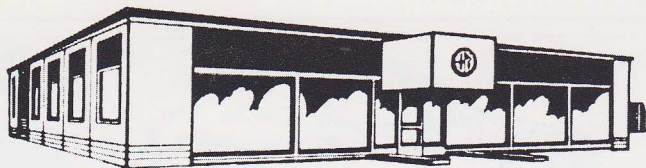


Coupé GX
Fanclub



DE RUGZAK REDE

1^e jaargang, nummer 4



Suzuki dealer

Pijnappel Automobielen Apeldoorn

Daar waar de deur los is en de koffie bruin.

Eén van de aardigste dealers in "het Oosten".

**PIJNAPPEL AUTOMOBIELEN
KANAAL NOORD 200
7322 AD APELDOORN
TELEFOON 055-664400**

DE RUGZAK REDE

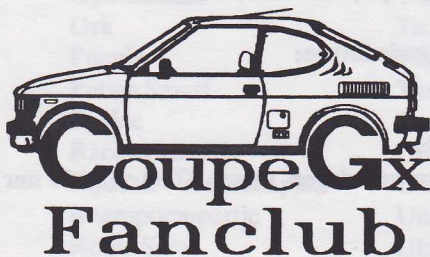
Periodiek van de Suzuki Coupé GX Fanclub

Verschijnt 4x per jaar

1e jaargang, nummer 4, december 1991

Inhoudsopgave

Colofon	2
Van de voorzitter	3
Van het secretariaat	5
Verslag Algemene Ledenvergadering	6
Mag Manus effe?	9
Brainwave	12
Uit de bol over Loenen	13
Potige Smurf wil 'n nieuwe draagarm.....	14
GX-gevalletje	15
Van 't Fronte-Front	16
Suzuki: de geschiedenis.....	19
Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!	22
WAARSCHUWING	22
Burgerlijke Stand	23
SUZOEKERS.....	24



**De Suzuki Coupé GX Fanclub is een vereniging, ingeschreven in
het Verenigingenregister van de Kamer van Koophandel te
Amsterdam onder nummer 536.936**

Bij de omslag:

Druk: Gerard Uppelschoten met bereidwillige medewerking van zijn werkgever, drukkerij Habo DaCosta te Vianen, waarvoor onze hartelijke dank!

Colofon

Suzuki Coupé GX Fanclub

Lijsterbesoord 31

1112 EG Diemen

Tel. 020 - 698 18 88 (op werkdagen, tussen 16.30 en 19.00 uur)

Girorekening 75.700 (t.n.v. Suzuki Coupé GX Fanclub)

Voorzitter:

Ingrid Stroosnijder

Lijsterbesoord 31

1112 EG Diemen

Tel. 020 - 698 18 88 (op werkdagen, tussen 16.30 en 19.00 uur)

Secretaris:

Janny Coens

Mercurius 14

1115 VL Duivendrecht

Tel. 020 - 699 29 05 (op werkdagen, tussen 17.30 en 20.00 uur)

Penningmeester:

Gerard Uppelschoten

Acapulcodreef 91

3563 RC Utrecht

Tel. 030 - 66 06 22 (dagelijks, voor 22.00 uur)

Coördinator Operationele Zaken:

Hans Pruijs

Mercurius 14

1115 VL Duivendrecht

Tel. 020 - 699 29 05 (op werkdagen, tussen 17.30 en 20.00 uur)

Technisch Adviseur:

Joop Guezen

Griend 62

1112 LE Diemen

Tel. 020 - 690 14 92 (op werkdagen, tussen 18.30 en 21.00 uur)

Van de voorzitter

Beste Coupé-eigenaren,

voor jullie ligt dan weer het Kerstnummer van de Rugzak Rede. We zijn alweer trots op het resultaat.

Allereerst willen wij jullie alvast Prettige Kerstdagen toewensen en een heel voorspoedig en vooral gezond 1992. Tevens hopen we dan, dat ook onze geliefde Coupeetjes de winter goed zullen doorstaan en dat dit niet ten koste zal gaan van menige "rotte draagarm" of "lekke benzinetank"... (een "kerstpakketje" van resp. -/- f 300,-- of -/- f 400,--).

Enfin, één-na-eerst: De laatste meeting, "Loenen 1991"! Kortweg een fantastisch succes! Wat wás het weer gezellig en wat zagen ze er weer mooi uit! Menig lid heeft in z'n vrije tijd heel wat uurtjes aan de Coupé vertimmerd! Het exemplaar van Ronald en Terry de Visser (bloemetje!) was een lust voor het oog, het interieurtje van Ken Weekenstroo, de metamorfose van de auto van Paul v.d. Niet... we vielen van de ene *OHHH* in de andere *AHHH*!

Houd me ten goede, ik noem er nu maar even drie, maar uiteraard willen we alle leden danken die hun neuzen hebben laten zien! Het was weer, ondanks mijn gebrom daarvoor, een fantastische opkomst!

De club wordt nog steeds met de dag professioneler en we doen er dan ook alles aan om het voor de leden een genot te maken om lid te zijn, met zeer verstrekkende service! Want, weet je nog?:

- Korting op nieuwe onderdelen
- "Organi-regelen" van 2e hands-onderdelen
- De collectieve autoverzekering met fantastische voorwaarden voor zowel W.A. als All Risks!
- Taxatie van de auto's via RDM in Den Haag, snel en soepel
- Schitterende Club T-shirts (ze zijn er weer!)
- De Suzuki Coupé GX Fanclub-mok
- Binnenkort ook: Suzuki Coupé GX Fanclub-horloges met logo en, desgewenst, je eigen kenteken!
- Wat dacht je van onze promotie videoband met beelden van de eerste meeting (Amsterdam-Hilversum, 1990) en de Autoclubdag in Oosterhout in 1991? Zeer profiel!

Ook wil ik vanaf deze plek, nogmaals, alle leden hartelijk danken die zo fantastisch meewerken aan onze "spelregels" m.b.t. het bellen naar het bestuur. Het is een verademing dat bij ons niet dag en nacht (inclusief het HELE weekend) de telefoon gaat. Er wordt

beduidend meer geschreven en verder houdt men zich prima aan de "beluren". Bedankt voor het begrip!

We zijn alweer druk bezig met de voorbereidingen voor de meeting(s) van 1992. Het gaat (hoogstwaarschijnlijk) weer een weekend worden "voor wie wil" en een zondag "voor iedereen"! Verdere details volgen.....

Ook kan ik jullie alvast melden dat we in 1992 weer zullen meewerken aan de Autoclubdag in Oosterhout. Hierover zul je in het Paasnummer verder geïnformeerd worden. Wanneer de tijd daar is, en je hebt tijd, kom dan eens langs en bezoek onze stand. Bezoeken van de stands van andere autoclubs en de hieromheen georganiseerde evenementen is uiteraard ook toegestaan. Het is erg leuk!

Wat heb ik nog meer te vertellen? Oh ja, diegenen die van plan zijn hun Coupeetje met Koni-schokdempers uit te rusten dienen hier *HEEL SNEL* mee te zijn, want Koni stopt -na 10 jaar- met de productie van de geschikte schokdempers. Achterschokdempers kosten je ongeveer f 180,- ex BTW per stel, de voorschokdempers ongeveer f 190,- ex BTW per stel. 't Is maar een weet.....

Voorts hebben we nog een *NOODKREET*:

Wanneer iemand toevallig de FX-36-TV ziet staan of rijden, een "aqua" (blauw-groene) Coupé (hij verkeerde in zeer goede staat), meldt ons dit dan even met zoveel mogelijk gegevens. HIJ IS NAMELIJK GESTOLEN!! Je moet het natuurlijk ook direct bij de politie in je woonplaats melden, maar geef het ons alsjeblieft ook even door!

Tenslotte kan ik jullie nog meedelen dat wij er een "collega" bij hebben gekregen, namelijk de "Suzuki Swift GTI Club Nederland" (ook al zo'n lange naam!). Heb je zelf (nee; dat kan niet...) weet je iemand met een Swift GTI, meldt hem/haar dan dat er ook "zo'n club" bestaat! Hij/zij kan contact opnemen met:

John Veenings
Boekbindersstraat 44
1445 JT Purmerend
Tel. 02990-44672

Wij, van onze kant, wensen John veel succes en.... er komt een dag dat hij bij zichzelf denkt: "Waar ben ik aan begonnen!" (grapje...!).

Mensjes, tot gauw maar weer! Groetjes,

Ingrid.

Van het secretariaat

Zoals je elders in dit blad zult zien, hebben Ingrid en Manus eigenlijk al het (Suzuki)gras al voor mijn voeten weggemaaid door een hele rits met nieuwtjes. Ik dacht dus deze keer na de notulen van de algemene ledenvergadering klaar te zijn met mijn bijdrage voor dit blad. Niets bleek echter minder waar: juist vlak voor het verschijnen van dit nummer van je lijfblad moest er nog van alles gemeld worden. En, daar ik nog niets anders dan die notulen in elkaar had gezet, is de eer aan mij om jullie -heet van de naald, vers van de pers- puntsgewijs van een en ander op de hoogte te stellen.

Daar gaat ie dan:

De Fanclub heeft in Engeland de hand weten te leggen op een beperkt aantal accessoires (onder andere tunnelconsoles en spatlappen), welke binnenkort naar Nederland komen. In de volgende Ruzzak Rede tref je een intekenformulier aan met alle bijzonderheden en prijzen.

Verder kun je via de Fanclub kunststof voorspatborden bestellen. Deze kunnen, na voorbewerking met kunststofprimer, verder net als de "gewone" spatborden worden gespoten en gemonteerd. Ze kosten f 175,- per stuk en kunnen (denk aan de beltijden) via Ingrid besteld worden.

Zij zal je dan vertellen hoe een en ander in zijn werk gaat.

Gelukkig ontvangen we regelmatig leuke brieven en artikeltjes voor de Ruzzak Rede. Meestal te veel om in één blad op te kunnen nemen, dus hebben we vaak genoeg materiaal om al aan een volgend blad te kunnen beginnen. Ga dus alsjeblieft door met het inzenden van bijdragen voor ons blad, ook als je stukje niet direct geplaatst kan worden.

Wat we de laatste tijd echter missen, zijn de "familieberichten".

Wordt er onder onze leden niet meer gehuwd of geboren, zien er geen "nieuwe" Coupé's meer het (tweede) levenslicht? Vast wel!

Dus: ga je trouwen, ben je ..tig jaar getrouwd, heb je een baby gekregen (al dan niet op vier wielen), meld het ons.

Dan een volgend -dringend- verzoek: willen jullie ALSJEBLIEFT elke wijziging van adres, auto, naam of wat dan ook, aan ons melden! Het gebeurt helaas maar al te vaak, dat een nieuw lid de auto van een "oud" lid blijkt te hebben gekocht en dat we dat langs die weg moeten vernemen. Ook blijken we van een aantal leden nog steeds geen informatieformulier en/of betaling te hebben ontvangen.

Ook aan die (aspirant)leden het verzoek: regel dat even, liefst nog voor het eind van dit jaar. Je ontvangt dan ook tijdig een (nieuw) pasje met alle voordelen van dien. Ook als je geen lid wilt worden, stuur dan even het formulier in voor onze statistiek. Het is voor jullie een kleine moeite en het bespaart ons een hoop tijd en telefoonkosten (denk aan ons budget!).

Voor de goede orde en wellicht ten overvloede: het verenigingsjaar is gelijk aan het kalenderjaar; het lidmaatschap van nieuwe leden die zich na 1 oktober aanmelden, loopt tot het einde van het volgend jaar; opzegging dient voor 1 december te geschieden (zie statuten).

Tot slot nog even het volgende: in dit nummer zul je tevergeefs zoeken naar de bijdragen van Joop en Gerard en het Werkplaatshandboek. Redenen hiervoor zijn achtereenvolgens: familie-omstandigheden, studie en ruimtegebrek. In de Rugzak Rede nummer 1 van 1992 zul je ook deze onderdelen weer als vanouds aantreffen.

Verslag Algemene Ledenvergadering Suzuki Coupé GX Fanclub d.d. 15.09.1991

Om circa 11.45 uur opent Ingrid de vergadering en heet alle aanwezigen hartelijk welkom.

Excuses voor de late start, maar dat kan haast niet anders met zoveel mensen. De bestuurders worden nogmaals voorgesteld en bedankt voor hun medewerking aan de organisatie. Hans & Janny worden bedankt voor organisatiehulp. Morgen worden de boeken (na het zelf doen door Ingrid) overgedragen aan Gerard.

De notulen van de oprichtingsvergadering zijn in de vorm van een kort verslag. Verslag wordt goedgekeurd.

Janny doet kort verslag van ingekomen en uitgaande stukken en een aantal nieuwtjes.

Gerard krijgt het woord en begint met vragen wie er wel binnen is, maar niet de presentielijst heeft getekend.

De begroting is opgesteld aan de hand van de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. De bedragen tot en met augustus 1991 zijn bekend, de rest is ingeschat. Voor de begroting is uitgegaan van 200 leden die in 1992 blijven en waarbij de inschrijfkosten vervallen. Voor de nieuwe leden komen die tientjes er weer bij. De meerkosten van de meeting zijn onder de post diversen verwerkt. Nogmaals worden de drukkosten toegelicht en haakt Ingrid even in op de mooie omslag van ons blad.

Kascommissie: tot onze vreugde hebben zich 4 leden hiervoor aangemeld: Rick Sjoerdsma, Anno Wilming, Marjolein van Manen en Tjallien Bakker.

Contributie/kosten 1992 blijven ongewijzigd. Eind november begin december worden de acceptgiro's voor het nieuwe verenigingsjaar verzonden.

Meeting 1992: We kunnen helaas niet de uiterste hoeken van het land bezoeken, maar we willen wel de meetings gespreid door het land houden. Dick Dekker in Spijkenisse heeft ons al uitgenodigd om eens te komen praten. Heeft u ideeën, voorstellen of wat dan ook, dan staan wij daar altijd voor open. Denk met ons mee!!! Zonder inbreng van onze leden kunnen we niets organiseren. Will Schreuder stelt voor een meeting in Engeland te houden, maar dat zou wat al te gek worden. Janny wijst erop, dat een en ander voor het einde van dit jaar opgestart moet worden.

Steunpunten: Wij zijn heel blij met steun van Jaap Hartog en Norman Conquet. Weet u nog iemand, of wilt u zelf, dan graag een berichtje.

Als laatste woord voor de rondvraag bedankt Ingrid achtereenvolgens: Guus en Wilma Willemier Westra voor hun foto- en filmwerk, de heer Bos, van Hotel Bosoord, voor zijn bijdrage aan de organisatie van deze meeting, de aanwezige Coupé's voor hun komst en -niet te vergeten- alle leden voor het respecteren van de beltijden.

Rondvraag

Loes Derks: is het mogelijk dat elk lid een ledenlijst krijgt.

Kan in principe, maar we zitten met de wet op de persoonsbescherming. Rudie Kremer stelt voor naam, woonplaats telefoonnummer. Dit voorstel wordt aangenomen. (De lijst vinden jullie bijgesloten in deze Rugzak Rede.)

Mijntje Remeijer: het Nationaal Automobielmuseum in Raamsdonksveer heeft de allereerste Coupé die in Nederland is geïmporteerd.

Will Schreuder: auto's ouder dan elf jaar zouden minder wegenbelasting kunnen betalen. Zover ons bekend is dat alleen van toepassing voor auto's ouder dan twintig jaar. Ingrid haakt hierop in door nog even te melden dat Braam, Rosenthal en RDM ons zo goed hebben geholpen met de classic car verzekering tegen een zeer vriendelijk premie. Nogmaals wordt aangeraden de auto's te laten taxeren en all riks te verzekeren

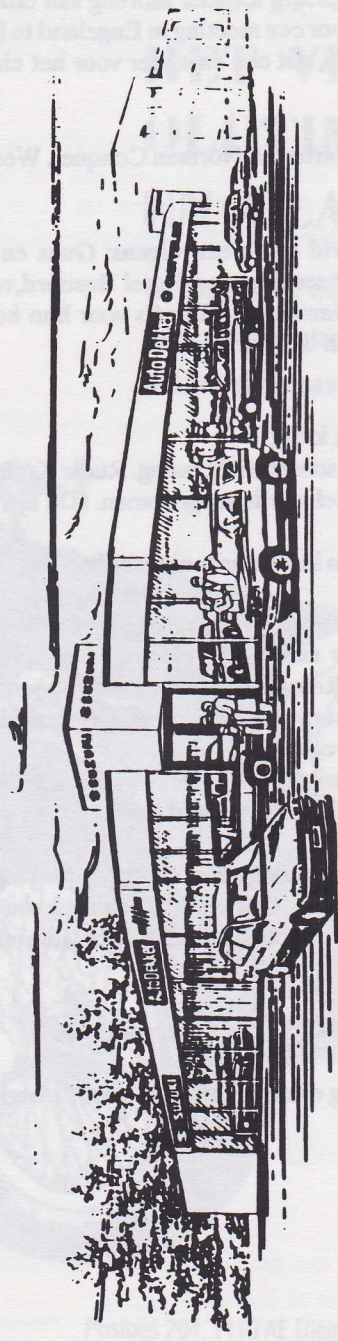
Ronald de Visser: vertelt dat de mensen die alleen wilden vergaderen geen uitnodiging en routebeschrijving hebben ontvangen. We hebben dat gecorrigeerd door kort na het blad een erratum uit te zenden om dit op te vangen.

Hr. Pol: indien de auto meer dan tien jaar oud is, krijgt men geen Suzuki op weg meer. De vraag is of dat op de een of andere manier alsnog kan. Ons verzoek is uitgegaan aan de Nimag, maar is tot op heden nog niet gehonoreerd. We hebben wel voor de belangstellenden aan aantal exemplaren voor handen.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter om 12.15 uur de vergadering.

Rick Reparon vraagt bij het verlaten van de zaal nog even een applaus voor de organisatie van deze meeting.

Janny



AUTO DEKKER

It's a GIANT dealer

Theemsweg 1, 3201 LT Spijkenisse

Tel. 01880 - 16377 / 16946

Mag Manus effe?

Zondag 10 november: de geboorte van een Rally-Rugzak!

Enige maanden geleden las jullie regelneef in de Autokampioen een klein artikeltje over de Alpen Toerrally, een evenement dat jaarlijks wordt georganiseerd door de Nationale Recreatie Stichting te Alphen a/d Rijn. Gekweld door een karaktertrekje wat voor zijn functie onontbeerlijk is, namelijk grenzeloze nieuwsgierigheid, nam hij contact op met de NRS. Per kerende post kreeg hij een informatiepakket, bestaande uit een drietal tijdschriften, lijsten van deelnemers aan evenementen, etc. De postbode kreeg het nog net in onze (ruime) brievenbus gewerkt!

Bij het doorlezen van de informatie werd de nieuwsgierigheid langzaam verdrongen door enthousiasme voor wat de NRS allemaal doet. In grote lijnen komt het hierop neer:

Men organiseert diverse evenementen per jaar, waarbij één dikke rode draad te bespeuren is, namelijk het recept wat men gebruikt om de evenementen te organiseren. Hier komt het: "Men neme: een grote liefde voor de auto (old-timer, klassieker of hedendaags), gecombineerd met een (lichte) drang tot het plegen van "sportieve uitpattingen" met deze auto, afgemaakt met een gelijke (riante) hoeveelheid gezelligheid en dolle pret."

Al bladerend door de documentatie kregen wij langzaamaan een beeld wat het een en ander moest voorstellen. Om een idee te geven aan de hand van de genoemde Alpen Toerrally: een volledig verzorgd 8-daags gebeuren in de Franse en Zwitserse Alpen. Overnachtingen in hotels, de mogelijkheid om in te schrijven voor toeristische-, sport- of rallyklasse, uitstekende (ook technische) ondersteuning, alles met het oogmerk autoliefhebbers een waanzinnig gezellige tijd te bezorgen. Om op alle details in te gaan zou veel te ver voeren, maar wij hebben eind oktober besloten voor het luttele bedrag van f 25,- begunstiger van de NRS te worden, met als vuurdoop op 10 november de Safari Toerrally, welke in Limburg verreden zou worden. Dus, de hele papierwinkel ingestuurd en na enige dagen lag de bevestiging van deelname in de bus. Wij doken uiteraard meteen in de deelnemerslijst (ook wij kunnen de zon in het water zien schijnen), om eens te kijken wat er zoal mee zou rijden. Een groot deel van de inschrijvers was voorzien van auto's met merken als *Aston Martin*, *Morgan*, *MG* (in alle soorten en maten), *Donkervoort*, *Jensen* en vele andere fraaie, open of gesloten voertuigen. Voor de rest (misschien 10% van de inschrijvingen) eigenlijk weinig bijzonders. Kortom, het wagenpark zou een lust voor het oog zijn!

Op ZONDAG (!) 10 november zijn we dus maar om half zes opgestaan. Om kwart over zeven trokken wij de deur achter ons dicht, op weg naar Stein. Nadat we ons present gemeld hadden stortten wij ons op het routeboek. In dit boek werd het "bolletje-pijltje" systeem gebruikt, ontstaan uit het routebeschrijvings-systeem wat in de Tulpen-rally gebruikt werd. Op het eerste gezicht een kruising tussen Swahili en Runentekens, maar we werden heel vriendelijk op weg geholpen door de voorzitter van de NRS, die ons als nieuwkomers kwam

verwelkomen en gelijk even vertelde waar je op moest letten. Het bleek gelukkig allemaal best mee te vallen!

's-Morgens hadden we een prachtige rit door onder andere het Geuldal, bestaande uit vier trajecten, met na elk traject een punt waar je even moest stoppen om je dagteller op nul te zetten, om daarna met het volgende traject verder te gaan. Na ongeveer twee uur zou je dan, als bij toverslag, op het vertrekpunt terugkomen, waar een heerlijke lunch klaarstond. Het was nog waar ook!

Na de lunch stond ons een veel langere rit te wachten, waarbij de diverse trajecten gelardeerd waren met vragen welke op een "totoformulier" beantwoord moesten worden. Aan het correct invullen van het totoformulier waren diverse prijzen verbonden. Wij waren al gewaarschuwd dat het goed invullen bijna onmogelijk was, maar vonden aan het eind van de rit dat we misschien toch wel een aardige kans zouden maken. Aan het eind van de dag, in het witte stadje Thorn, kregen we te horen wat de juiste invulling had moeten zijn. Na het aanhoren van de argumenten waarom het zo had moeten zijn, begrepen we de waarschuwing! De denkwijze welke je hiervoor moet gebruiken is, volgens mij, voer voor psychologen, met andere woorden het klinkt logisch, maar voor wie? Gevolg: geen verhitte discussies, maar ontzettend veel plezier.

Janny heeft mij gedurende zowel de ochtend- als de middagrit als navigator naast haar laten plaatsnemen. Ruzies zijn hier niet uit voortgekomen, mede dankzij het feit dat wij beslist niet de enigen waren die (naar wij hoopten) conform het routeboek over minuscule weggetjes door de bagger wroetten. De NRS heeft namelijk afgezien van de normale aanduiding voor wegen (snelweg, B-weg etc.), ook nog een eigen wegtype, de NRS-weg. Wat is een NRS-weg? Een in meer of mindere mate verhard geitenpad, zonder kuilen of juist met hele diepe, modderige, maar in ieder geval met een prachtig uitzicht! Al met al vele ingrediënten voor een dolle dag.

Natuurlijk behoorde onze Dinky Toy tot de meest waardevolle auto's op die dag. Voor ons wel tenminste! Maar, gebleken is dat de NRS een heel democratische instelling is. Alle aanvankelijk te constateren verschillen tussen de deelnemende auto's ('s morgens, op het parkeerterrein) bleken na aankomst in het mooie, maar aardedonkere Thorn, mede dankzij de te rijden route, teruggebracht te zijn tot enige verschillen in de vormgeving van de kluiten modder! Bij menigeen, ook bij ons, zaten de modderspatten tot op het dak. Best een leuk gezicht, allemaal auto's in dezelfde kleur, eigenlijk veel fraaier dan het kakelbonte geheel wat wij van onze meetings kennen!

Ik hoop, dat ik in dit stukje iets heb kunnen overbrengen van de meer dan fantastische dag die wij gehad hebben, onder de bezielende (mis)leiding van de NRS. Wanneer je meer wilt weten over onze belevenissen (ik zou er een heel blad mee kunnen volschrijven), of over de Nationale Recreatie Stichting en de evenementen die hierdoor worden georganiseerd, bel mij dan op de voorin vermelde tijden. Ik zal je er graag meer van vertellen!

Wanneer er onder de lezers van dit verhaal mensen zijn die meteen zeggen "Dat lijkt mij ook wel wat!", dan kunnen zij rechtstreeks contact opnemen met de NRS. Je krijgt dan informatie toegestuurd en wordt bij de NRS voor enige tijd in het "belangstellenden-be-stand" opgenomen. In deze informatie kun je van alles lezen over de activiteiten van de NRS. Ook zul je formulieren aantreffen om jezelf als begunstiger op te geven. Het voordeel als begunstiger is onder andere dat je kunt meedoen aan de voorinschrijving voor hun evene-menten, waardoor je deelname vrijwel voor 100% gewaarborgd is. Ik kan je uit eigen ervaring verzekeren, dat het de moeite waard is!

Het bestuursbureau van de NRS (de heer Wessels) kun je bereiken op telefoonnummer 01720-22310, bij voorkeur 's avonds of in het weekend. Bij geen gehoor kun je bellen met telefoonnummer 03403-18747. Het kan ook zijn dat je hier automatisch terecht komt, omdat de heer Wessels zijn telefoon bij afwezigheid doorschakelt. Wanneer ook dit geen resultaat oplevert, kun je bellen met 01650-66945. Voor onze High-Tech leden: je kunt je belangstel-ling ook per fax laten blijken, het faxnummer van de NRS is 01720-34945.

Lieve/beste leden (neem me niet kwalijk dat ik de dames eerst bejegen), denk hier eens goed over na! De NRS is een organisatie die je (tegen een, gegeven het gebodene, zeer redelijke betaling) evenementen kan bieden waar wij, als Suzuki Coupé GX Fanclub, nog lang niet aan toe zijn. De NRS biedt je voor (relatief) weinig geld de mogelijkheid jezelf te bewijzen als pilo(o)t(e) van een Rugzak, met je partner als navigator/-trice. Reden genoeg voor ons, om deze stichting onder jullie aandacht te brengen. En... afgezien daarvan... het is doodgewoon LEUK!! Waarschijnlijk gaat jullie regelneef nog wel eens te biecht bij deze mensen, om wat organisatorische "fijne kneepjes" bij hen op te doen.

Om even een tipje van onze eigen (toekomst)sluier op te lichten: we zijn nu reeds bezig voor de weekend-meeting 1992! We zijn er van overtuigd, dat dit op een ontspannen, erg relaxed gebeuren zal uitdraaien! Ga maar vast op een (bescheiden) manier sparen! We doen onze uiterste best om het geheel min of meer binnen het "kostenplaatje" (vrij naar de heer R. Lubbers) van dit jaar te houden. De accomodatie die wij op het oog hebben (vlekje!) zal hier zeker de mogelijkheid toe bieden! Voor de insiders: *ER IS EEN MIDGETGOLF-BAAN!* Meer vertellen we jullie nog niet.

Rest mij nog slechts het intrappen van een open deur, maar daarom niet minder hartelijk gemeend:

*Ik wens jullie allen heel prettige feestdagen
en een
voorspoedig en gezond 1992 toe (ook namens Hans)!*

Manus

Brainwave

Door: Francis van der Zwet

Zoals elke ochtend word je wakker (gelukkig maar) en het eerste wat je te horen krijgt van je man is geen "goedemorgen", maar... "Frens, ik heb vannacht een Brainwave gehad. Nou, dat mocht hij me dus wel uitleggen.

Let op! Marco droomde dat hij weer voor zijn vorige werkgever werkte en dat hij dus ook weer met de auto van de zaak door heel Nederland reed (gelukkig was dat niet zo!). Het leuke van deze droom is dat dit dus vorig jaar ook echt gebeurd is. Oké, hij rijdt dus in Boskoop en ziet daar bij een sloot een gifgroene Coupé staan, in de achtertuin, in een soort van nis, tegen een schuurtje. In die tijd hadden we zelf onze Coupé al, maar we reden er nog niet mee en waren ook nog geen lid van de club. Enfin, later heeft Marc mij eens meegenomen om hem te laten zien en wij vroegen ons af hoe je nou zo'n Coupé over de sloot krijgt zonder bruggetje.

We komen eigenlijk weer bij het begin van ons verhaal, want Marc droomde deze gebeurtenis dus. Wij waren zo benieuwd of deze groene Coupé er nog stond, dus wij stappen op een donderdagavond in ons "Droppie" en gaan op weg!

Na een klein uur zijn we op onze plaats van bestemming en we bemerken tot onze grote spijt dat de Coupé er niet meer staat. Jammer, dachten we maar we zijn toen omgereden naar de voorkant van het huis en hebben daar geparkeerd. Een beetje twijfel, wat zouden we doen, naar huis gaan of aanbellen en vragen wat er met het rugzakje gebeurd was?

Op een gegeven ogenblik zagen we een mevrouw met haar hond een huis uitkomen en Marc springt uit de auto! "Mag ik u misschien wat vragen?" zei hij. Die mevrouw stond wel even raar te kijken, er sprongen tenslotte opeens twee mensen uit zo'n klein vehikel, maar toen we vroegen wat er met de Coupé van de burens was gebeurd, keek ze minder geschrokken.

Zij vertelde ons dat sinds een jaar die mensen waren verhuisd en dat ze zich de groene Coupé wel kon herinneren, maar niet wist wat ermee gebeurd was. Na haar bedankt te hebben, keerde Marc ons "Droppie" en ik belde bij die nieuwe mensen aan (nu wilden we het precies weten ook!).

Een mevrouw deed open en keek een beetje verbaasd naar buiten en helemaal toen ik vroeg of zij misschien het adres had van de vorige bewoners. Toen ze vroeg waarom, vertelde ik dus dat wij vorig jaar op dit adres een groene Coupé hadden zien staan en dat wij ons afvroegen wat ermee was gebeurd. Ik vertelde ook dat wij zo'n zelfde auto hebben en dat zo'n toetootje in het groen niet veel geleverd is.

Zij kon ons vertellen dat de vorige naar een ander deel van Nederland waren verhuisd en dat zij twee Coupé's hadden! De ene is gesloopt om de andere te laten rijden.

Nu weten we eigenlijk nog niet of dat groene rugzakje nog leeft en we plaatsen hierbij dan ook een oproep in de hoop dat onze verhuizers daarop zullen reageren, want wie weet zijn zij ook wel lid van de club! Wij zijn ontzettend benieuwd of deze groene Coupé rijdt of dat-ie gesloopt is.

Afijn, wij weer naar huis, alleen werd dit wel een heel duur ritje, want op de terugweg kwamen we langs een meubelzaak en daar kochten we een nieuw bankstel. De kleur is die waarin weinig Coupé's geleverd zijn.

GROEN misschien? Ach, wie weet!

Uit de bol over Loenen

Behalve ons aller Joop Guezen, technisch steunbeer van de club, was ook Joop's zoon Michael tijdens de weekend-meeting aanwezig. Van hem ontvingen we een fraaie tekening van een Suzuki Coupé, welke we helaas door plaatsgebrek niet kunnen afdrucken, alsmede onderstaande reactie op de meeting:

"Mijn naam is Michael Guezen. Joop Guezen is mijn vader. Ik zou jullie willen vertellen over mijn belevenissen met de Suzuki Coupé GX 100. Afgelopen september was ik mee naar Loenen, om naar alle Coupé's te kijken. Ik vond het daar heel leuk en heb veel leuke auto's gezien. Ik ben zelf geen lid van de Suzuki Coupé GX Fanclub, maar heb wel een Suzuki, een Swift GLX 1,3 van 1988. Mijn hobbies: schrijven, tekenen (was aan de tekening te zien!) en autorijden (vreemd hè?). Groetjes aan iedereen die dit leest."

Wij, eigenlijk ik, Hans, me(e)n(en) er goed aan te doen bij dit stukje de kanttekening te plaatsen dat Michael doof is. Wij voelen ons dan ook erg gelukkig dat wij er, ondanks de andere beleving, die Michael van 't weekend gehad zal hebben, in geslaagd zijn het ook hem naar de zin te maken.

Michael, namens al je organi-gabbers van het weekend, hartelijk bedankt voor je reactie!

Potige Smurf wil 'n nieuwe draagarm

Door: Esther van Zwol

Hoewel hij nog niet zo lang geleden gekeurd is, ontdekken wij tijdens een onderhoudsbeurt op de rechterdraagarm een "plekje". Nadere inspectie wijst uit dat het plekje een gaatje is; het lijkt raadzaam hier iets aan te doen. Geeft niks, roep ik enthousiast, broerlief kan goed lassen en wil ons vast wel even helpen. 'tuurlijk, broerlief offert wel een vrije zaterdag op aan de nieuwe hobby van zijn zus, die zo zoetjes aan toch iets uit de hand is gelopen. Dus gaan wij op een zonnige dag op stap richting het oosten, richting broerlief dus. Smurf ietwat zenuwachtig (het zal toch geen pijn doen?) maar toch in een goed humeur, scheurt lustig langs 's Heren wegen. Aldaar aangekomen gaan manlief en broerlief aan de slag.

In luttele seconden wordt Smurf middels bruggen en hydraulische krik hoog de lucht in getild. En dan begint de ellende. Om goede aanhechting te krijgen is het zaak alle roest te verwijderen tot er een schone ondergrond over blijft. Dat gebeurt dus niet. Het gaatje wordt een gat, het gat een gapende leegte. Hoe meer onze dappere mannen hun best doen, des te meer roest verzamelt zich onder de auto op de grond en het gat wordt almaar groter in plaats van kleiner. Aan het einde van de dag moeten we de feiten onder ogen zien: dit is volstrekt zinloos. Na rijp beraad besluiten we de Smurf een geheel nieuwe draagarm aan te meten. Leefijdsgenootjes op de sloop blijken er namelijk wat armen betreft al even erg aan toe. Nieuwe, originele Suzuki-onderdelen blijken ook niet eenvoudig te bemachtigen, maar uiteindelijk lukt het. We bestellen, slim als we zijn, direct ook een linker draagarm. Teneinde de nieuwe draagarm te behoeden voor het lot van zijn voorganger, smijten we er een flinke pot tectyl tegenaan. Dan kan het karwei beginnen.

's Morgens 8.30 begeef ik mij op de fiets naar het werk. Even later (09.00 uur) steekt Arnold de armen uit de mouwen en begint aan de reparatie. Waar hij precies aan begint, weet hij op dat moment nog niet en dat is voor Smurf en mij maar goed ook. De oude draagarm zit namelijk al tien jaar lang aan Smurfje vast en ze blijken in al die tijd behoorlijk aan elkaar gehecht geraakt. Letterlijk dus. Wanneer ik om 12.30 uur eventjes kom kijken is manlief ten einde raad. Als ik om 17.15 uur thuis kom is hij buiten zichzelf. Troostend ga ik een beker soep brengen. Wanneer het ding uiteindelijk los laat blijkt hij nog veel rotter dan we dachten en zijn we dus geen moment te vroeg aan deze klus begonnen (nou ja: "we"?). Op de valreep (17.55!) nog wat materiaal gehaald.

Het onderzetten van de nieuwe draagarm kan beginnen. Eten slaat Arnold liever over, want hij wil "voor het donker" klaar zijn. Is dat niet wat pessimistisch? De tijd zal leren van niet. Ik besluit dus maar even te wachten met eten maken. Om 21.30 uur ga ik poolshoogte nemen en zie tot mijn grote vreugde dat het karwei op een oor na gevild is en Arnold zojuist bezig is de wielmoeren weer vast te draaien. Hij ziet er tegen die tijd verschrikkelijk uit: zijn armen zijn zwart tot over de ellebogen; zijn gezicht is zwart; zijn haar is zwart; zijn kleren zijn zwart en zijn handen zijn zwart. Ik spreek hem bemoedigend toe en help het gereedschap op te

ruimen. Dan begint hij te hallucineren en mompelt iets over hete douches, grote, dampende borden warm eten en 'n lekkere kop koffie.

"Waar hoort dit?" vraag ik onschuldig (want mij wordt altijd verteld dat vrouwen geen verstand hebben van techniek) en pak een klein, glimmend rond voorwerp uit de goot en houd het omhoog. Zal wel bij een of ander stuk gereedschap horen. Even is het stil. Dan klinken veel, heel veel lelijke woorden over straat. Het nietig object wat ik zojuist gevonden heb, blijkt een o, zo belangrijk onderdeel dat draagarm, wiellagers en wielen op hun plaats moeten houden. Oeps! zal ik het dan maar terugleggen en net doen of ik niets gezien heb? Maar dat durft mijn zwarte echtgenoot toch niet te riskeren. Morgen zal hij alles weer los moeten halen en opnieuw beginnen.

Epiloog

De volgende dag is Arnold, na ingewonnen advies bij een monteur, opnieuw begonnen de draagarm los te halen en weer vast te maken na bevestiging van het gewraakte vetbusje. Er blijkt een trucje te zijn om de draagarm iets sneller los te kunnen krijgen (mits die niet vastgeroest zit) dus voor de middag is hij "al" klaar. Met hem is verder alles wel weer goedgekomen. Alleen aan grote sleutelklussen begint hij niet meer. Toen de tweede draagarm vervangen moest worden heeft hij dit de monteur laten doen die tevens de versnellingsbak (die telkens uit de derde versnelling sprong, een voor rugzak-kenners eveneens bekend probleem) voor ons ging vervangen. Voor wie zich niet laat ontmoedigen en toch aan een soortgelijke klus gaat beginnen: let op je onderdelen, hou je iets over dan zit je fout!!

GX-gevalletje

Ook van Esther

Het Herman van Veen-gevoel

Het Herman-van-Veen-gevoel is ongeveer zoiets als het Zwitser-Leven-gevoel en bekriipt mij zo af en toe wanneer ik op een mooie dag m'n rugzak aantrek en mij begeef langs paden en lanen. Ligt het aan mij of zit ieder stoplicht mee vandaag? Voor mij is er altijd een parkeerplaatsje. Mensen stoppen en kijken me na of glimlachen beminlijk, zo van: ga jij maar even voor met dat lieve kleine wagentje. Kinderen zwaaien naar me.

Dan voltrekt zich een mysterieus fenomeen. Zonder dat ik de radio aan heb weerklinkt muziek door de auto en de stem van Herman van Veen zingt

"... is het waar dat voor haar ieder stoplicht groen wordt? Zelfs het natte asfalt krijgt 'n kleur ze is voorbij voor 'n agent zich dik maakt".

Van 't Fronte-Front

De naweeën van een Meeting

Door: Hans Pruijs

Ik ben bang dat ik degene ben voor wie de afgelopen meeting in Loenen het duurst is uitgevallen. Ik was al maanden bezig met pogingen boven mijzelf uit te stijgen, met als uiteindelijk doel toe te treden tot het selecte gezelschap Suzuki-eigenaren voor wie ik tot dan toe slechts voor "regelneefde". Maar, Hans zou Hans niet zijn als hij niet iets exclusiefs wilde. Niet dat de Coupé gemeengoed is, integendeel, maar volgens mij moest het nog exclusiever kunnen.

Geteisterd als ik word door een selectief, maar goed geheugen, kon ik mij heel goed herinneren dat eind jaren zestig, begin jaren zeventig, Suzuki ook met een auto op de Nederlandse markt geweest is. Deze auto ging gebukt onder de naam Suzuki Fronte. Ik moest en zou zo'n apparaat hebben. Na een mislukte poging in Leeuwarden om een Fronte te pakken te krijgen (getipt door en in samenwerking met Tjallien Bakker en Rick Sjoerdsma), kreeg ik op de meeting een tip van Johan Schoenmaker in Zwolle. Johan heeft zelf een (te restaureren) Fronte, is als eerste Fronte-eigenaar lid van de SCGXF geworden, en was eens komen kijken op de meeting. Over Frontes pratend wist Johan mij te vertellen, dat volgens hem bij een Suzuki-dealer in Uden nog een rood exemplaar van de door mij gezochte Oer-soes moest staan. Deze dealer, Ad Verstegen, was bij ons al bekend, omdat hij behoort tot het Korps der Kanjers, de Dealers die Durven, met andere woorden, hij geeft Corting aan Clubleden.

Op maandag ochtend, toen Janny en ik weer een vorm van na-meetings bewustzijn bereikt hadden waarvan wij verwachtten dat het de rest van de dag niet beter meer zou worden, heb ik, na rijp beraad, de stoute schoen aangetrokken, de telefoon gegrepen, en Ad gebeld. Na hem uit de doeken gedaan te hebben wat ik gehoord had, vroeg ik voorzichtig of een en ander klopte. Het klopte! Hij bleek de Fronte 10 jaar geleden gekocht te hebben, met het oogmerk hem op te knappen voor in de showroom. Maar... daar was 't nooit van gekomen! Op mijn voorzichtige vraag of over overname te praten was, deelde hij mij mede dat menigeen daar al pogingen toe gewaagd had. Er was zelfs f 4.000,-- voor de auto geboden! Maar, als ik, net zoals hij 10 jaar geleden, f 2.000,-- neer zou leggen, was-t-ie van mij!

Duf of niet zijn we toen toch maar in de auto "gesprongen" met als bestemming Uden. Daar aangekomen zijn we met Ad naar de boerenschuur gegaan waar hij, dik met stof overdekt, stond. Met een looplamp werd er wat licht bij geregeld. Wat we zagen was een bijna complete, zeer opknabbare Suzuki Fronte LC-50 DeLuxe, rood, met 47.000 kilometer op de teller. Het plaatwerk had wat schade, alle vier de wielen zaten vast, maar ik kon geen enkel argument tegen aanschaf bedenken. Nadat we terug in de showroom waren heb ik Ad voorzichtig verteld dat ik maar twee problemen had. Het eerste: dat ik mijzelf een budget van f 1.500,-- gesteld had, maar dat ik die f 500,-- er graag bij zou leggen. Dit probleem

werd van de tafel geveegd met de mededeling dat de aanschafprijs aan mijn budget aangepast werd, dus dat ik 'm voor f 1.500,- kon krijgen. Exit probleem 1. Het tweede probleem was, dat alles zo snel in zijn werk gegaan was, dat ik met geen mogelijkheid handgeld op de auto kon geven. Oplossing: Ad gaf mij het kentekenbewijs met de mededeling: "Laat 'm maar overschrijven en bel maar wanneer je komt om hem op te halen."! Exit probleem 2!

De hele terugweg hebben Janny en ik ons kostelijk geamuseerd over van alles en nog wat. De stemming in de auto was magnifiek! Om voor deze keer een eind aan het verhaal te maken zal ik besluiten met het vermelden van enige vitale gegevens van de "Rode Draak", zoals de Fronte inmiddels gedoopt is. Van de gevolgen van deze aanschaf zal ik jullie in de loop der tijden op de hoogte houden.

Kenteken : 08-08-SF (Suzuki Fronte, kon 't mooier?)
Geboortedatum : 29 september 1971
Afmetingen : 2,995 x 1,295 x 1,33 m (Lengte x breedte x hoogte)
Motor : een 475 cc driecylinder tweetakt, met een vermogen van 29 PK!
Gewicht : 475 hele kilo's!

Ter afsluiting nogmaals een woord van dank richting Ad Verstegen: nogmaals hartelijk dank voor de leuke manier van zaken doen en... we zijn er erg blij mee! Uiteraard ook mijn hartelijke dank richting Johan Schoenmaker: zonder jouw tip had ik de Rode Draak nooit gevonden!

(advertentie)



- IN- EN VERKOOP SCHADE- EN GEBRUIKTE AUTOMOBIELEN
- GESPECIALISEERD IN SUZUKI SLOOPONDERDELEN

W. J. M. Steffens

Lovensestraat 162 - 5014 DV Tilburg. Tel. 013-432800, b.g.g. 06-52961608

Iets nodig?

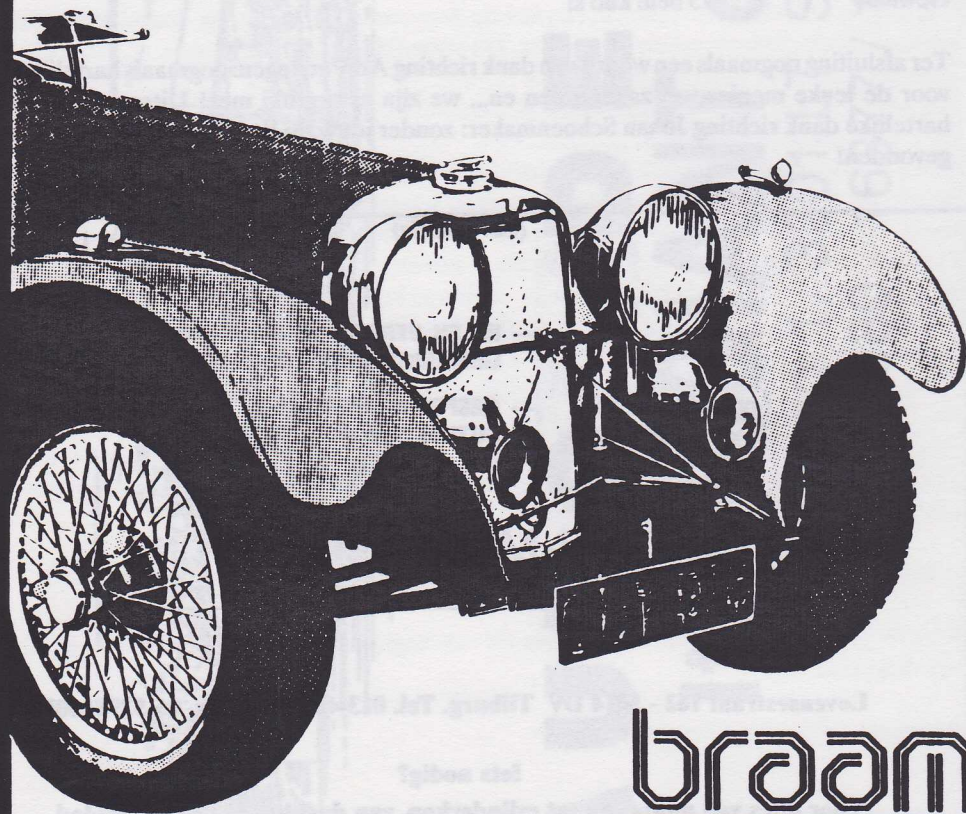
Voor alles van motorkap tot cylinderkop, van dashboard tot wisserblad.

Bel dan Wil Steffens, hij heeft het of heeft het gehad.

BRAAM ASSURANTIËN IS DE SPECIALIST IN HET VERZEKEREN VAN OLDTIMERS EN CLASSICARS.

Tevens sluiten wij verzamelpolissen voor oldtimers en classiccars af
leggen een zeer lage premie en uitstekende voorwaarden.

Bel of schrijf ons en u ontvangt v r i j b l i j v e n d alle informatie.



braam
ASSURANTIËN

Postbus 204, 1110 AE Diemen, Telefoon 020 - 690.50.64, Mobiele telefoon 06-52.82.84.98

Suzuki: de geschiedenis

Johan Schoenmaker belicht het bedrijf Suzuki: van Weefgetouw tot Coupé

Op 10 februari 1887 wordt Michio Suzuki geboren als de tweede zoon van een katoenboer uit Hamamatsu. Deze stad, destijds niet meer dan een verzameling katoenplantages, ligt zo'n 200 km ten zuidwesten van Tokyo. Op zijn 14e wordt Michio leerling bij de plaatselijke timmerman en hij is vastberaden om zich in dit vak te bekwamen. Het uitbreken van de Russisch-Japanse oorlog in 1904 gooit echter roet in het eten. Zijn leermeester neemt de productie van tred-weefgetouwen ter hand. Na het beëindigen van zijn studieperiode heeft Michio maar 1 doel: het opzetten van een eigen bedrijf voor productie en verkoop van weefgetouwen.

De eerste stappen worden gezet in een broedkast voor zijderupsen die hij van zijn vader krijgt. Het gebrek aan geld en gereedschappen weet hij te overbruggen door vastberadenheid: uit sloophout en ijzer bouwt hij zijn eerste tred-weefgetouw. Zijn moeder mag het apparaat uitproberen en tot ieders verbazing is het apparaat veel efficiënter dan haar eigen machine. Uitvindingen zoals weefgetouwen voor doek met strepen en een regelbare scherping waardoor motorisering van het weefgetouw mogelijk wordt zorgen voor de vestiging van de naam Suzuki in de Japanse textielindustrie.

Ondanks het succes van de weefgetouwen realiseert Michio Suzuki zich aan het begin van de jaren dertig dat de groei in duurzame machines niet ongebreideld door zal gaan. Diversificatie in consumenten producten zoals automobielen en motorfietsen is noodzakelijk. De eerste tests met een auto moeten vroegtijdig gestaakt worden. Door escalatie van de oorlog met China geeft de overheid aan Suzuki de opdracht wapens en munitie te produceren. Deze productie duurt tot na de 2e wereldoorlog.

Gebrek aan grondstoffen en het instabiele economische klimaat van de na-oorlogse periode stelt Suzuki voor de keuze óf massaal mensen ontslaan, óf alles produceren waar maar behoefte aan is. Suzuki besluit het laatste te doen en produceert landbouwwerktuigen, elektrische kacheltjes, veren voor treinramen, vatendeksels en muziekinstrumenten zoals harmonica's en orgels. Zelfs een ontziltingsfabriek wordt gebouwd. In 1952 komt echter de behoefte aan diversificatie weer boven en Suzuki maakt plannen voor de bouw van motorfietsen en auto's.

Suzuki automobielgeschiedenis tot 1980

(vertaling van hoofdstuk 9 "Cars and commercial vehicles" uit het boek Suzuki van Jeff Clew)

Hoewel in Hamamatsu weinig bewaard gebleven is uit het lang vervlogen project is het in de eind dertiger jaren geweest dat het besluit genomen werd tot de productie van lichtgewicht auto's. Men had gezien hoe in Engeland de Austin Seven mobiliteit binnen het bereik van het gewone volk had gebracht, goedkoop, betrouwbaar maar niet overdreven comfortabel. Een Austin Seven werd daarom aangeschaft en verscheept naar Japan waar hij als onderdeel van een haalbaarheidsstudie totaal gesloopt werd. Gedurende het najaar van 1937 werd een prototype van een motor en versnellingsbak gemaakt waarna besloten werd het project voort te zetten en enkele complete voertuigen voor tests en evaluatie te maken voor de technische staf van Suzuki. De motor was een watergekoelde 750 cc 4 cilinder lijnmotor waarin veelvuldig gebruik gemaakt was van lichte metaallegeringen voor gewichtsbesparing. Het ontwerp betrof een zijklepper gekoppeld aan een versnellingsbak van het constant mesh type.

Toen Japan in oorlog met China geraakte zag men zich gedwongen het project stop te zetten. Na deze oorlog volgde W.O. 2 met uiteindelijk resultaat dat het lichtgewicht auto-project in de vergetelheid geraakte en dat bleef het tot Januari 1954. Op dat moment waren de oorspronkelijke marketing doelen zo dramatisch gewijzigd dat men helemaal opnieuw moest beginnen. Voor de ontwerpstudie werden dit maal drie buitenlandse auto's geïmporteerd: een Volkswagen, een Lloyd en een Citroën. Alle drie werden ze gedemonteerd en nauwkeurig onderzocht waarmee de eeuw van de mini-auto werd ingeluid, aangemoedigd door het sterk discriminerende belastingstelsel van de Japanse overheid. Het belastingstelsel bevoorrechtte met name lichtgewicht auto's met motoren met een klein vermogen. Diegenen die ooit Japan hebben bezocht begrijpen waarom. De Japanse wegen waren, en zijn hoofdzakelijk nog steeds, niet in staat om grote voertuigen met een redelijke gemiddelde snelheid doorgang te verlenen.

Met het doel voor ogen de markt voor kleine auto's te penetreren namen de Suzuki ingenieurs alle openstaande opties door:

- motor voorin en voorwielaandrijving
- motor voorin en achterwielaandrijving
- motor achterin en achterwielaandrijving

Iedere opstelling leek zo zijn eigen voor- en nadelen te hebben, maar uiteindelijk werd het eerste alternatief als beste oplossing gekozen. Op 25 augustus 1954 was een gemotoriseerd chassis gereed voor tests. Op deze manier was het gemakkelijk een aantal ontwerp alternatieven voor de buitenkant te kiezen zoals onafhankelijke wielophanging rondom, het gebruik van een Mc Pherson kogelkringloop voor de besturing in plaats van de meer conventionele tandheugel met fusees. De motor was een 360 cc parallelle tweecylinder tweetakt, in feite een opgeboord motorfiets blok. Het motorblok was luchtgekoeld en had twee losse cylinders om ook koeling tussen de cylinders mogelijk te maken.

Na het eerste test programma werd het prototype voorzien van een bolle carrosserie ontworpen door Michio Suzuki naar het voorbeeld van de Lloyd. Een aantal wijzigingen in de wielophanging bleken noodzakelijk te zijn omdat de oorspronkelijk geplande schroefveren meer geleden hadden dan verwacht was. In plaats van de schroefveren werden bladveren gemonteerd waarmee de uiteindelijke vorm van de Suzulight SS Sedan compleet was. Het eerste exemplaar kwam gereed midden 1955 nadat de overheid toestemming voor de productie gegeven had. Al snel ontdekte men dat door een eenvoudige modificatie van de kont twee varianten konden worden toegevoegd, de Suzulight SL bestel en de SP pick up. Deze modellen werden in oktober 1955 gelanceerd. In februari 1956 was de productie al opgelopen van 3 á 4 Suzulights per maand tot meer dan 30. De drie modellen werden zeer concurrerend geprijsd omdat ook andere bedrijven zoals Mitsubishi, Toyo Kogyo, Daihatsu en Fuji Heavy Industries (Subaru) zich op deze markt begaven en daarmee de Suzuki beconcurrerden.

Het lijkt maar weinig bekend te zijn dat deze nieuwe generatie van Japanse mini-auto's een aantal jaren voorliep op de Europese doorbraak van mini-auto's. De Austin Mini bijvoorbeeld, waarschijnlijk een van de succesvolste mini-auto's kwam pas in 1959 op de markt, om heel andere redenen. In Japan was het een combinatie van factoren die een miniatuur auto noodzakelijk maakten, en niet alleen benzine besparing en parkeerproblemen waar de Europese automobilisten mee worstelden. Suzuki komt de eer toe de eerste producent van een succesvolle lichtgewichtauto met tweetakt motor te zijn.

De modellen SS, SL en SP bleven in productie tot mei 1957 toen door een wijziging in de wetgeving aan personenauto's 15% BVB werd opgelegd. Omdat de SL-bestel gemakkelijk tot 4-zitter om te bouwen was door na de aanschaf extra stoelen te monteren, werd besloten de SS uit het leveringsprogramma te schrappen. Tegelijkertijd werd ook de SP pick-up geschrapt omdat het maximaal laadgewicht lager was dan van de SL. Verdere modificaties werden nu aan de SL doorgevoerd zoals bladveren met meerdere bladen. Het chassis bestond uit ronde stalen buizen in de vorm van een ruggegraat. De carrosserie had een monocoque ontwerp.

Nu de nadruk alleen op de bestel-uitvoering was komen te liggen werd ook nagedacht over een opvolger. De gedachten gingen uit naar een lichtere en verbeterde versie met een mooiere vorm zonder dat daaraan passagierscomfort of laadvermogen opgeofferd moesten worden. In Juli 1959 volgde de Suzulight TL de SL op. Het eigen gewicht was gedaald van 520 kg tot 490 kg en de auto had een verbeterde ophanging gekregen met ver uiteenstaande bladveren. Dit model is bijna ongewijzigd in productie gebleven tot februari 1963. In december 1959 werden er 200 per maand verkocht.

In de volgende nummers wordt dit verhaal, dan met illustraties, vervolgd.

Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!

Volgens onze gegevens kun je momenteel bij de hieronder vermelde dealers terecht om, op vertoon van je lidmaatschapskaart, korting te krijgen op los te leveren onderdelen (voor doe-het-zelf werk, dus).

Mocht je wijzigingen en/of aanvullingen op deze lijst hebben, laat het ons dan even weten! Tenslotte, hoe meer dealers, hoe meer vreugd! Staat de dealer bij jou in de buurt nog niet op de lijst, informeer dan of ook hij aan ons kortings-systeem wil meewerken!

Amsterdam: Auto Amstelstad

Assen: H. Tappel

Bruchterveld: Spibo

Den Bosch: Nieuwkoop Auto's

Emmen: Van Boven Emmen

Groningen: Fleming

Sittard: H.L.M. Sittard

Spijkenisse: Auto Dekker

Tiel: Ajo

Utrecht: Zato

Apeldoorn: Pijnappel Automobielen

Barneveld: Pijnappel Automobielen

Delft: City Garage Delft

Drachten: Wouda

Geldrop: Joop van Wijnen

Kapelle: Sjaak Sonke

Sluiskil: Moret

St. Joost: Autobedrijf Vosseveld

Uden: Ad Verstegen

Woerden: E.G.A.M.

Afgezien van deze dealers kun je voor onderdelen ook terecht bij de Auto Parts Utrecht, gevestigd aan de Biltstraat 22. Auto Parts Utrecht is telefonisch te bereiken onder nummer 030-710466. Per fax zijn zij bereikbaar op nummer 030-733024. Ook zij kunnen originele, of kwalitatief vergelijkbare onderdelen leveren met een buitengewoon aantrekkelijke korting! De heer G.J. Verheul weet er alles van!

WAARSCHUWING

We wijzen jullie er trouwens wel op dat de hierboven genoemde bedrijven na 31 januari geen korting meer verstrekken wanneer een lidmaatschapskaart met als lidmaatschapsjaar 1990/1991 getoond wordt. Wanneer je dus een beroep op de kortingsregeling wilt blijven doen, is het raadzaam je contributie **TJDIG** te voldoen. Wij zullen er dan voor zorgen dat je voor 1 februari 1992 je nieuwe lidmaatschapskaart in huis hebt!

Burgerlijke Stand

Hoe noemen we onze Coupé?

tel 't niet zelf, 't zijn er honderdelf!!

't Antwaarps Muizeke
't Asbakje
Beestje
Bere-ei
Big
Black Beauty
Blue Thunder
Bobbeltje
Bolhoedje
Bolvormig aanhangsel
Botsauto
Bruintje
Bultje
Calimero
Couveusje
Dinky toy
Doosje
Dotje
Droppie
Drup
Druppie
Energiepil
Friemeltje
Gniffel
Grummelke
Guppie
Gympie
Handtasje
HD (Humpie Dumpje)
Hoestbal
Holtor
Hugo
Hummeltje
Huppeltrutje
Julia
Kakkerlak
Kinderwagen

Kindje
Kippekrok
Kit
Kleine Pitbull
Kleine opdonder
Kleintje
Koektrommel
Kogel
Kokindje
Krentebol
Kruimeltje
Kuikentje
La Souris Noir
Mimi
Mol
Molshoop
Mon Cheri
Monster
Mug
Muis
Opblaasauto
Ork
Poepie
Potige Smurf
Pukkie
Racemonstertje
Rijdend Narcosekapje
Roempoempertje
Rooie Sien
Rotsblokje
Rugje
Rugzak(je)
Scheurijzer
Schnüggerli
Schoen
Sjuttel
Skelter

Sleutelhanger
Smurfmobiel
Snoeky
Snoepje van de week
Snoetje
Snoopy
Soekie
Soesje
Speldeknop
Splitertw
Spruitje
Stoffeltje
Stuiterballetje
Sufzuki
Suki
Suus(je)
Suuz
Suzak
Suzi
Taartschep
Tototje
Trodde
Tuffie
Turbobeer
Tweetie
Uch I
Uch II
Uitgebouwde Muis
Ukkepuk
Wegluis
Wegwerpauto
Wratje
Zaklantaarn
Zandkorrel
Zeepkist
Zippo
Zoefzuki

SUZOEKERS

TE KOOP: witte Coupé van 1980, APK tot 12.'91, carrosserie heeft hier en daar een gaatje, onderkant goed, f 500,-. Petra van der Stouw, Den Haag. Tel. 070-3467516.

TE KOOP: blauwe Coupé van 1980, APK verlopen, 60.000 km. gelopen, zeer lekkende benzinetank, deukjes, roest, gaten, f 500,-. Fam. Hol, Barneveld. Tel. 03420-16361.

TE KOOP: zilvergrijze Coupé van 1981, APK tot 03.'91, 73.000 km. gelopen, waterslangen vervangen door buisverbindingen, carrosserie redelijk, schokdempers moeten vervangen worden +/+ versnellingsbak, motorblok, bumpers, grille (met andere woorden een halve tweede Coupé). f 1.000,-. Vincent Overvelde, Enschede. Tel. 053-367620.

ALLEEN VOOR EEN LIEFHEBBER te koop: m'n oranje Emmentalertje (met andere woorden m'n gatenkaasje) van 1980, APK tot 11.'92, bodem goed en motorisch/technisch perfect: echt 100%, 60.000 km. gelopen, f 1.500,-. Ingrid Stroosnijder, Diemen. Tel. 020-6981888.

TE KOOP: witte (was gele) Coupé met vinyl dak van 1980, APK tot 02.'92, 124.000 km gelopen, carrosserie redelijk. f 2.000,-. Cindy Maas, Utrecht. Tel. 030-891688 (thuis) of 03402-43991 (werk).

TE KOOP: witte Coupé met zonnedak van 1982, APK 07.'92, carrosserie redelijk, f 2.500,-. Nancy Beck, Amsterdam. Tel. 020-6327518.

TE KOOP: zwarte Coupé met zonnedak van 1981, APK tot 10.'92, 100.000 km. gelopen, iets roest, nieuwe benzinetank. f 2.500,-. Therèse Wulff, Ruinen. Tel. 05221-2165.

TE KOOP: blauwe Coupé van 1982, APK tot 10.'92, met nieuwe draagarmen en voorbanden, carrosserie redelijk (roest op bekende plaatsen), uitlaat moet vervangen worden, f 2.950,-. Saskia Divendal, Haarlem. Tel. 023-363443.

TE KOOP: zwarte Coupé met sportstuur, tunnelconsole, mistlampen en wioldoppen, van 1981, in perfecte staat, APK tot 04.'92, 49.000 km. (origineel) gelopen, geheel opnieuw "geplaatwerkt" en getectyleerd. Vaste prijs f 3.500,-. Otto Berends, Meppel. Tel. 05220-63685.

TE KOOP: een niet zo fel lila/rose metallic (was zwarte) Coupé (van de maker van Uch I en II), 100.000 km. gelopen, APK nieuw bij aflevering bodem 100% perfect, niets aan gelast, goed getectyleerd, f 4.000,-. Frank van der Kuil, Hoogvliet. Tel. 010-4720731.

TE KOOP: een compleet gerestaureerde extra metallic roodbruine Coupé met zonnedak, APK tot 08.'92, 112.000 km. gelopen, taxatierapport (f 8.500,-), prijs nader overeen te komen. Peter & Ellen Kenter, Zaandam. Tel. 075-701192



**ZOEKT U
EEN TWEEDE AUTO
met standaard al zeer
vele extra's**

tijdelijk: 17.795,-

Een Suzuki Swift heeft standaard al heel veel mee. Want een Swift is betrouwbaar, zuinig en heeft gegarandeerd een hoge inruilwaarde. Er is nu een uitvoering van de Swift die u nog meer te bieden heeft: de exclusieve Swift „Club“.

It's a giant

**S
U
Z
K**

club aktie

*De Suzuki Swift „Club“
is uitgevoerd met de
volgende extra's:*

**WEGENBELASTING f29,33 p/maand
1:25 bij 90 km p/uur
Bij aanbetaling en/of inruil van **f3.355,-**
betaalt u per maand **f362,35**
Lopende financiering geen probleem.**

- * INJECTIE MOTOR + KATALYSATOR
- * RADIOCASS./REC. OP SLEDE
- * AERODYNAMISCHE WIELDOPPEN
- * CLUB STRIPING + EMBLEEM
- * 2 BUITENSPIEGELS
- * ACHTERRAAMVERWARMING
- * VEIL.GORDELS ACHTER
- * 5 VERSNELLINGSBAK
- * HOOFDSTEUNEN
- * MISTLAMP ACHTER
- * UITKLAPB. ACHTERZIJ-RUITEN
- * DIGITAAL KLOKJE
- * HOEDENPLANK
- * GESTOFFEERDE BEKLEDING
- * VEILIGHEIDSGLAS VOORRUIT

alleen bij:

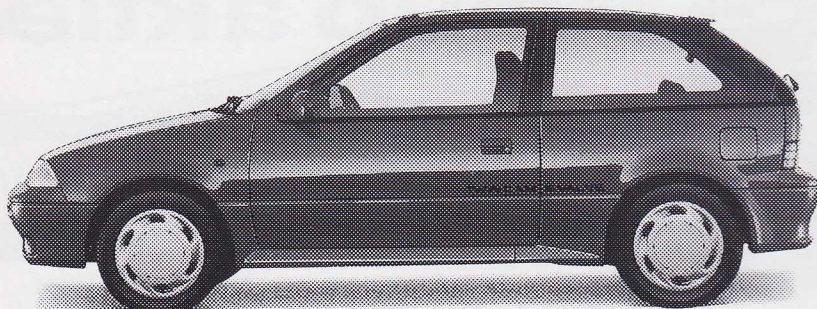
AUTO AMSTELSTAD

HEMONYLAAN 25a (verlengde alb. cuypmarkt) AMSTERDAM
tel: 020 - 799100
MINERVALAAN 85 (hoek stadionkade) AMSTERDAM
tevens werkpl./mag. tel: 020 - 713581 / 711888
donderdag koopavond

It's a giant

**S
U
Z
U
K
I**

The Giant Suzuki Swift GTi.



*** Prijs is excl. afleveringskosten.
Er is al een Swift vanaf f 17.295,-***



IMPORTEUR: B.V. NIMAG, POSTBUS 3250, 3274 ZH HEINENOORD, TEL.: 01862-7911