Anders is het gesteld met verchromde onderdelen als bijvoorbeeld spatborden. Die zijn er nauwelijks. Natuurlijk biedt eBay wel mogelijkheden, maar dan moet de portemonnee wel worden leeggeschud. En hoe zit het met de prijzen om een T500 aan te schaffen? De tijd dat je ze voor een appel en een ei tegenkwam, is volgens Wind echt voorbij. 'Voor een zeer matig en incompleet exemplaar betaal je tussen de € 500,- en € 1.000,-, maar dan heb je echt een barrel.' Een knappe T500 kost zeker tussen de € 2.500,- en € 4.000,-. Voor minder red je het zeker niet. En het oermodel, een mooie Cobra uit 1968? Daarover is Wind gedecideerd: 'Die worden nooit aangeboden.'



model verschillen. In 1976 verandert de modelnaam in GT500. De tank heeft dan een veel hoekiger vorm – overgenomen van de styling van de GT750 – en er zijn twee belangrijke technische wijzigingen: in het voorwiel maakt de vertrouwde trommelrem plaats voor een schijfrem en de contactpuntjes zijn vervangen door PEI, wat staat voor Pointless Electronic Ignition. Het GT-model bestaat daarna nog twee jaar; in 1976 als A-model, een jaar later als B-model. Het A-model is te herkennen aan de blauwe of rode kleur. Het B-model heeft een kleurige tank en zwarte zijkappen. De GT500 loopt nog tot 1978 door. In dat jaar trekt Suzuki een dikke streep door de rokende twin. De fabriek is dan al met de GS750-viercilinder en GS400-twin een geheel nieuwe weg ingeslagen, namelijk die van de viertakten.

OP EEN RIJTJE

De verschillende modellen van de T500 staan netjes op een rij. Wonderschoon is de zeegroene uit 1971. Opvallend is het rekje op de tank. De machine glanst van het chroom en het aluminium. Prachtig is het blok met zijn grote cilinders die ruim bedekt zijn met koelribben. De blauw-met-witte is tussen de pronkende fietsen eigenlijk een vreemde eend in de bijt. Het is een J uit 1973 en nog niet gerestaureerd. De verchromde spatborden, lamporen en koplamp zijn verweerd, het aluminium is dof uitgeslagen. Scheuren in de bekleding geven aan dat de buddy ook zijn beste tijd heeft gehad. De machine wacht nog een ingrijpende restauratie. De motor geeft een goed beeld hoeveel werk het is om hem netjes op te knappen. Er staan er echter nog twee die dat illustreren, zoals de gele T500 uit

Model III uit 1970. Apart is het kleine bagagerekje op de tank.



De motor geeft een goed beeld hoeveel werk het is om hem netjes op te knappen.

1973, model K. Heel wat onderdelen ontbreken, zoals de zijkappen, het voorspatbord en de koplamp. De diverse kabels steken als voelsprietten de lucht in. De motor laat de staat zien waarin veel klassieke Suzuki's T500 nu worden gevonden. 'Maar uiteindelijk wordt het weer een mooi exemplaar, al zal daar nog best een paar jaar overheen gaan', vertelt Anne. Een prachtig voorbeeld van hoe Suzuki's vroeger werden verbouwd, is de café-racer. Een onooglijk ding, met zijn lange polyester tank, vormeloze zitje en monsterlijk grove kuip. Ooit is iemand heel trots geweest op deze 'verbouwing'...

JUBELEN

De T500 is nu vijftig jaar oud, maar laten we even teruggaan naar zijn geboorte in 1967. De zwaarste Japanner is dan de Honda CB450. Suzuki heeft tot dan ruime ervaring opgedaan met lichte tweetakten. Het merk domineert op het circuit de 500cc-klasse en heeft dan ook al twee wereldtitels – met de Nieuw-Zeelander Hugh Anderson in het zadel – bij de 250cc's. Voor de gewone straatfietsen is de in 1966 uitgebrachte T20 het paradepaardje. Het blok is maar 250 cc, maar wel goed voor bijna 30 pk en een topsnelheid van 150 km/u. En... heel apart voor die tijd: zes versnellingen.

Dan komt Suzuki echter met een tweetakt met dubbele cilinderhoud. De dikke twin is meteen een succes. In Nederland is het zelfs enige tijd het meest verkochte model. Veel liefhebbers vallen voor de beloofde snelheid van ruim 175 km/u. Ronduit sensationeel. We slaan er het blad MOTOR maar even op na om te kijken hoe de redactie de nieuwe, dikke twin in 1968 ontvangt. Wel, dat is uiterst lovend. 'RAI-bezoeker, stand 65 mag u niet missen. Waarom? Daar kunt u de nieuwe Suzuki T500 met eigen ogen aanschouwen. U mag erop zitten. Ja, u mag er zelfs op uw knieën onder kruipen om de talloze interessante constructiedetails grondig te kunnen bestuderen'. Is dat positief, of niet? Ook over de rijkwaliteiten van de 500 cc strooit de MOTOR-redactie met complimenten. Zelfs als tijdens de eerste test de gloednieuwe motor nog helemaal moet worden ingereiden. 'Bij 4.500 toeren beginnen de 46 paarden pas goed te rennen. De grote



CAFÉ COBRA

Edo Wissink is vanuit Oosterbeek naar Rijs komen rijden op zijn gitzwarte Suzuki T500 Cobra. Eh... van oorsprong een Cobra dan, te herkennen aan de tank, want de motor is drastisch verbouwd. Puristen zouden zeggen 'verminkt', maar daar wil Wissink niets van weten. 'Door al die aanpassingen rijdt hij namelijk een stuk beter.' Hij heeft de Suzuki in de omgebouwde staat gekocht, maar hem daarna wel een volledige opknappbeurt gegeven. De Suzuki ziet eruit als een klassieke café-racer, met de forse voorkant – voorvork en remtrommel – van een Suzuki GT750. Fraai is de strakke kroonplaat. Het rijwielgedeelte en de achtervork zijn versterkt en het frame is bij het achterwiel dichtgemaakt. Voor de kwaliteit van het sturen zijn Koni's gemonteerd. Altijd mooi om te zien, zijn de Ceriani-velgen. Opvallend aan het blok zijn de open K&N-filters en de matzwarte twee-in-één-uitlaat. Wissink heeft thuis trouwens nog een Suzuki T500 staan, ook al geen doorsnee-fiets. Aan de machine uit 1972 hangt namelijk een... Oost-Duits zijspan. 'Vooral dijkweggetjes zijn een feestje met zo'n combinatie.'



Als verzamelaars van T500's willen Anne en Hotze de modellenreeks graag compleet hebben. Dus zijn ze maar wat blij met deze 73'er, al moet hij nog wel gerestaureerd worden.



Al snel spuwen de uitlaten krachtige rooksignalen.

CANDY LAVENDER

'De kleur is eigenlijk niet goed', verduidelijkt Pepijn Wittop Koning als we zijn tot in de puntjes gerestaureerde Suzuki T500 bewonderen. 'Het is een model J uit 1972, maar deze kleur candy lavender zat op het model uit 1971', vertelt hij. Toch koos hij voor de bijzondere kleur paars omdat hij hem zo mooi vindt. En, eerlijk is eerlijk, het is een mooie kleur. Een mooie naam trouwens ook. Candy Lavender, het zou – in neonletters – niet misstaan op de gevel van een luxe massagesalon.

De 49-jarige Wittop Koning is uit het Drentse Peize naar Rijs gereden. Zonder problemen uiteraard, want de machine oogt alsof hij gisteren door de dealer is afgeleverd. Hij vindt de T500 al heel lang een prachtige machine vanwege het uiterlijk en de eenvoud van de constructie. 'Het is een oermotor. Laat een kind een motorfiets tekenen en dan verschijnt in grote lijnen een T500 op het papier.'

Hij kocht de twin in 2013, in onderdelen. Heel veel onderdelen, want er zaten twee ontmantelde blokken bij. Veel foute en verminkte onderdelen ook, bijvoorbeeld het rijwielgedeelte. Dat was zonder kenteken en aangepast om voor racer door te gaan. 'Aan de achterkant waren er daarom hele stukken afgeslepen', aldus Wittop Koning. Hij kocht daarom ook nog een ander frame, met kenteken dit keer, maar besloot toch met het originele rijwielgedeelte verder te gaan. Minutieus werkend bouwde hij de motor weer op. In zijn ogen absoluut geen straf: 'Integendeel, het bouwen vind ik het allermooiste. Het rijden zie ik als een extra beloning.' De kans is trouwens groot dat er een volgend project op zijn pad komt. Hij wil nog graag een Suzuki GT750 hebben, ook een exemplaar uit het bouwjaar 1972. 'Nee, dat is niet mijn geboortjaar. Maar toevallig vind ik de Suzuki-modellen uit dat jaar het mooiste om te zien.'



De Cobra - met z'n afgeronde tank en fluweel ogende buddy - is het eerste en meest begeerde T500-model. Helaas zijn ze... nogal prijzig.

lichtmetalen cilinders en koppen produceren dan als teken dat alle pk's er zijn een bijzonder, wij zouden haast zeggen zingend geluid en het is een puur genot de machine dit lied door alle versnellingen heen te horen jubelen.

Bij zijn introductie is de T500 eigenlijk de superbike van zijn tijd. Dat is echter snel voorbij met de komst van de Kawasaki 500 en de Honda CB750, beduidend krachtiger en snellere machines dan de Suzuki. De T500 wordt daarna meer gezien als een betrouwbare en sportieve toermachine. Zijn aantrekkingskracht schuilt ook in zijn jarenlange messcherpe prijs van £ 3.999,-. Dat is relatief gezien heel erg goedkoop. Met wat overdrijving wordt de T500 in zijn tijd ook wel eens de 'Japanse Jawa' genoemd. Daarmee echter krijgt Jawa veel te veel en Suzuki veel te weinig eer.

'NOTEN OP DE TANK'

Een bijzondere gast in Rijs is Eddy Bron. Inderdaad, de zoon van de befaamde coureur Rob Bron. Hij is er met de racer van zijn in 2009 overleden vader, de Daytona XR05. Die is uitgerust met het TR500-blok, dat is afgeleid van een gewone T500. 'Maar natuurlijk wel met een andere koppeling, versnellingsbak en carburateurs.' Het frame – ook gebouwd door Suzuki – is uit 1969, het blok is van een jaar later. Met deze machine behaalde Rob Bron in 1971 de derde plaats in het WK 500cc. Legendarisch is de TT van Assen van dat jaar. Bron is bij de start slecht weg, maar komt na de eerste ronde toch als koploper door. De Amsterdammer houdt dat tot de vierde ronde met veel kunst- en vliegwerk vol. maar dan moet hij toch

VIES GESPOTEN

Clubsecretaris Bart Wind staat bij zijn zeer fraaie T500, een L uit 1974. De inwoner van Weesp kocht hem negen jaar geleden. De twin had toen een lang en eenzaam avontuur in een garagebox achter de rug. 'Hij was redelijk compleet, maar uiterlijk een drama. Verweerd en verroest en ook ooit eens heel vies gespoten.' Daarna liet Wind de motor drie jaar staan, om hem vervolgens tot het kleinste boutje aan toe te demonteren. De restauratie kon beginnen. Het frame liet hij poedercoaten. Voor onderdelen kon hij uit een aardige voorraad putten. 'Ik koos daar de fraaiste spulletjes uit. Wat ik niet mooi genoeg vond, haalde ik van Marktplaats of eBay.' Veel werk verrichtte Wind zelf, in zijn eigen schuurtje, zoals de revisie van het blok, het spaken van de wielen en het spuitwerk. Het resultaat van zijn inspanningen: een onberispelijke T500 van 43 jaar oud.

De 51-jarige Wind is trouwens gek van de Suzuki-tweetakten. Hij is één van de oprichters van de T en GT Club en een verwoed verzamelaar. Zijn 'kudde' bestaat uit een GT550, een GT250, een TS250 enduro, een RV50-minibrommer en twee dikke GT750's. Dat zijn de bekende 'waterorgels', de watergekoelde driecilinders.



Bij demo's geeft Eddy Bron de Suzuki Daytona XR05 van z'n vader Rob nog weleens de sporen.

buigen voor Giacomo Agostini op zijn woest grommende MV Agusta. De machine van zijn vader heeft een rijke geschiedenis op het circuit, maar ook ernaast, vertelt Eddy. 'Mijn pa had hem al spoedig in delen verkocht, maar eind jaren zeventig kreeg hij daarvan spijt. Hij spoorde de zaken weer op en kocht ze één voor één terug.'

De motorfiets is voor een groot deel door Eddy gerestaureerd en verkeert nog grotendeels in oorspronkelijke staat. 'Zelfs de kuip is dat nog. Hij ziet er niet uit, maar is wel origineel.' Niet kloppend is het zitje met oliedop. Dat is gemonteerd omdat Eddy met de machine nog wel eens een demo rijdt. 'De originele buddy is oncomfortabel. Ik zit dan met mijn noten op de tank.' Dat is een even duidelijke als beeldende verklaring... Even later loopt hij de machine aan. Al snel klinkt een nerveus gereutel en spuwen de expansie-uitlaten krachtige rooksignalen. Eddy stookt hem warm en geeft daarna enkele ferme halen aan het gashendel. De twin jankt als in zijn beste jaren. Als hij de demonstratie beëindigt, keert de stilte terug. Alhoewel, eerst is er nog een luid applaus van alle bezoekers. **CT**