



**ONRUSTSTOKERS**





De Suzuki SC 100 GX is een stoere, piepkleine coupé uit eind jaren zeventig, begin jaren tachtig. We sturen twee van deze deugnieten naar Veenhuizen voor een portie heropvoeding.

Tekst en foto's: Bart Smakman



**J**e moet echt rijden als een motorrijder, want ze zien je niet." Marco Bergsma weet zeker dat hij vier keer zou zijn aangereden tijdens de rit naar het Gevangenismuseum in Veenhuizen, als hij niet zelf heel alert was geweest. Zijn zilvergrijze Suzuki GX verdwijnt namelijk bij menig automobilist in de dode hoek. Christiaan Trip weet er alles van. Ook hij rijdt voor zijn hobby in zo'n piepkleine coupé – de bruine. In het dagelijks leven gebruikt Christiaan een Hyundai Tucson. "Als ik daar in zit, komt de Suzuki tot de onderkant van het zijraam." De heren overdrijven niet, de Suzuki SC 100 GX Coupé is écht klein. De van 1979 tot 1982 in Europa verkochte coupé meet 3,19 meter lang en 1,40 meter breed. De hoogte is exact 1,23 meter. Het gewicht bedraagt een miezerige 650 kilo. De motor komt ook uit het schap voor kleine maten en heeft een inhoud van 970 cc. De viercilinder levert 49 pk vermogen en 83 Nm koppel. In Japan, waar de GX vandaan komt, werd de compacte Suzuki naar keuze

ook met een 540 cc driecilinder geleverd. Alleen de viercilinder was voor de export bestemd.

### VIERCILINDER

De motor ligt overdwars achterin en drijft de achterwielen aan. Het blok is gekanteld geplaatst, zodat het merendeel van het gewicht aan de juiste kant van de as belandt. Voorin, onder de kap, vinden we het reservewiel, de krik en de reservoires voor de ruitensproeiervloeistof, de remvloeistof en het koelwater. De accu zit onder het reservewiel. Door de auto zo in te richten, duwt 270 kilo op de vooras en 380 kilo op de achteras. Een opbergruimte voor bagage is erbij ingeschoten. Er zit niets anders op dat het glazen achterruitje te openen en de tassen op de achterbank te leggen. Dat moet snel gebeuren, want beide auto's hebben het probleem dat het ruitje vanuit geopende positie vanzelf weer dicht zakt. De kleine motor heeft volgens Christiaan zo zijn voordelen. Toen hij vorig jaar zijn viercilinder liet reviseren, tilden ze met z'n tweeën het blok zo op de keukentafel van de specialist. Christiaan

is elektrotechnicus van beroep en reviseerde zelf de dynamo en de startmotor. De benodigde onderdelen bemachtigde hij via de Suzuki GX-club.

### WHIZZKID

Christiaan maakt er geen geheim van dat zijn GX niet helemaal origineel is. De achterste spatborden zijn uitgeklopt en de bruine lakkleur is uniek op de verkeerde manier. De SC 100 was destijds wel leverbaar in de kleur bruin, maar de originele tint was roestbruin. Het deert hem niet. Hij kocht de coupé via-via, omdat het zo'n leuk autootje is. Dat de Whizzkid niet helemaal origineel is, doet geen afbreuk aan de aandacht die hij ermee krijgt. Iedereen vraagt zich af: "Wat is dat?!". Veel mensen schatten de SC 100 ouder in dan hij daadwerkelijk is. In Nederland zijn er 3467 stuks geleverd, maar afgaande op de reacties is het een zeldzaamheid geworden. Bij de laatste autoshow die Christiaan bezocht, waren vele ogen op zijn GX gericht. Zijn boodschappenautootje mocht opdraven na een klassieke Rolls-Royce Shadow en

Handlg: het reservewiel en de krik liggen voor het grillen. Onhandlg: de accu zit eronder.







Marco kocht zijn  
zilvergrijze Suzuki letterlijk  
van een oud vrouwtje.







werd gevolgd door een uitbundig uitgedoste Amerikaanse pick-up. Een komisch gezicht met een hoog Calimero-gehalte.

### OUD VROUWTJE

Marco kocht zijn zilvergrijze Suzuki letterlijk van een oud vrouwtje. De aankoop was het langverwachte resultaat van een diepgewortelde jeugddroom. Hij knipte in zijn jonge jaren al de tekoop-advertenties van de Suzuki SC 100 GX uit de autopagina's van *De Telegraaf*. De beknopte advertenties van 3 regels werden

in een schoolschriftje geplakt. De volgende stap was lid worden van de Nederlandse Suzuki Coupé GX Fanelub. Marco vond het maar wat spannend om zich aan te melden zonder zelf zo'n auto te bezitten. Dat was gelukkig geen probleem. Een leuk detail: dezelfde fanclub vierde in juni zijn vijftienvijftigjarig bestaan. Marco is nog altijd lid, Christiaan is onlangs lid geworden. Marco zocht zes jaar lang naar een goede SC 100. Alle exemplaren die hij tegenkwam waren waardevol – stuk voor stuk doorgeroet. De GX van het oude vrouwtje

stond te koop, maar meerdere gegadigden meldden zich. Marco mocht op audiëntie komen. De Suzuki kon eigenlijk niet in de familie blijven, zo legde de vriendelijke oude dame uit, want dan zouden haar neefjes ermee gaan crossen. Dat schoot haar in het verkeerde keelgat. Marco zou de auto meer waarderen en beter verzorgen. En zo werd hij op 21 januari 1999 de gelukkige eigenaar van een Suzuki SC 100 GX De Luxe voor negenentwintighonderd en zestig gulden. De rit naar huis verliep niet als gepland: er ging

een lampje branden, de v-snaar knapte en de ANWB werd opgetrommeld. Marco denkt er nu gelukkig met weemoed aan terug.

### OOG VOOR DETAIL

De SC 100 GX is niet gemaakt voor het eeuwige leven. Het staal is van matige kwaliteit en bij de productie was niet elk idee een goed idee. Neem bijvoorbeeld de motorkap achterop. Bij het persen van de kap zijn plooiën ontstaan in de rand, die de lak van het paneel erboven schrapen. Hierdoor ontstaat gemakkelijk roest. Marco gebruikt





plakkertjes om te voorkomen dat de stalen delen met elkaar contact maken en het probleem erger wordt. Het grootste euvel zit eveneens achter de achterwielen. Het rechthoekige ventilatierooster op elke flank zuigt behalve lucht ook regenwater naar binnen. Dit belandt in een opvangbakje dat leeg zou moeten lopen, maar een mottige vlieg is dik genoeg om het afvoerkanaaltje te blokkeren. Met als gevolg dat de auto klotsend rondrijdt en er roest toeslaat in de spatborden. Om het aanzuigen van regenwater tegen te gaan, hebben Marco en Christiaan de roosters achterstevoren geplaatst. De vinnen wijzen nu naar achteren.

Toch had Suzuki wel degelijk oog voor detail. De dop van de brandstoftank bungelt namelijk aan een kettinkje dat precies lang genoeg is om hem tegen het GX-embleem te laten rusten. Zo wordt de lak gespaard. Een andere handigheidje is de plaatsing van de krik. Hij zit voorin, naast het reservewiel.

## SCHATZOEKEN

Tijdens de onderhoudsbeurt krabden beide heren zich achter de oren: hoe komen we bij de bougies? Als je de motorkop opent, liggen de startmotor, de dynamo en de carburateur voor het grijpen, maar de bougies zijn buiten bereik. Welnu, het trucje is als volgt: op de hoedenplank prijkt een knop die gelabeld is met 'push'. Druk hierop en de rugleuning van de achterbank vouwt naar voren. Haal de bekleding weg en een luik komt tevoorschijn. Op dit punt voelt het als schatzoeken voor autoliefhebbers. Draai de schroeven van het luik los en je kunt bij de 'schat'.

Net zo spraakmakend als het motorluik is de radio. De meningen zijn namelijk verdeeld: Marco vindt dat zijn GX de originele Clarion-radio verdient, terwijl Christiaan een moderne radio met een usb-poort en losse luidsprekers gedooft. Christiaan voegt er snel aan toe dat hij het frontje in de middenconsole amper hoefde bij te vijlen en de nieuwe radio er klassiek uitziet. Beide heren zijn het erover eens dat het eigenlijk *not done* is om een enorm gat te zagen voor een grote radio. Dat wordt wel gedaan. De sigarettenaansteker krijgt dan een ander plekje (onder de radio).



Plooijs in de rand van de motorkop veroorzaken roest. De goedkope oplossing is een dik plakkertje.



Bougies vervangen? Met de knop vouwt de achterbank naar voren. Onder de bekleding zit een luik naar de motor.



Bij het stoplicht is de SC 100 GX zó weg, tot verbazing van de medeweggebruikers.



## SUZUKI SC 100 GX COUPÉ (1979-1982)

**AANDRIJVING** benzine; vier-in-lijn, achterin in dwarsrichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 bovenliggende nokkenas, aangedreven via ketting; enkele carburateur (Mikuni 30 PHD); boring x slag: 65,5 x 72,0 mm; cilinderinhoud: 970 cm<sup>3</sup>; compressieverhouding: 9,0 : 1; max. vermogen: 36 kW / 49 pk bij 5000 tpm; max. koppel: 83 Nm bij 2500 tpm; vierbak, handgeschakeld (vloerpoek); achterwielaandrijving.

**CARROSSERIE - ONDERSTEL** zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren; v. onafh. ophanging met draagarmen, schroefveren, schokdampers, stabilisator; a. driehoekige draagarmen, schroefveren, schokdampers; landheugelbesturing; remmen v/a: schijven/trommels; banden v/a: 145/70 SR 12.

**TECHNISCHE GEGEVENS** L/B/H: 3190 / 1395 / 1230 mm; wielbasis: 2030 mm; leeggewicht: 650 kg; gebouwd van 1979 tot 1982; productieaantal: 3467 (Nederland).

**PRESTATIES** acceleratie 0-100 km/h: 21,0 sec.; topsnelheid: 140 km/h; verbruik: 6,3 l/100 km (1 : 15,9).

## OPVOUWEN

De SC 100 GX is zo klein dat niet iedereen erin kan rijden. Een *Classic Cars*-redacteur van 2 meter lang past er niet in – we hadden al zo onze twijfels. Christiaan is 1,74 meter en hoeft zich niet op te vouwen. Hij doet zelfs de bestuurdersstoel twee standjes naar voren. Bij het stoplicht is hij zó weg, tot verbazing van de medeweggebruikers. Na een korte sprint halen ze hem weer in en wordt zijn kracht-

vertoon beloond met een opgestoken duim. Op de snelweg zijn snelheden van 100 tot 110 km/h ideaal. 130 km/h is te doen, maar niet vol te houden. Bovendien is de Suzuki lawaaiig, wind- en afroegeluiden klinken ongefilterd door in de cabine. Daardoor is na een uur rijden de pret er wel een beetje af. Een Suzuki SX 100 GX Coupé is een betaalbare hobby. De grootste uitdaging is een goed exemplaar te vinden. Het aanbod is beperkt, maar de prijzen zijn te behappen. Onderdelen zijn ook niet duur. De twee eigenaren kozen er zelf voor om de hobby iets duurder te maken. Marco heeft een tweede GX gekocht voor onderdelen en Christiaan huurt een garagebox voor de auto en zijn verzameling reserveonderdelen. Christiaan doet klein onderhoud zelf, terwijl Marco een mannetje met gevoel voor oude auto's inschakelt. Deze man in stofjas zucht elke keer als hij de kleine SC 100 ziet komen: "Ik zal de brug weer een beetje kleiner maken". Er bestaan dus mensen die niet gecharmeerd zijn van de kleine, speelse coupé ... **CC**

### SUZUKI SC 100 GX COUPÉ (1979-1982)

Wie zichzelf wel in zo'n kleine Suzuki ziet rondrijden, kan redelijk eenvoudig een exemplaar op de kop tikken. Op [Marktplaats.nl](http://Marktplaats.nl) staan regelmatig exemplaren te koop, met prijzen uiteenlopend van 2000 tot 20.000 euro. De staat van de auto's varieert van hobbyproject tot puntgaaf. In alle gevallen is het raadzaam om de auto van voor tot achter te controleren op roest. Het gedeelte achter de achteras staat bekend als een groot risicogebied.

**CARROSSERIE** Suzuki bouwde de SC 100 GX als goedkope stadsauto en niet als auto voor het leven. Het gebruikte staal is van matige kwaliteit en roest slaat toe zodra het de kans krijgt. De achterkant krijgt het het zwaarst te verduren, aangezien de ventilatieroosters regenwater doorlaten. De staat van de daarvoor bedoelde opvangbakjes verklaapt hoeveel de carrosserie geleden heeft. Controleer in het bijzonder de wielkasten, het paneel onder de achterruit en de C-stijlen.

**TECHNIEK** De techniek is eenvoudig te onderhouden en te repareren. Zodra je het trucje weet hoe je door een luik in de achterbank bij de andere kant van het 970 cc motorje komt, zijn ook de bougies te vervangen. Een complete

revisie van de viercilinder wordt vergemakkelijkt door de beperkte afmetingen en gewicht van het blok – met z'n tweeën til je de motor zo uit de auto. De versnellingsbak is redelijk betrouwbaar en de koppeling is bereikbaar via de onderkant van de auto.

**ONDERDELEN** Met hulp van de club zijn veel technische delen te bemachtigen. Het interieur vervangen is lastiger. Als je hiervoor vervangende onderdelen zoekt, moet je iets minder kritisch zijn. In de coupés van Marco en Christiaan siert bijvoorbeeld een kunststof kop onder aan de middenconsole, die bedoeld is voor rechts gestuurde modellen. Hierdoor heeft in hun auto's de bijrijder meer beenruimte dan de bestuurder.

### AANDACHTSPUNTEN

- 1 Roestvorming op alles achter de achteras.
- 2 Staat van het interieur (originele radio aub).
- 3 De remmen. De auto mag niet opzij trekken.



### CLUBS

Suzuki Coupé GX Fanclub  
[www.suzukicoupegxfanclub.nl](http://www.suzukicoupegxfanclub.nl)

### MET DANK AAN:

Marco Bergsma (zilvergrijs SC 100) en Christiaan Trip (bruine SC 100) voor het ter beschikking stellen van hun auto's. De foto's zijn gemaakt bij het Gevangenis museum in Veenhuizen.