

Coupé GX
Fanclub



DE RUGZAK REDE

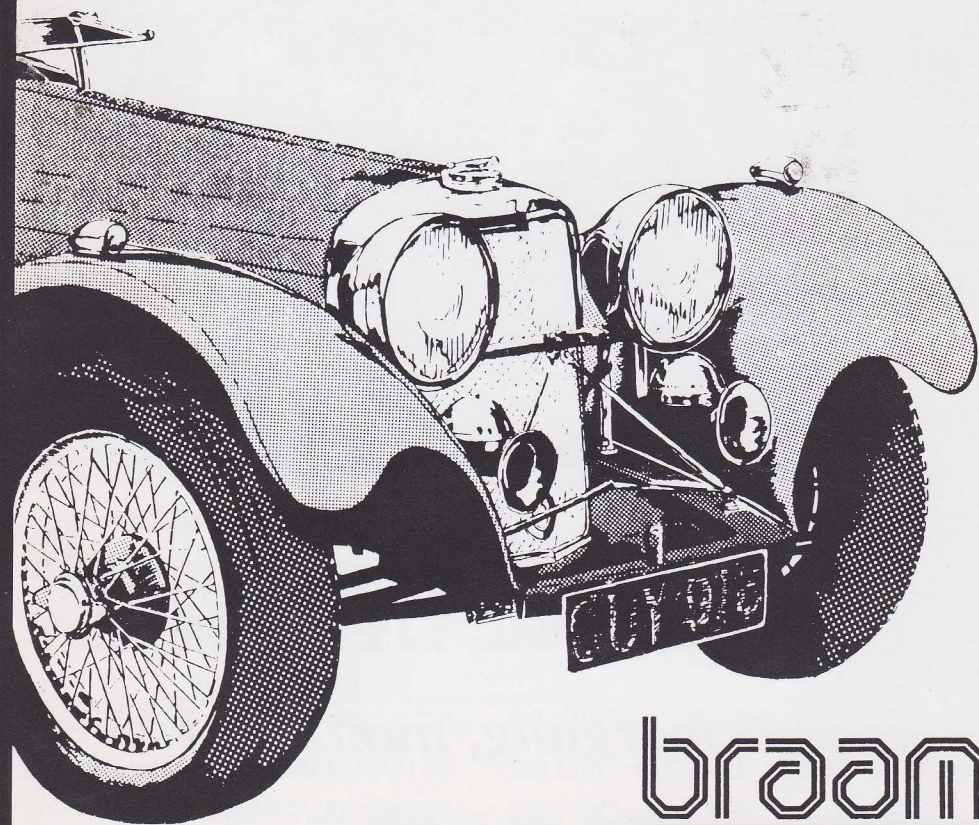
2^e jaargang, nummer 1

© Suzuki Coupé GX Fanclub, 1991

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

Tevens sluiten wij verzamelpolissen voor oldtimers en classicars af tegen 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

DE RUGZAK REDE

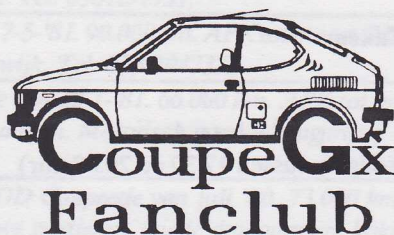
Periodiek van de Suzuki Coupé GX Fanclub

Verschijnt 4x per jaar

2e jaargang, nummer 1, maart 1992

Inhoudsopgave

Van de voorzitter	3
Van het secretariaat	7
Op de penning.....	9
Mag Manus effe wat langer?	10
Weet je weetje van je Coupeetje.....	14
Toen onze Mop een Mopje was.....	16
Complimentje	17
Ingezonden stuk	18
De geschiedenis van Suzuki, deel 2	20
GX-Gevalletje	23
Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!	25
De Koppeling.....	25
Burgerlijke Stand.....	26
Suzoekers.....	27
Suzukkies	28



**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

Lieve Coupé geïnteresseerden,

Jullie zien het wel weer: ook dit jaar is het ons weer gelukt om een fantastische full colour, nog mooier "glanzende" en "krasvrije" omslag voor de Rugzak Rede te realiseren. Niet alleen zijn wij beretrots, maar ook dankbaar zijn wij voor het drukwerk (door Gerard Uppelschooten) en de fantastische bereidwilligheid van zijn "baas" (de grote Habo DaCosta te Vianen). Dat wij als klein clubje (nou ja, klein.....bijna 400 leden is niet niks) zo'n professionele omslag hebben!!! Ook zullen jullie wat nieuwe/andere adverteerders aantreffen. Hartelijk dank en evenzo welkom! (Willen jullie overigens je gedachten eens laten gaan over wie er nog meer zou willen adverteren? Hopelijk wordt ons blad dan ooit nog eens "self-supporting"!!)

Mijn kleine Ork had onlangs -vlak voor d'r APK- wat reumatische aandoeningen (ik hoop overigens dat er ooit nog eens -naast de kinderbijslag- een Coupétoeslag wordt toegekend, want): 4 nieuwe Koni schokbrekers, benzinetank, draagarmpje, de wereldberoemde schok- en stabilisatorstangrubbers en hoppa: daar ging de wintersport m'n neus voorbij!

Ze loopt overigens nu wel van verwaandheid naast haar velgen (wat één keer al een lekke band opleverde...), aangezien ze nu door het kundig oog van de heer DOL (van RDM, onze "huis"taxateur) op f 10.000,- is getaxeerd. Het indrukwekkende pak bonnen van reparaties, restauraties en onderdelen ter waarde van zo'n f 16.000,- (!) is hierbij helaas nog niet van toepassing: we zijn nog "iets" te jong en f 10.000,- is op dit moment echt de bovenlimiet... Even (nog zo'n tien jaar!) wachten en dan gaan de werkelijk gemaakte kosten meetellen en kunnen we ons als fanclub ook laten inschrijven bij de FEHAC (Federatie Historische Automobiël Clubs).

We gaan verder: mag ik hierbij weer alle leden, die ook dit jaar weer zo lief waren de Fanclub een kerstkaart te sturen, hierbij hartelijk danken? Hartverwarmend: het was weer een indrukwekkende sliert....

Dan wil ik iedereen, en met name de heer R. Glas uit Harkstede (die -ondanks dat hij niets met de Fanclub te maken heeft: hij is namelijk stagebegeleider van een clublid), zo trouw, volledig en enthousiast voor ons loopt te "spotten". Net als daar in het "hoge noorden", zoeken wij in nog zo'n "onontgonnen Coupé gebied", in het "diepe zuiden" ofwel het Limburgse, net zo'n enthousiasteling.

Verder wil ik onze leden die niet in onze laatste ledenlijst vermeld stonden (en dat bleken er best veel te zijn!), onze excuses aanbieden.

Een en ander was te wijten aan een ernstige ademhalingsstoornis van onze computer, waardoor menig lid spontaan van het scherm (en -wat erger was- uit het geheugen) werd geveegd. Vooral leden met meer dan één Coupé of helemaal geen Coupé (onze zeer gewaardeerde donateurs) werden blijkbaar niet meer "geslikt" door het apparaat. Hopelijk

hebben we iedereen weer teruggevonden en is de komende ledenlijst (wegens plaatsgebrek) in het volgende blad weer compleet.

Verder vroegen wij ons tijdens het bekijken van het ledenbestand af of er misschien leden zijn, die het eigenlijk heel vervelend vinden in brieven en op enveloppen aangesproken te worden met hun voornaam.

Dus hebben we het volgende voorstel: wil je liever met mevrouw/mijnheer en voorletters geadresseerd en aangesproken worden, laat het ons dan weten. Wij zullen dan de tenaamstelling op brieven, etiketten en clubpas naar wens van het betreffende lid aanpassen. Horen we niets, dan gaan we gezellig en informeel door met tutoyeren en voornamen gebruiken.

Het kunststof voorschermen (spatborden) verhaal is zo goed aangeslagen, dat die arme man zich een hoedje fabriceert. Er is inmiddels al een wachtlijst van vier tot zes weken (!) ontstaan. Even geduld dus alsjeblieft....

In het vorige blad hadden we jullie al gemeld, dat we druk doende waren met de voorbereidingen voor de meetings van dit jaar. Niet alleen dat houdt ons bezig, maar ook kascontrolecommissie, financieel verslag 1991, begroting 1992 en Oosterhout 1992 (zie verderop in dit blad).

Gelukkig begint een en ander zeer serieuze gestalten aan te nemen en kunnen we, organisatorisch gezien, weer wat ruimer ademen.

Wisten jullie overigens, dat behalve de heel aparte "gif" groene (die overigens Sofia Green blijkt te heten en niet -zoals wij dachten- Musket Green), ook de mooie goudbruine (Antilope Gold) Coupé (niet te verwarren met roodbruin -Renaissance Red-, want daar zijn er genoeg van) zeer schaars is?

In het vorige nummer stond (in de notulen van de vorige ledenvergadering) te lezen, dat wij zouden proberen ervoor te zorgen, dat al onze leden de "Suzuki op Weg" zouden ontvangen. Dat is inmiddels gelukkig geregeld: met BV Nimag is afgesproken, dat wij naametiketten van ons ledenbestand aanleveren en dat zij -waarvoor natuurlijk onze welgemeende dankvoor verzending zullen zorgen.

Mocht je hem niet ontvangen, ga dan eerst bij jezelf te rade of je de contributie aan de fanclub hebt voldaan. Heb je wel betaald, maar geen Suzuki op weg ontvangen, dan graag even een berichtje, want dan ben je wellicht het slachtoffer van het eerder vermelde computerduiveltje.

Inmiddels hebben jullie allemaal een exemplaar van de statuten van de Fanclub ontvangen. Als bestuur behoren wij jullie je die te verstrekken en als lid horen jullie die te lezen. Het enige waar ik jullie hierbij op wil wijzen, is de opzeggingstermijn: schriftelijk én voor 1 december van enig jaar. Dit jaar zijn wij -omdat niet iedereen de statuten had- uiterst coulant geweest....

Maar, het moet toch niet zo zijn, dat wij bij inschrijving van een nieuw lid tot de ontdekking komen, dat diens/haar auto bij ons bekend is als de auto van een bestaand lid, dat (nog) niet betaald heeft!

Het al dan niet in het bezit zijn van een Coupé heeft niets te maken met het "automatisch" eindigen van het lidmaatschap van de Fanclub.

Dus, wanneer je je auto verkoopt en je zegt niet tijdig op, loopt je lidmaatschap gewoon door! Het lidmaatschap kan overigens wel tegelijk met de Coupé worden overgedragen, wanneer je hem verkoopt: de nieuwe eigenaar stuurt de "oude" pas in en betaalt dan uitsluitend f 10,- administratiekosten en is voor de rest van het lidmaatschaps/kalenderjaar geen contributie verschuldigd. We verwachten dan natuurlijk wel een "afmeld-" of bedankbriefje van het "oude" lid.

Denken jullie ook nog even aan "mutaties" en dan voornamelijk aan verhuizingen! Ook horen we soms dat een lid drie Coupé's heeft, terwijl wij bij de eerste zijn blijven steken. Ook gegevens van -deels- gesloopte onderdelenexemplaren en spotters op sloperijen horen we graag: vast bedankt voor de medewerking, want zo blijven we up to date!

Ten slotte zijn we blij dat we ons Technisch Opperhoofd Joop wat hebben kunnen ontlasten met de inwerkingstelling van de Regionale Technische Steunpunten: negen leden hebben zich opgeworpen om gebeld te worden als je met "iets" zit. Het voordeel is, dat je nu in jouw "buurt" een technisch steunpunt hebt. De eindverantwoording blijft natuurlijk in handen (en niet te vergeten ogen en oren) van onze "Suzuki Coupé GX Monteur Van Het Eerste Uur (S.C.G.X.M.V.H.E.U.)": Joop! Maar dat weten de "hulptechnenten" natuurlijk zelf ook.... Dus, komen zij er niet uit, dan val je vanzelf in de vertrouwde "Joop"handen.

Verderop in dit blad nog: Autoclubdag Oosterhout en het super-de-poepie-weekend (S.D.P.W) in Brabant (sparen maar!). Kortom, weer leesvoer te over.

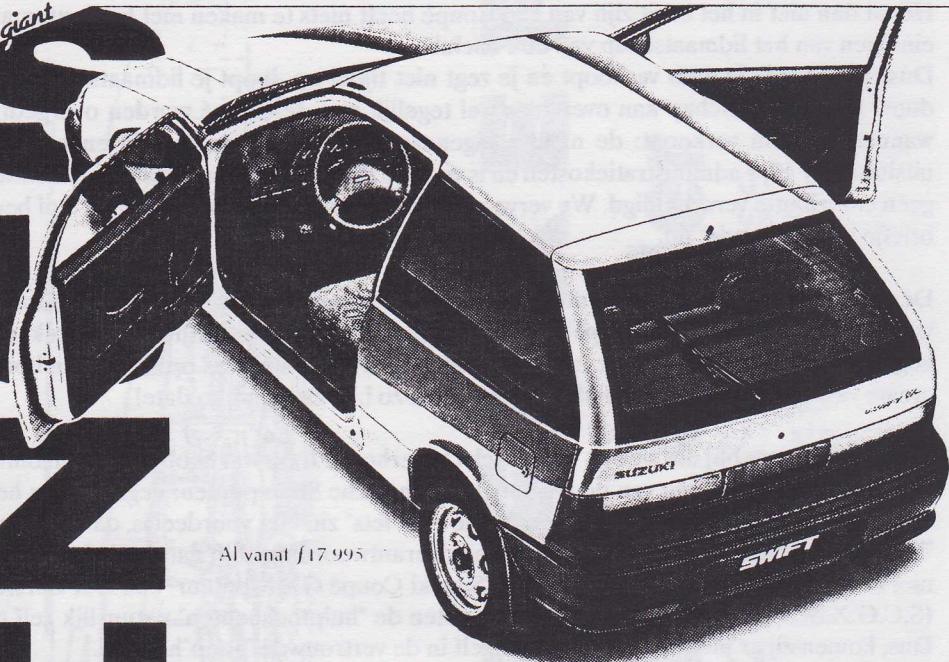
Mensen, tot gauw maar weer, groetjes,

Ingrid



(advertentie)

It's a giant



Al vanaf f17.995

The Giant Suzuki Swift 3-deurs.

Kom eens kijken naar de nieuwe Suzuki Swift 3-deurs. Een Giant Suzuki, sportief, modern en heel zuinig. De Swift 1.0 is de zuinigste benzine-auto ter wereld. Hij is er in tal van nieuwe kleuren. De nieuwe Giant Suzuki Swift 3-deurs één van de vele Suzuki's die bij ons voor u klaar staan.

* PRIJS GELDT VOOR SWIFT 1.0 GA. IS EXCLUSIEF AFLEVERINGSKOSTEN, INCLUSIEF BTW.



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

Van het secretariaat

Lieve leden, gezinsleden en meelezers,

Daar is ie dan: de extra dikke Rugzak Rede nummer 1 van 1992. Hij staat natuurlijk weer boordevol informatie over alles wat met onze geliefde Coupé te maken heeft. Nu niet snel doorbladeren om te zien wat dat allemaal is, want deze keer heb ik -in plaats van mijn gebruikelijke waslijst van attentiepunten een echte "primeur" te melden.

Let op, daar gaat ie:

De REGIONALE TECHNISCHE STEUNPUNTEN (RTS) zijn gestart!!!

Nu denk je misschien: "Fijn, maar wat moet ik daar mee; we hebben ons aller Joop toch?" Heb je gelijk in, maar met jou denken een kleine vierhonderd andere leden dat ook. Het gevolg is, dat Joop letterlijk overspoeld wordt met telefonische hulpverzoeken en van voren niet meer weet, waar hij van achteren mee bezig is.

Daar moest natuurlijk een oplossing voor komen en die hebben we gevonden in de vorm van de RTS-en. Gezien de technische kennis die we binnen de club aanwezig wisten, heeft dat geen al te groot probleem opgeleverd. Op onze oproep heeft zich een aantal serieuze technenuten gemeld, die graag bereid zijn je -regionaal- met raad en desnoods daad bij te staan. Hoe gaat een en ander in z'n werk? Wel, heel eenvoudig: aan het eind van mijn verhaal vind je een lijst van RTS-en met de gebieden waarin ze werken en wanneer ze bereikbaar zijn. Vanaf het volgende blad worden naam, gebied, telefoonnummer er beltijd steeds op een vaste plaats (na het colofon) te staan, zodat je nooit meer hoeft te zoeken als plotseling je uitlaat eraf is gevallen, je benzinetank lekt of je koppakking eruit ligt. Ook voor minder ingrijpende dingen, zoals kleine en grote beurtten, kun je bij hen voor advies terecht. Is je eigen RTS niet bereikbaar, probeer dan de dichtstbijzijnde. Komt je RTS (die dus een soort huisarts is) zelf niet uit het hem voorgelegde probleem, gaat hij voor jou bij de specialist te rade (en dat blijft -natuurlijk- ons aller Joop) en belt je dan terug. Dus, om een lang verhaal kort te maken, de spelregels zijn vanaf heden als volgt:

Heb je een technisch probleem, bel dan niet meer rechtstreeks met Joop, maar met je "eigen" RTS. In negen van de tien gevallen, zal die je direct op weg kunnen helpen. Mocht dat onverhoopt niet het geval zijn, word je door de RTS teruggebeld.

Heb je een technisch probleem, dan bel je:

In Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel:

Rick Sjoerdsma in Leeuwarden 058-159796

Beltijd: werkdagen van 19.00-21.00 uur

of

Rob Groot in Enschede 053-324270

Beltijd: dagelijks 19.00-22.00 uur

In Gelderland, Brabant en Limburg:

Twan van der Pasch in Rosmalen 073-412139

Beltijd: werkdagen 18.00-19.30 uur; bij afwezigheid is er een antwoordapparaat of

Dick Thomassen in Dodewaard 08885-2286

Beltijd: dagelijks 17.00-19.00 uur

In Zuid-Holland en Zeeland:

Paul van der Niet in Noordwijkerhout 02523-76411

Beltijd: dagelijks 18.00-20.00 uur; bij afwezigheid is er een antwoordapparaat of

Norman Conquet in Waddinxveen 01828-17612

Beltijd: behalve zondags 18.00-22.00 uur; bij afwezigheid is er een antwoordapparaat

In Utrecht, het Gooi en de IJsselmeerpolders:

Gerard Uppelschoten in Utrecht 030-660622

Beltijd: niet in het weekend; in verband met wisseldiensten is er bij afwezigheid een antwoordapparaat

In Noord Holland en de Randstad:

Rick Reparon in Purmerend 02990-28220

Beltijd: dagelijks 18.00-20.00 uur; wisseldiensten of

Jaap Hartog in IJmuiden 02550-16982

Beltijd: alleen in het weekend 12.00-17.00 uur

Dus, gun onze onvervangbare Joop zijn telefonische rust en bel in geval van technische vragen een van bovenstaande RTS-en.

Dan nog een heel ander verzoeknummer: laat ons alsjeblieft niet zo vreselijk veel kostbare tijd en geld besteden aan het achterhalen van wijzigingen! Het gebeurt helaas maar al te vaak, dat we uit een girobetaling moeten constateren dat iemand verhuisd is en vaak weten we dan alleen nog maar de woonplaats en niet het nieuwe adres, laat staan het telefoonnummer. Ook komt het regelmatig voor, dat een nieuw lid zich aanmeldt en dat we langs die weg -min of meer per ongeluk- te weten komen, dat een ander lid zijn/haar Coupé verkocht heeft. Vooral in deze tijd, nu er betaald moet worden voor het jaar 1992, blijken er na een hele "belronde" van Ingrid heel wat "leden" te zijn, die denken dat wij aan ons water kunnen voelen dat zij het Fanclub-lidmaatschap wensen te beëindigen. Zo werkt dat natuurlijk niet!!!

Samen met de uitnodiging voor de ledenvergadering/meeting op 12 april 1992 in Spijkenisse heeft dan ook iedereen de statuten van de Fanclub ontvangen. Elk nieuw lid krijgt ze in het vervolg direct bij inschrijving. Ons verzoek: léés die statuten en hou je aan de regels en -ook al staat dat niet expliciet in de statuten- meldt wijzigingen in naam, adres, telefoonnummer,

auto, verkoop auto en opzegging lidmaatschap (liefst schriftelijk) aan de Fanclub. Het zou ons veel tijd, geld en ergernis besparen. Tijd en geld kunnen we beter aan onze Coupé en aan de Fanclub besteden en op ergernis zit niemand te wachten.

Over ergernis gesproken: zojuist bereikte ons het bericht, dat Ingrids zo zeer gekoesterde blauwe Coupé "ORK" het slachtoffer is geworden van een ongewenste intimiteit door de blijkbaar verliefde auto van een onoplettende mede-weggebruiker: het lieverdje werd onverwacht en hardhandig bij haar achterste gegrepen door een forse Peugeot met een blijkbaar slaperige bestuurder. Die Franse auto's zijn echt niet te vertrouwen: één seconde let je niet op en ze vergrijpen zich aan een weerloos Coupeetje! Als gevolg van deze onzachte liefkozing moest ORK zich onder behandeling van de plaatwerker stellen, terwijl Ingrid met een pijnlijke nek naar de therapeut moest. Gelukkig zit ORK in het "ziekenfonds" (je weet wel, de Classic Car verzekering via Braam Assurantiën) en zal de financiële kant ongetwijfeld snel en correct geregeld worden. Maar, het zal je Coupé maar wezen.... We wensen ORK en Ingrid langs deze weg van harte beterschap.

Zo, nu kun je snel verder kijken wat de rest van de Rugzak Rede te bieden heeft. Tot Suz in Spijkenisse en/of Oosterhout!

Janny

Op de penning

Hallo Luitjes,

Nou, hier ben ik dan weer van -even- weggeweest. Zoals jullie misschien weten heb ik het de afgelopen tijd druk gehad met mijn studie, maar ik heb inmiddels examen gedaan en ben nu gediplomeerd offsetdrukker. Hoe vinden jullie de nieuwe omslag? Hiervoor natuurlijk weer hartelijk dank voor de bereidwillige medewerking van mijn "baas" Habo DaCosta.

Nu, nadat we het eerste volle -en ik meen te mogen zeggen geslaagde clubjaar- hebben afgesloten, zijn we met frisse moed aan het nieuwe clubjaar begonnen. Op 22 februari 1992 hebben de leden van de kascommissie (Rick Sjoerdsma en Tjallien Bakker) het kasboek gecontroleerd en afgetekend. Dat was dus de laatste daad van het afgelopen jaar en meteen de opening van het nieuwe jaar.

Zoals je elders in dit blad kunt lezen, kunnen jullie mij nu ook bellen voor technische vragen over je Coupé. Op 22 februari 1992 was er namelijk ook een bijeenkomst met het bestuur en een aantal behulpzame clubleden, die gespreid door het land een aantal Regionale Technische Steunpunten hebben opgericht om je "dichter bij huis" met je technische problemen te kunnen helpen. Nadere informatie hierover vind je in het stukje van Janny.

Van mijn kant valt er verder geen nieuws te melden, behalve dat het goed gaat met de Fanclub: nieuwe leden stromen binnen. Ga zo door!

Groetjes van Gerard

Mag Manus effe wat langer?

5 en 6 september 1992: Het tweede Suzuki Coupé GX Fanclub-weekend!

Jullie Manus heeft zich weer wat op de hals gehaald, namelijk het organiseren (onder andere) van de najaars-meeting 1992. Helaas is hier zo vreselijk veel over te vertellen, dat hij deze keer nogal wat bladvulling op zijn geweten heeft. Bij voorbaat Manus' verontschuldiging voor dit lange stuk, maar... lees het goed. Het is van het begin tot het eind volgestampt met belangrijke informatie! Daar gaat-ie:

Het succes van het eerste weekend, vorig jaar in Loenen, is voor ons aanleiding geweest om wederom een weekend te organiseren. Ten opzichte van vorig jaar is er eigenlijk één groot verschil. De Algemene Ledenvergadering is van het weekend losgekoppeld (zie elders in dit blad) en er wordt daarom geen ééndags-happening meer aan verbonden. Dit wordt dus echt een weekend, wat erop gericht is mensen die daar behoefte aan hebben (het bestuur en ikke, onder andere) in een volledig ontspannen sfeer van "alles kan, niets hoeft" bijeen te brengen. Wat hebben wij voor elkaar weten te boksen:

Op zaterdag 5 september 1992 is men -vanaf 13.00 uur en ècht niet eerder!- hartelijk welkom op de locatie, deze keer vlak bij 's-Hertogenbosch, waar wij een aantal riante motelkamers gereserveerd hebben.

Na aankomst en inchecken krijg je koffie en gebak door de club aangeboden. Tussen 14.00 uur en 17.00 uur zijn er twee bowlingbanen gereserveerd voor die clubleden die dringende behoefte hebben een balletje op te gooien. Overige faciliteiten waar je gebruik van kunt maken zijn: zwembad en Jeu de Boules-baan (allebei gratis) en midgetgolf (niet gratis, maar slechts f 3,- per keer!). Er zijn nog meer mogelijkheden om je te amuseren: tennisbanen, een kinderboerderij, sauna en zonnebanken, een roeivijver, speeltuinen en fietsenverhuur. Waar van toepassing kan men ook hier tegen betaling gebruik van maken.

Om 17.00 uur begint een borreluurtje, waarvoor je bij het inchecken wordt voorzien van twee consumptiebonnen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat je maar twee drankjes mag gebruiken, maar de eerste twee kosten je in ieder geval niets! Ook een zeer smakelijke borrelhap wordt je, op kosten van de club, aangeboden. Omdat ook een borreluur in principe een uur (60 minuten, 3.600 seconden) duurt, zullen de weekend-gangers tussen 18.00 uur en 19.00 uur moeten proberen zichzelf te amuseren. Ze zouden zich bijvoorbeeld even lekker kunnen oprispen, want:

om 19.00 uur begint het avond-gebeuren. In de voor ons gereserveerde zaal word je ontvangen met een welkomst-cocktail, gevolgd door een riant buffet. We hebben ons laten adviseren voor een buffet als avondmaaltijd te kiezen, omdat dit de "eetsoort" bij uitstek is om een beetje te "circuleren". Met andere woorden: je laadt je bordje (beschaafd) vol met dingen die je lekker lijken, kijkt rond of je iemand ziet waar je wel eens mee zou willen

praten, kijkt of daar een stoel in de buurt is en laat je daarin zakken (wanneer die niet bezet is). Veel flexibeler dan vorig jaar, en een leuke manier om nieuwe contacten te leggen of al bestaande contacten te verstevigen. In deze zaal is een grootbeeld-videoprojector aanwezig (beeldmaat 2 x 2 meter). Iedereen wordt hierbij uitgenodigd video-opnames van Coupé's mee te nemen, zodat ze aan den volke getoond kunnen worden. Als je video-bandens meeneemt, zorg er dan wel voor dat ze **DUIDELIJK** gemerkt zijn, zodat er geen meningsverschillen kunnen ontstaan welke band van wie is! Over een band gesproken, later op de avond (tussen 21.00 uur en 24.00 uur) is er een band (spreek uit: bènt) welke voor muziek zal zorgen aanwezig. Het is ons helaas niet gelukt het duo van de zaterdagavond vorig jaar te engageren. Zij vonden dat onze leden zich dermate onaardig tegenover hen hadden gedragen, dat ze niet wilden meewerken! Daarom zullen we het moeten doen met een 6-mans formatie, die bijna alles speelt wat je bedenken kunt. Een dansvloer is aanwezig, zodat de eventueel aangegeten calorieën weer kunnen worden weggedanst. **Voor diegenen die vorig jaar op de zaterdagavond niet aanwezig waren: door omstandigheden werden wij vorig jaar geconfronteerd met een tweetal oudere heren, met als muziekrepertoire het betere "Haak-in-met-Mary"-werk. Niet echt onze stijl!**

Om 00.30 uur stopt men het schenken van vochtige consumpties, zodat om 01.00 uur de avond wat ons betreft afgesloten wordt, naar we hopen met een goed gevoel. Diegenen die nog wat willen doorgaan, zullen op eigen gelegenheid de mogelijkheid hiervoor moeten zoeken. Wij laten jullie dan los, want wij realiseren ons terdege wat ons de volgende dag te wachten staat!

Op zondagochtend, vanaf 07.30 uur, kan men zich tegoeddoen aan een ontbijtbuffet. Voor 10.00 uur moet iedereen uitgecheckt zijn. De bagage kan men in de zaal achterlaten. Want... Deze zondag wordt gekenmerkt door één centraal punt, waaromheen iedereen de zondag naar eigen idee kan doorbrengen. Dit centrale punt is, om 13.00 uur, als lunch een gezamenlijke uitgebreide koffietafel in het restaurant van het Autotron in Rosmalen. Iedere deelnemer krijgt een toegangkaart voor het Autotron, waardoor meteen de mogelijkheid bestaat hier eens lekker rond te kijken. Maar... omdat we niemand willen verplichten de hele dag door het Autotron te zwerven, bieden we zowel 's morgens als 's middags voor de liefhebbers de mogelijkheid een soort puzzelrit (verschillend!) door het Brabantse land te maken. Deze ritten worden verreden volgens het "bolletje-pijltje"-systeem (wat dat is... merken jullie dan wel. Het is effe wennen, maar 't valt best mee!). Aan deze ritten zijn "toto"-vragen verbonden, welke later in de middag, terug in de zaal, beantwoord zullen worden. De mensen die het hier het best afgebracht hebben, houden hier nog een aardigheidje aan over ook! Zijn er nou leden die denken "Geen probleem, we rijden gewoon achter Manus en zijn Janny aan, want die hebben het georganiseerd!", Foutje, Bedaank! Manus en zijn Janny rijden de ritten niet! Discussies over de uitslag van de toto-vragen zijn ook niet mogelijk, want Manus heeft uit betrouwbare bron vernomen (een organisatie die niets ander doet dan dit soort ritten uitzetten) dat deelnemers aan deze ritten één ding dienen te onthouden. Namelijk: het officieel reglement hiervoor:

Regel 1: De uitzetter heeft altijd gelijk.

Regel 2: Wanneer dit onverhoopt niet het geval is, treedt direct regel 1 in werking.

Dit biedt je in feite 4 standaard-mogelijkheden om de zondag door te brengen:

- 1. Je gaat gewoon de hele dag naar het Autotron (milieubewust!);
- 2. Je rijdt de ochtendrit, luncht en brengt de middag zoet in het Autotron (semi-milieubewust);
- 3. Je begint je dag in het Autotron, en rijdt na de lunch de middagrit (je raadt het al: semi-milieubewust);
- 4. Je rijdt beide ritten en luncht alleen in het Autotron (OOOHHHHH!).

Zoals je ziet, mogelijkheden en vrijheid te over! Om 16.00 uur verzamelen we weer in "onze" zaal. Hier vindt, na de "prijsuitreiking" van de puzzelritten, de afsluiting van het weekend plaats. Je kunt dan je bagage opvissen, en daarna naar huis gaan. Op deze manier is het voor iedereen mogelijk om 's avonds op een redelijke tijd thuis te zijn en, hopelijk dik nagenietend, nog even onderuit te zakken voor je je mandje in kruipt.

Interessant is de prijs waarvoor we het een en ander kunnen aanbieden. Zoals beloofd, zouden we proberen in de buurt te blijven van de prijs welke we vorig jaar hadden uitgepuzzeld. Helemaal is dit niet gelukt, maar we hebben het niet te bont gemaakt. Leden betalen voor dit hele weekend *f* 150,--, introduc e(s) *f* 175,--. De toeslag voor het gebruik van een motelkamer door  en persoon is *f* 20,--. Kort samengevat heb je hiervoor:

- Je riante motelkamer (gelijkvloers, radio, TV, douche, toilet, minibar, terras met stoelen, noem maar op!)
- Koffie en gebak bij aankomst
- Kosteloos gebruik van bowling, Jeu de Boules-baan en zwembad
- Twee drankjes en een hapje tijdens het borreluur
- Welkomstcocktail en buffet tijdens zaterdagavond met live-muziek
- Ontbijtbuffet
- Toegang tot en lunch in het Autotron.
- Routebeschrijvingen voor een tweetal ritten door het bloedmooie Brabantse Land.

Wij dachten dat we een en ander beschaafd gecalculeerd hebben voor een weekend met zoveel (verder grotendeels gratis) mogelijkheden!

Het is echter wel zaak TIJDIG te reageren, want we moeten uiterlijk 30 juni opgeven met hoeveel mensen we komen. Misschien kunnen we nog extra kamers bijboeken, maar zeker is dit niet!! Reageer dus snel, wanneer je zeker wilt zijn dat je mee kunt. Maak, wanneer je het bijgesloten aanmeldingsformulier terugstuurt, meteen *f* 75,-- per persoon als boekingsgarantie over op het bekende rekeningnummer van de Club, Postbankrekening 75.700 t.n.v. de Suzuki Coupé GX Fanclub te Diemen. Inschrijvingen worden in volgorde van binnenkomst van de aanbetaling behandeld, dus... wie 't eerst komt, die 't eerst maalt! Contante betalingen kunnen door ons helaas NIET verwerkt worden! Voor het resterende te betalen bedrag krijg je t.z.t. een acceptgirokaart. Verzoeken om restitutie van gedane (aan)betalingen kunnen in principe niet worden ingewilligd. Het is natuurlijk mogelijk dat we volgeboekt zijn. Wanneer dit zo is, plaatsen we je aanmelding op de wachtlijst. Wanneer het niet

mogelijk blijkt je aanmelding in een boeking om te zetten, wordt je aanbetaling uiteraard WEL teruggestort. Dit zal dan ongeveer half augustus gebeuren, onder vermelding van: RESTITUTIE INSCHRIJFGELD WEEKEND 5 EN 6 SEPTEMBER. Vergeet dus niet op het formulier je giro- of bankrekeningnummer in te vullen. Wanneer je een bankrekening hebt, vul dan ook het gironummer van je bank in!

Gaan we nu even kinderachtig doen. We geven voor de zekerheid, helaas schijnt het fenomeen gezinslidmaatschap voor sommige leden wat problemen op te roepen, een rekenvoorbeeldje:

- Een lid en een betalend gezins(club)lid (dit gezinslid heeft een eigen lidmaatschapskaart) betaalt f 300,--. Aanbetaling (overmaking) f 150,--, acceptgiro t.z.t. f 150,--.
- Een lid en een introduc e(e) (ook dit kan, naar de letter van de wet, een gezinslid zijn, maar is niet iemand die bij de Club als betalend gezinslid te boek staat) betaalt f 325,--. Aanbetaling (overmaking) f 150,--, acceptgiro t.z.t. f 175,--.
- Wanneer iemand lid van de Club is en zonder partner naar dit weekend komt betaalt hij of zij f 170,--. Aanbetaling (overmaking) f 75,--, acceptgiro t.z.t. f 95,--.

We hopen van harte dat dit lange verhaal jullie enthousiasme voor de weekend-meeting heeft kunnen aanwakkeren. Voor diegenen die vorig jaar niet het hele weekend geweest zijn: als je ingelijfd wilt worden bij de (verschrikkelijk gezellige) harde kern van de club moet je zo snel mogelijk boeken! Voor je 't weet heb je er een heel nest "Vrienden voor het Leven" bij! Bedenk evenwel goed dat deze harde kern bestaat uit mensen met een exact aan te wijzen psychische afwijking. Ze houden van hun Coupé, en zweren bij de gedachte "Niet zeuren, have fun, we maken er een gezellig weekend van!". Zeg dus nooit, dat je niet gewaarschuwd bent! Voorts dient gemeld te worden dat uitsluitend per definitie goedge-
mutste leden voor dit weekend in aanmerking komen. Leden die denken dit weekend te kunnen aangrijpen om ons de oren van de kop te zeuren, of door alcoholische uitpattingen op een negatieve manier op te vallen, hebben we liever niet. Tenslotte moet het ook nog eens zo zijn, dat de mensen van de lokatie waar wij vertoeven ons nog eens moeten willen hebben. Elke vorm van negativisme (waar haal ik het vandaan) is derhalve strikt taboe!
Kortom: wij willen na het weekend de volgende limerick kunnen koesteren:

*Bij Den Bosch, in 't mooie Brabantse land,
zette de Coupé-Club de zorgen aan de kant.
De "Harde Kern" is weer geweest,
maakte dit weekend tot een feest,
en droeg bij aan de leukste meeting van 't land!*

Reageer snel, je hebt er baat bij!

Tot ziens en de groetjes,
Manus

Weet je weetje van je Coupeetje

Als Suzuki-technicus krijg ik veel vragen over het technische gedeelte van de APK-keuring. Om iets meer over dit onderwerp te kunnen vertellen, eerst een aantal -globale- richtlijnen. Hoe weet je wanneer je Coupé weer gekeurd moet worden? Er zijn twee mogelijkheden: of je kijkt op de sticker op je kentekenplaat aan de achterkant van je auto of je kijkt op je keuringsbewijs (je weet wel, dat grote witte papier).

De sticker op je kentekenplaat vermeldt het jaartal en de maand tot wanneer de laatste keuring geldig is. Het jaartal staat in het midden (bijvoorbeeld 1992) en de maanden staan er rondom heen. Het getal dat bovenaan staat geeft de maand aan (bijvoorbeeld 6 = juni). Deze (voorbeeld) combinatie vertelt dus, dat je auto uiterlijk in juni 1992 opnieuw gekeurd moet worden. Op het keuringsbewijs staat de exacte datum (bijvoorbeeld 17 juni 1992). En denk eraan: je mag geen dag te laat zijn! Ongekeurd rijden is strafbaar en kost je een (om)behoorlijke bekeuring (f 250,-).

Als Coupé-rijder kun je -voor je auto "echt" gekeurd wordt- een aantal dingen zelf controleren: de verlichting moet in orde zijn (alle lampen moeten branden), er moet een (gave) linkerbuitenspiegel en binnenspiegel zijn, de ruiten mogen geen schade in het directe gezichtsveld hebben, de uitlaat mag niet lekken, de banden moeten gelijkmatig afgesleten zijn en een profiel van minimaal 1.6 mm. hebben.

Er mogen geen scherpe delen (bijvoorbeeld beschadigde bumperhoeken) aan de auto zitten, de remmen moeten goed werken (de auto mag tijdens het remmen niet scheef trekken) en de handrem moet voldoende werken. De ruitewisserbladen moeten gaaf zijn en de ruit goed schoon vegen, de ruitensproeiers moeten allebei werken.

Dit zijn een aantal zaken die we zelf (al dan niet met hulp van vader, broer of vriend) zelf kunnen controleren en -zodanig- vervangen.

Er zijn natuurlijk nog een heel aantal andere dingen die meetellen voor de keuring, maar daar is behalve een garagecrick of brug, wat meer technische kennis voor nodig. Kun je daar niet over beschikken, dan zul je die dingen dan aan je keuringsstation of garage over moeten laten en dat kan soms aardig in de papieren lopen. Of je roept de hulp van de Fanclub in en je belt het dichtstbijzijnde Regionale Technisch Steunpunt (RTS, zie elders in dit blad). Meestal kun je daar te weten komen hoe je de andere punten die het keuringsformulier aangeeft, zelf kunt beoordelen en zodanig repareren. Een aantal typische -meestal niet direct merkbare- Coupé-"kwalen" zijn: doorgeroeste draagarmen (achter), vastzittende remklauwen (voor), defect uitlaatspruitstuk, lekkende benzinetank, versleten achterwiellagers, lekkende carterpan, stabilisatorstangrubbers, portierscharnieren, roestvorming in de koplampreflectoren.

Maar -zoals je weet- is er voor bijna al deze kwalen door een beetje handige sleutelaar met ondersteuning van de Fanclub (door RTS of door mijzelf) een oplossing te vinden, die beter in de budget past dan reparatie tegen het gangbare garage-tarief.

Overigens, als je het niet eens bent met de uitslag van een APK-keuring, kun je een "herkeuring in beroep" aanvragen. Heb je ongelijk, dan ben je f 100,-- armer. Heb je gelijk, dan zijn er voor jou verder geen kosten aan verbonden. En -niet te vergeten: laat je auto bij voorkeur door een Suzuki-dealer keuren: als het goed is, weet die waar op gelet moet worden!

Dat was het dan weer, tot de volgende keer!

Groetjes van Joop

(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 cilinderkop, van dashboard tot wisserblad.

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

Toen onze Mop een Mopje was...

was-ie aardig om te zien. Een liedje dat het gros van onze leden ongetwijfeld kent. Alleen vergaat het vele van onze Coupé's een stuk beter dan de Mop uit het liedje. Hoe ouder ze worden, hoe fraaier! Menigeen zal zich bijvoorbeeld de "Druppel" van Audrey Opdam voor de geest kunnen halen, bijzonder mooi gespoten in rose en blauw. Dit spuitwerk is gedaan door haar partner, Gert Vermaat uit Apeldoorn. Gert heeft zich spontaan bereid verklaard om ook andere clubleden van dienst te zijn met het aanbrengen van een persoonlijke "finishing touch" op de auto. Hij heeft ons daarbij toegezegd de clubleden, die hiervoor een beroep op hem doen, het financiële vel niet over de oren te trekken. Op onze vraag wat hij voor jullie kon betekenen, kregen we de volgende tekst van hem, welke zodanig voor zichzelf spreekt, dat wij er niets meer aan toevoegen:

Heeft u uw Coupé een leuke naam gegeven? Dan wilt u dat natuurlijk ook met een mooi lettertype (eventueel met een origineel design) op uw Hoestbal, Skelter, Wegluis etc. hebben. Dat is mogelijk in duurzame plakfolie of verf. U kunt bij ons ook terecht voor decoratieve striping in 1001 kleuren. Maar... ook voor een exclusieve airbrushtekening (onze specialiteit) die uw Coupé een eigen "look" geeft kunt u bij ons terecht.

Voor informatie kun je contact opnemen met Audrey of Gert. Hun advertentie staat hieronder.

(advertentie)

Reclame & Design

Gert Vermaat

GESPECIALISEERD IN AIRBRUSH — 055-663154

Complimentje

(ondanks de kleine lettertjes)
door Rick Sjoerdsma

Langs deze weg wil ik de heer Cees Braam en Rosenthal Assurantiën heel hartelijk bedanken voor de snelle en correcte afhandeling van de schade aan mijn Coupé en die van vele andere clubleden.

Binnen een paar dagen stond er een taxateur van RDM op de stoep en de getaxeerde schade wordt altijd zonder blikken of blozen uitbetaald (plus/minus eigen risico). Het bedrag staat altijd binnen een week op je rekening. Ik vind dat een complimentje hier wel op zijn plaats is en ik kan ieder lid aanraden om zijn of haar Coupé te verzekeren via de club. Je kunt je waarschijnlijk nergens anders voor zo'n redelijk bedrag all risks verzekeren tegen taxatie-waarde. Bovendien word je snel en zonder problemen geholpen. Dat ze hun best ook voor je doen, heb ik gemerkt toen er een brommer tegen mijn Coupé aan vloog, zonder dat ik er wat aan kon doen. Hoewel de tegenpartij (schuldig dus) dwars lag, is het gelukt de volledige schade op hem te verhalen (dus ook het eigen risico, wat in eerste instantie niet wordt uitbetaald, tenzij is bewezen dat je geen schuld had).

Ik wil echter één kleine kanttekening en tevens waarschuwing plaatsen. Ten tijde van die brommer-affaire was ik namelijk 22 jaar oud. Bij zo ongeveer iedere verzekeringsmaatschappij geldt een verhoogd eigen risico voor bestuurders, al dan niet de eigenaar van het voertuig, indien je bij een aanrijding of iets dergelijks betrokken raakt én jonger bent dan 24 jaar. Er is wat onduidelijkheid over, daar in de rugzak Rede nummer 1, jaargang 1, duidelijk vermeld heeft gestaan, dat er "geen opslagen zijn voor jeugdige rijders" en dat "het eigen risico f 300,- bedraagt". "Geen opslagen" geldt echter bij nader inzien alleen maar voor de hoogte van de premie en dus NIET voor het die van het eigen risico. Het verhoogde eigen risico van f 450,- wordt ook genoemd in de polisvoorwaarden.

Ik was echter van mening, dat dit niet op mij van toepassing was, vanwege dat artikel! Dit geldt echter wel, dus ook voor jeugdige bestuurders van een Coupé (en dat zullen er best wel veel zijn, denk ik). Gelukkig is de heer Braam erin geslaagd het volledige bedrag (dus ook die f 450,-) te verhalen op de tegenpartij!

Dit verhoogde eigen risico van f 450,- geldt alleen, indien je als bestuurder (al dan niet eigenaar) jonger dan 24 jaar, ZELF bij een ongeval betrokken bent. Wanneer iemand bijvoorbeeld je auto bekrast of -meer algemeen, in geval van vandalisme waar je zelf niet bij betrokken bent- geldt er wel een eigen risico van f 300,-.

Rick Sjoerdsma

Ingezonden stuk

Van één van onze leden, Cécile van de Boom uit Roosendaal, ontvingen wij onderstaande brief. In het kader van de leesbaarheid (verkleinen tot het formaat van het blad bleek onmogelijk), is de tekst **letterlijk** overgenomen.

BESTE FANCLUB,

na een vragenlijst te hebben ontvangen over eventuele verbeteringen op het organiseren van jullie hele gebeuren, moet ik tot mijn grote spijt medelen dat wij - ik en een vriend, deze met de mooiste coupe van de clubdag - zeer teleurgesteld waren.

Ons eerste probleem betrof het contact tussen de voorzitters en de leden die zeer slecht was.

Ons viel op dat de beter en langer gekende leden meer ofwel de meeste aandacht kregen, en de pas nieuwe of minder gekende leden bijna geen.

Ons ontvangst leek een aanleiding tot een goed contact, maar dat idee verdween - snel, we hebben de hele dag alleen gezeten toegekeken hoe de trouwe leden hun coupé s bewonderd werden.

Het was ontzettend leuk allemaal eens bij elkaar te komen, maar het was dusdanig slecht georganiseerd, en natuurlijk valt dat niet mee zo'n dag in elkaar te zetten, maar echt dat contact had beter gekund.

De ledenvergadering hebben we niet meegemaakt, ik had mijn pasje niet bij en Will moest er nog een krijgen want die was pas lid geworden, met andere woorden we mochten hieraan dus niet deelnemen.

Ach, uiteindelijk zal het voor jullie het belangrijkste zijn geweest, dat de gekende leden wel deelnamen.

Tja,.. wij zijn uiteindelijk toch ook lid en wij betalen ook niet voor niets.

Jullie zullen wel denken, ach ontevreden leden zijn er altijd maar ik heb mensen gesproken die er hetzelfde over dachten.

Zelf had ik op die dag mijn één na oudste coupe van allemaal bij, maar buiten dat weet ik wel zeker dat ik de enigste van alle leden ben, die het meeste van zijn geroeste coupeetje houd ook al keek er niemand naar.

Dit jaar nog hoop ik hem op te knappen op, een toch wel zeer originele manier, en dan vind ik het toch wel erg dat er misschien op dat moment wel contact plaats zal vinden.

We vonden het dus zonde van ons geld en hebben ons dusdanig verveeld.

Tevens wordt er gevraagd naar het telefonisch contact en moet ik jullie hierbij helaas weer teleurstellen.

Ik heb namelijk vorig jaar lente proberen te vragen of jullie geen antenne voor mij hadden liggen, en hebben jullie mij wijsgemaakt dat dit alles geregeld zou worden, ik ben er maar zelf naar gaan zoeken.

Dat ik 19 jaar ben heeft er toch niets mee te maken hopelijk.
Ik krijg hierbij de indruk dat ik voor onderdelen bij jullie niet hoeft te zijn.

Ik vraag me af of jullie zulk soort commentaar ook in de boekjes vermelden, ik vrees van niet.

De boekjes die je per kwartaal krijgt vind ik altijd leuk om in de bus te vinden eigenlijk zouden ze meer als 4 keer per jaar moeten verschijnen.

En ik vind jullie clubdag ook ontzettend leuk om naar toe te rijden, ook al duurt dat 2 uur maar ik hoop echt dat het me dan beter zal bevallen.

En verhaaltjes zijn echt wel leuk over hoe dol de leden op hun coupe zijn zijn, maar ik denk dat commentaar ook wel eens aan de orde mag komen.

Cecile van de Boom en Will Wierickx

ps. klopt het dat van het 2e jaargang ik nr. 1 nog niet gekregen heb, of moet die nog komen

De bestuursleden van de Suzuki Coupé GX Fanclub en de redactie van de Rugzak Rede hebben van de inhoud van deze brief kennis genomen en zouden het zeer op prijs stellen, wanneer de leden reageren op de in deze brief weergegeven ideeën en standpunten. Wij vragen jullie bij deze dan ook om massaal (positief of negatief) hierop te reageren. Alleen dan kunnen wij een goed beeld krijgen van wat er onder onze leden leeft. Wij komen hier natuurlijk in de volgende Rugzak Rede (bij de resultaten van de enquête) op terug.



De geschiedenis van Suzuki, deel 2

door Johan Schoenmaker

Ondertussen was in een niet aflatende zoektocht naar verbeteringen een aantal veranderingen doorgevoerd. Bijvoorbeeld de afmetingen van de krukaslagers en van de big-end lagers werden vergroot om de krukas een langere levensduur te geven. Gedurende oktober 1961 werd de oorspronkelijke 3 versnellingen constant mesh versnellingsbak vervangen door een volledig gesynchroniseerde 4 versnellingsbak. De re-styling van de carrosserie werd gecompleteerd door de oorspronkelijke 16 inch wielen terug te brengen naar 12 inch. De carrosserie omvatte nu 4 stoelen waarvan 2 wegklapbaar waren en had grotere ramen. Het maximale beladingsgewicht bedroeg 300 kg.

Uit een marketing studie bleek dat er behoefte was aan een lichtgewicht vrachtwagen die minimaal aan 3 basiseisen moest voldoen: een groter laadplatform dat gemakkelijk te benen ontladen was, een degelijke bouw en daardoor ook geschikt voor zakelijk gebruik en lage bedrijfskosten. Het Suzuki ontwikkelingsteam ging hiermee aan de slag en gedurende 1961 werd de Suzuki Carry FB geïntroduceerd, met een korte cabine voor de bestuurder en één passagier. De motor bevond zich onder de bestuurdersstoel waarmee kostbare ruimte uitgespaard werd. De motor was een bijzonder slanke tweecylinder. Met een laadruimte van 1,5 vierkante meter en een motor met een vermogen van 21 pk bij 5500 tpm kreeg de nieuwe Carry FB de reputatie de krachtigste lichtgewicht vierwieler ooit gebouwd. De auto werd in Japan verkocht voor 295000 Yen waarmee de prijs aanzienlijk onder die van de concurrentie lag. De auto bleek dan ook prompt een succes te zijn en leidde tot een export versie, de FBL en in 1964 de FBK.

Een andere behoefte bleek te bestaan voor een gesloten besteller. Twee types, beide afgeleid van de FB, werden gedurende 1962 geïntroduceerd. Dit waren de FBB, speciaal gemaakt voor het ministerie van Post- en Telecommunicatie, en de FBC voor algemeen gebruik. Tegen het einde van dat jaar kwam de FBD besteller op de markt. Deze auto had een laadcapaciteit van 300 kg met twee personen of 200 kg met 4 personen.

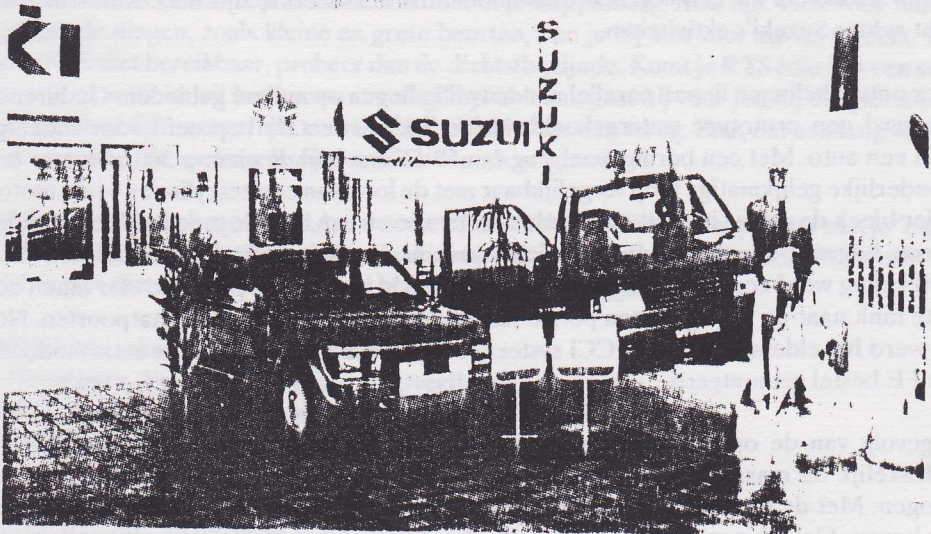
De behoefte aan een personenauto om de reeks te completeren werd intussen niet over het hoofd gezien. Gedurende maart 1957 gaf het ministerie van Transport een opdracht aan Suzuki om een test-auto te maken als onderdeel van een studie naar de toekomstige rol van de Japanse mini-auto. Veel waardevolle informatie werd verkregen uit dit project wat leidde tot de bouw van een tweezitter-prototype, het model FA, in januari 1960. Later kwam in oktober een 4 persoons prototype de FC gereed voor beproeving. Beide auto's hadden achterwielaandrijving en de motor achterin, wat enige jaren later zou leiden tot de introductie van de 360 cc Fronte LC10. Deze diversificatie betekende echter geenszins dat de originele opzet met motor voorin en voorwielaandrijving onmiddellijk losgelaten werd. Simultaan werd een personenauto ontwikkeld op basis van de TL bestel die in maart 1962 als Suzuki Fronte TLA op de markt kwam.

Gedurende Februari 1963 werd de productie van de TL-bestel gestaakt. In de plaats kwam de nieuwe FE-bestel, met als belangrijkste verschil de bijna vierkante (61x61,5 mm boring maal slag) tweecylinder motor met verbeterde prestaties, een nieuw smeersysteem waardoor de noodzaak benzine en olie te mengen bij het tanken kon vervallen, een hoekige achterzijde waardoor de laadvloer groter werd, een wegklapbare achterbank voor twee passagiers en een grotere achterdeur waardoor de auto gemakkelijker beladen kon worden. Gedurende deze periode werd ook geëxperimenteerd met de motor om een betere prestatie te krijgen zonder dat dit ten koste van betrouwbaarheid en levensduur zou gaan. Zo werd een over-vierkante motor variant ontwikkeld met een boring maal slag van 64x58 mm. Dit type werd in het tweezitter prototype gemonteerd.

De FE bestel leidde tot de ontwikkeling van een nieuwe versie van de TLA, de FEA. Weer met de motor voorin gemonteerd. De FEA kwam slechts enkele maanden na de introductie van de FE bestel op de markt en vertoonde hiermee veel gelijkenis. De FEA had ook het verbeterde smeersysteem, de vierkante motor en een beter remsysteem. Voorheen was de diameter van de remtrommels voor en achter gelijk maar nu was gebruik gemaakt van verschillende diameters waardoor een betere balans was verkregen. Tijdens de Grand Prix race van 3 mei 1963 in Suzuka bezetten de FEA's de eerste, tweede en vierde plaats. Men had de tegenstanders ver achter zich gelaten.

(advertentie)

THE GIANT SUZUKI.



AUTOBEDRIJF

B
VAN **BOVENEMMEN** BY

Phileas Foggstraat 10

22 0 3410 - 13123

Het nieuwe Selmix smeersysteem waar al eerder over geschreven is bleek een belangrijke doorbraak in tweetakt motor smering. Door gebruik te maken van een speciale oliepomp voor het mengen van benzine en zelfmengende olie in de juiste mengverhouding, beide uit een eigen reservoir, werd een veel betere beheersing van het mengsel in de carburateurs mogelijk. Het was niet langer noodzakelijk om bij iedere tankstop met olie te knoeien, iets waar eigenaren van tweetakten tot die tijd mee hadden moeten leren leven. Maar belangrijker nog was dat de motor zelf veel efficiënter gesmeerd kon worden met gelijktijdig reductie van de uitlaatgas-emissie. Met toenemende motorsnelheden door vergroting van het vermogen was een verbeterde smering van essentieel belang. Al snel zou een nog beter systeem ontwikkeld worden.

Uit het voorgaande zou de indruk kunnen ontstaan dat de productie van personen- en bestelauto's regelmatig toegenomen was zonder onvoorziene tegenslagen. Dit was uiteraard niet het geval. In september 1959 verwoestte de typhoon Kitty één van de vierwieler fabrieken in de Ise Bay regio. Onmiddellijk werden plannen gemaakt voor een moderne geïntegreerde fabriek op dezelfde lokatie voor een bedrag van 70 miljoen yen. De fabriek die 4300 vierkante meter in beslag nam kwam gereed in maart 1960 met een opmerkelijke bouwtijd van slechts 6 maanden. Het gebouw bestond uit een stalen frame en had een leistenen dak om toekomstig natuurgeweld te weerstaan. Enkele jaren later werd de doelstelling voor de Carry FB vrachtwagen op 2000 auto's per maand gezet, een doelstelling die ver boven de totale autoproduktie van dat moment uitstak. Omdat de doelstelling met de bestaande middelen niet te realiseren was werd een nieuwe fabriek gebouwd zodat bij de introductie van de FB voldoende capaciteit aanwezig was. Binnen 6 maanden rolden de eerste auto's van de produktielijn in de nieuwe fabriek, waarmee de introductiedatum van de FB in het najaar van 1961 verzekerd was. Dit zijn maar 2 voorbeelden van de gedrevenheid van Suzuki om wat er ook gebeurt vasthoudend in het succes te zijn. Succes als stuwende kracht achter Suzuki's activiteiten.

Motor ontwikkelingen liepen parallel aan ontwikkelingen op andere gebieden. Gedurende 1962 werd een prototype watergekoelde driecylinder tweetakt beproefd voor montage voorin een auto. Met een boring maal slag van 52x56 mm had de nieuwe 360 cc motor een uitzonderlijke gelijkmatige loop vergelijkbaar met de loop van een zescilinder 4 takt motor. Verder bleek de motor in staat om goede acceleratie en een hoge topsnelheid te koppelen aan een hoger toerental zonder het risico van mechanische schade. Parallel aan deze ontwikkeling werd een apart smeersysteem ontwikkeld waarin een pomp de olie vanuit een aparte tank naar de inlaatpoorten perste tussen de carburateurs en de inlaatpoorten. Nog later werd het elders beschreven CCI systeem ontwikkeld en werd voor het eerst eind 1965 in de FE bestel gemonteerd.

Als gevolg van de opening van het Japanse autowegennet werd het voor de overheid noodzakelijk de maximale snelheid van mini-auto's van 40 naar 60 kilometer per uur te verhogen. Met de toenemende prestatie kwam ook het oude probleem van zuiger slijtage weer boven. Gelukkig was de metallurgische kennis op dat moment zo ver gevorderd dat

door het wijzigen van materiaalspecificaties het probleem kon worden opgelost. Een hoog siliciumgehalte zorgde voor een bevredigende oplossing en door het gebruik van een zuiger onderkant werd de hitte overdracht beter beheerst. In zeer korte tijd was het probleem uit de wereld geholpen en werd voor de eerste maal een hoog siliciumgehalte in de zuigers van een Japanse auto toegepast.

Het type FEA bleef in productie tot april 1967, modificaties werden gemaakt indien en wanneer ze noodzakelijk waren in de eindeloze zoektocht naar verbeteringen. Ondertussen werd gewerkt aan een opvolger, de Fronte LC-10. Gelijktijdig liepen enkele ontwikkelingsprojecten voor motoren en het is interessant om te weten dat voor de LC-10 drie opties overwogen werden. Dit waren de reeds genoemde 3 cylinder motor, een tweecylinder met een roterende inlaat en een ééncylinder met zo'n zelfde systeem. De keuze viel op de drie cylinder voornamelijk vanwege de goede prestaties, het lage geluidsniveau en de trillingsvrije loop. Men had ook ontdekt dat door een goed ontwerp van de uitlaat, met name de balancering van de drie cylinders, op lage en gemiddelde snelheid goede koppels verkregen konden worden zonder dat dit ten koste van het vermogen ging. Voordat de Fronte LC-10 op de markt kwam moeten we echter nog gewag maken van de Fronte 800 C10 Sports Car die aan de LC-10 vooraf ging.

GX-Gevalletje

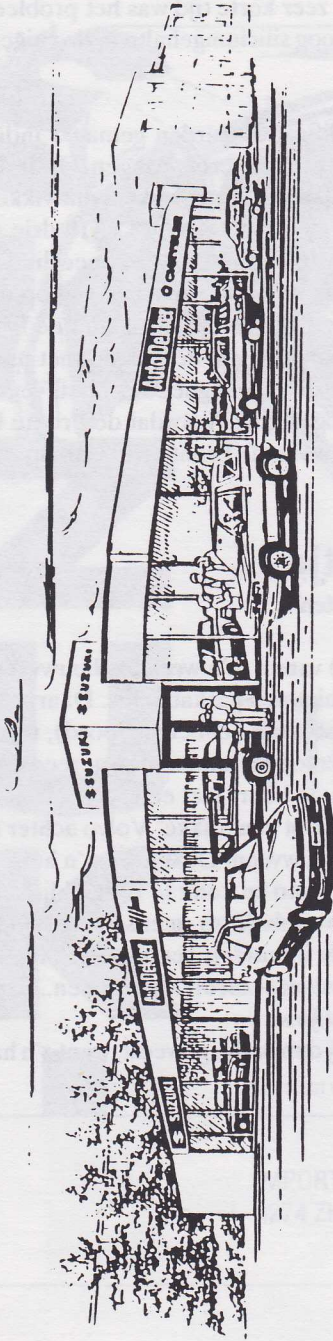
door Petri Biegstraaten

Rij ik, net als elke dag, met mijn gevaarte (Coupé dus) vanuit m'n werk in Nieuwveen -een gehucht!- op weg naar huis (Leiden) en plof, daar schiet m'n gaskabel los. Daar stond ik, op een stille polderweg (waar ze nog nooit van vluchtstroken hebben gehoord), naast een giersloot en een stel vieze varkens, met een hoop gemopper en zonder gereedschap te proberen het ding weer vast te krijgen. En niemand in de buurt met een schroevendraaier natuurlijk. Plotseling lijkt er toch hulp op te dagen: er stopt een "dikke" Volvo achter me en je raadt nooit wie er uit stapt.... de burgemeester van Nieuwveen! Daar gaat m'n hulp, dacht ik. Maar nee hoor: hij kijkt eens, neemt een duik in z'n auto en komt te voorschijn met een schroevendraaier. Hij stroopt zijn keurige mouwen op en duikt zo -met schone handen en nagels- de vette motorruimte van m'n Coupé in. En de inmiddels verzamelde plaatselijke boeren maar kijken natuurlijk, want de burgemeester staat te sleutelen aan een..... tja, wat is het? Het heeft vier wielen, dus zal het wel een auto zijn....

De burgemeester zal achteraf waarschijnlijk minder blij dan ik zijn geweest, want z'n handen waren de volgende dag nog steeds zwart....

Bieg

(advertentie)



AUTO DEKKER

It's a GIANT dealer

Theemsweg 1, 3201 LT Spijkkenisse

Tel. 01880 - 16377 / 16946

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

Bergen op Zoom: Autobedrijf Centrum

Bruchterveld: Spibo

Den Bosch: Nieuwkoop Auto's

Drachten: Wouda

Geldrop: Joop van Wijnen

Hengelo (Ov.): Gebr. Lenderink

Leiden: Auto Meer

Sittard: H.L.M. Sittard

Spijkenisse: Auto Dekker

Tiel: Ajo

Uden: Ad Verstegen

Woerden: E.G.A.M.

Apeldoorn: Pijnappel Automobielen

Barneveld: Pijnappel Automobielen

Bloemendaal: Automobielbedrijf Kunst

Delft: City Garage Delft

Den Haag: NIMAG Den Haag

Emmen: Van Boven Emmen

Groningen: Fleming

Kapelle: Sjaak Sonke

Ommen: Schuurhuis

Sluiskil: Moret

St. Joost: Autobedrijf Vosseveld

Twello: Marsman

Utrecht: Zato

Zwolle: Van Bruchem

Ook kun je, op vertoon van je GELDIGE lidmaatschapskaart, korting krijgen bij Auto Parts Utrecht. Hun advertentie vind je aan de binnenkant van de omslag van deze Ruzzak Rede.

De Koppeling

De Koppeling is een rubriek waar leden hun niet-commerciële, niets met Coupé's te maken hebbende advertenties in kwijt kunnen. Teksten voor deze rubriek kun je inzenden naar de voorzitter of de secretaris van de Suzuki Coupé GX Fanclub. Hun adressen vind je voor in het blad, in het colofon.

Voor de "motormuizen" onder ons: wil je merktrouw blijven, maar voor de verandering ook eens op twee wielen in plaats van op vier rijden? Dan heb ik wegens tijd- en plaatsgebrek te koop een rode Suzuki GS 550E Special van maart 1978 met 59.000 km. op de teller, geheel in originele staat, met nieuwe originele uitlaten, voor 99% gereviseerd. Vraagprijs f 5.500,-. Patrick Lipplaa, Kudelstaart. Tel. 02977-23845 na 18.00 uur.

Burgerlijke Stand

Hoe noemen we onze Coupé?

't Antwaarps Muizeke	Giertje	La Souris Noir	Snuifdoos
't Asbakje	Gniffel	Mier 2	Soekie
Bacterie op Wielen	Grummelke	Mijn Hartje	Soes(je)
Beestje	Guppie	Mimi	Speldeknoop
Bere-ei	GX Soupé	Mol	Splitterwt
Big	Gympie	Molshoop	Spruitje
Black Beauty	Handtasje	Mon Cheri	Stoffeltje
Black Bird	HD (Humpie Dum- pie)	Monster	Stuiterballetje
Black Eagle	HD II (Humpie Dum- pie II)	Mug	Sufzufki
Blue Thunder	Herbie	Muis	Suki
Bobbeltje	Hoestbal	Opblaasauto	Suus(je)
Bolhoedje	Holtor	Ork	Suuz
Bolvormig aanhangsel	Hugo	Poepie	Suzak
Bonky	Hummeltje	Potige Smurf	Suzi(e)
Botsauto	Huppeltrutje	Pukkie	Taartschep
Brown Sugar	Iron Eagle	Racemonstertje	Toetertje
Bruintje	Julia	Rijdend Narcosekap- je	Toto(o)tje
Bultje	Kakkerlak	Road Runner	Troddel
Butch	Kanjer	Roempoempertje	Tuffie
Caddie	Kermit	Roma	Turbobeer
Calimero	Kinderwagen	Rooie Sien	Tweetie
Chikito	Kindje	Rotsblokje	Uch I
Couveusje	Kippehok	Rugje	Uch II
Daffy Duck	Kit	Rugzak(je,-kie)	Uitgebouwde Muis
Dinky toy	Kleine Pitbull	Scheurijzer	Ukkepuk
Doosje	Kleine opdonder	Schnüggerli	Vlooitje
Dotje	Kleintje	Schoen	Wegluis
Draagbare auto	KLT	Scrappy	Wegwerpauto
Driftige Hanny	Koektrommel	Sjuttel	Wratje
Droppe	Kogel	Skelter	Zakje Blauw
Druppel	Kokindje	Sleutelhanger	Zaklantaarn
Druppie	Krentebol	Smurfmobiel	Zandkorrel
Ducky	Kruimeldief	Snoeky	Zeepekst
Emmenthaler	Kruimeltje	Snoepje van de week	Zippo
Energiepil	Kuikentje	Snoetje	Zoefzuki
Friemeltje		Snoopy	Zoekzoekie

Suzoekers

Te koop: ROODBRUINE Coupé met zonnedak. 63.000 km. APK tot mei '92. Carrosserie in zeer goede staat. Taxatiewaarde/vraagprijs f 5.000,- (rapport aanwezig). Winnie Waterreus, Almere, tel. 03240-40346.

Te koop: 2 WITTE Coupé's. De eerste van augustus '82, 55.500 km. APK tot september '92. Carrosserie goed, nwe. koppeling. Vraagprijs f 4.750,-. De tweede van 1981, 60.000 km. Geen APK. Carrosserie roestig, gekocht als onderd.exempl. Vraagprijs f 1.500,-. Margreet Zantkuyf, Utrecht. Tel. 030-628166.

Te koop: ZILVERGRIJS Coupeetje van 1980. 74.000 km. APK tot augustus '92. Carrosserie goed, gerev. versnellingsbak, nwe. remklauwen, spatbordverbreeders achter. Taxatierapport van f 4.000,- aanw. Vraagprijs f 3.500,-. Jolanda Twaalfhoven, 02518-57372.

Te koop: ORANJERODE Coupé van 1983. 73.000 km. APK tot mei '92. Linkerrem versleten, roest op de bekende plekken. Vraagprijs f 3.500,-. Coryanne Jansen, Rosmalen. Tel. 073-417902.

Te koop: ZILVERGRIJS Coupeetje van 1980. 86.000 km. APK tot februari '93. Radio-cassette, nwe. mattenset. Carrosserie goed, net overgespoten. Vraagprijs f 3.250,-. Martin Guezen, Amsterdam. Tel. 020-6923385.

Te koop: ROODBRUINE Coupé van 1981. 105.000 km. APK tot februari '93. In redelijke staat. Nwe. draagarmen in 1990, recent getectyleerd, nwe. accu en voorremmen. Motorisch goed. Vraagprijs f 2.750,-. Harmke Karemaker, Meerkerk. Tel. 01837-1089.

Te koop: WITTE Coupé van 1982. 87.000 km. APK tot maart '93. Carrosserie redelijk, motorisch goed. Vraagprijs f 2.600,-. David van Deudekom, Amsterdam. Tel. 020-6272504.

Door verhuis-omstandigheden mag moeders's ZAKJE BLAUW nu wel weg. Geen roest, APK tot oktober '92. Voor f 2.000,- ben je koopman of -vrouw. Inruil antieke kindervagen(s) mogelijk. De Wilmings, Boyl. Tel. 05612-1931.

Te koop: WITTE Coupé van 7-5-'81. 90.000 km. APK tot maart '93. In redelijke staat. Vraagprijs f 1.750,-. Ernst Sturm, Rijswijk. Tel. 070-3947375.

Te koop: BLAUW Coupeetje van 30-1-'81. 66.000 km. APK tot maart '92. Carrosserie "niet zo geweldig", brede velgen en banden. Motorisch goed. Vraagprijs f 1.700,-. Willens, Ewijk. Tel. (na 30 maart) 08872-3062.

Te koop: niet origineel ROOD Coupeetje van juli '80. 73.000 km. APK tot februari '92. Wat "nare" plekken achter. Nieuwe portieren, goede draagarmen, kokerbalken gelast. Vraagprijs f 1.500,-. Sjaak Sonke, Kapelle. Tel. 01102-43631.

Te koop: BLAUWE Coupé van augustus '80. 80.000 km. APK tot september '92. Carrosserie gedeeltelijk gelast, moet alleen nog overgespoten worden. Draagarmen vern. Vraagprijs f 1.500,-. Tevens ZWARTE Coupé met pak onderd., goede motor en slechte carr. 60.000 km, geen APK, slepend te vervoeren. f 650,-. Bert Vonk, Huizen. Tel. 02152-53317.

Te koop: ROODBRUINE Coupé (total loss door schade rechtsvoor) + motorblok, versnellingsbak, tunnelconsole en koni-schokdempers. Vraagprijs f 800,-. Arjan Tolk, Delft. Tel. 015-626382 (na 19.00 uur).

Suzoekers

Te koop: **WITTE** (was roodbruine) Coupé van oktober '79. 85.000 km. APK verlopen, afgekeurd op deurstijl. L. voorscherm slecht, r. voorscherm nieuw. Verder goed (nwe. remmen, uitlaat). Vraagprijs f 750,--. S. Reifers, Ulft, tel. 08356-81400 (na 17.00 uur).

Te koop: **BLAUW Coupeetje** van 1981. 93.000 km. APK tot 19 april '92. Carrosserie roestig, koppeling stuk. Motorisch goed. Vraagprijs f 500,--. Joke Gozeling, Amsterdam. Tel. 020-6926199.

Te koop: **WITTE Coupé** van november '82. 87.000 km. APK tot mei '92. Op cassettedeck na origineel, carrosserie in goede staat. Taxatierapport van f 5.000,-- aanw. Prijs n.o.t.k. Patricia Smoorenburg, Voorhout. Tel. 02522-11895.

Te koop: **BLAUW Coupeetje** van december '80. APK tot juli '92. Carrosserie redelijk, nwe. benzinetank. Motorisch/technisch 100%. Tegen elk aannemelijk bod. Ingrid Stayen, Woltersum. Tel. 05902-2266.

Te koop: **GEEL Coupeetje** van februari '80. 66.000 km. Geen APK (staat 1 1/2 jr. stil). Gedemonteerd, zijn al stukken aan gelast. Nieuw r. achterscherm + achterkant + doos onderdelen. Tegen elk aannemelijk bod. Willem van Eden, Zoetermeer. Tel. 079-103171.

Te koop: een hoop **ONDERDELEN** waaronder een zeer goed lopende motor (68.000 km.) + versnellingsbak, etc. etc. Joop Guezen, Diemen. Tel. 020-6901492.

Te koop: vele **ONDERDELEN** voor de Coupé, tegen zeer vriendelijke prijzen. Leo Muis, Hulshorst. Tel. 03413-2958.

Te koop: op vloerbedekking na complete Coupé in **ONDERDELEN**. Prima motor (50.000 km.) en versnellingsbak, verder werkelijk alle onderdelen. In één koop voor f 1.000,--. Losse onderdelen tegen club(vrienden)prijzjes. Marloes Ronteltap, Kudelstaart. Tel. 02977-23845.

Suzukkie

Het potentiële ledenbestand is de afgelopen tijd uitgebreid met een jongen en een meisje.

Allereerst met een Kerstkind. Op 25 december 1991 is geboren Dennis, een 2710 gram wegende zoon van Sandra en René Blokzeijl in Rotterdam.

Op 6 januari 1992 om 10.15 uur heeft "Druppel" van Audrey Opdam en Gert Termaat in Apeldoorn een zusje gekregen: Carisia, een dochter van 3500 gram.

Beide kinderen gaat het goed.

Ongetwijfeld namens alle leden wenst de redactie van de Rugzak Rede de aspirant-leden en hun ouders veel geluk en gezondheid toe!

**JAPANSE EN
FRANSE
AUTO-
ONDERDELEN**



Biltstraat 22
3572 BB Utrecht
Telefoon: 030-710466
Telefax: 030-733024

AUTO PARTS UTRECHT

De aardigste dealer
van heel Amsterdam



AUTO AMSTELSTAD

Official
SUZUKI-DEALER

voor personen-, en bestelwagens.

Ook voor leasing.

Centraal gelegen in het verlengde
van de Albert cuypmarkt.

Showroom	HEMONYLAAN 25a	Tel: 020-6799100
Showroom	MINERVALAAN 85	Tel: 020-6713581
Werkpl/Mag	MINERVALAAN 85	Tel: 020-6711888

het glas
SUZUKI
KENNIS

Item		Standard	Service Limit	
Crankshaft	Crankshaft thrust play	0.13 ~ 0.28 mm (0.0051 ~ 0.0110 in.)	0.35 mm (0.0138 in.)	
	Connecting rod big end thrust clearance	0.10 ~ 0.20 mm (0.0039 ~ 0.0078 in.)	0.30 mm (0.0118 in.)	
	Connecting rod	Twist	_____	0.10 mm (0.0039 in.)
		Straightness	_____	0.05 mm (0.0020 in.)

CLUTCH & TRANSMISSION

Item		Standard	Service Limit	
Clutch	Pedal play	15 ~ 25 mm (0.6 ~ 1.0 in.)	_____	
	Facing wear (Rived head depression)	1.2 mm (0.05 in.)	0.5 mm (0.02 in.)	
	Facing-input shaft serration backlash	_____	0.5 mm (0.02 in.)	
	Clutch release arm play	2 ~ 4 mm (0.08 ~ 0.16 in.)	_____	
Transmission	Clearance between gears and rings	0.8 ~ 1.2 mm (0.03 ~ 0.05 in.)	0.5 mm (0.02 in.)	
	Key slot width of synchronizer ring	9.6 mm (0.38 in.)	9.9 mm (0.39 in.)	
	Fork shaft locating spring	Free length	19.5 mm (0.767 in.)	17.0 mm (0.669 in.)
	Low & second gear backlash	0.10 ~ 0.15 mm (0.0039 ~ 0.0059 in.)	0.3 mm (0.0118 in.)	
	Third & top gear backlash	0.15 ~ 0.20 mm (0.0059 ~ 0.0078 in.)	0.3 mm (0.0118 in.)	
	Reverse gear-reverse idle gear backlash	0.15 ~ 0.30 mm (0.0059 ~ 0.0118 in.)	0.4 mm (0.0157 in.)	

LUBRICATION

Item		Standard	Service Limit	
Lubrication	Outer gear periphery clearance in pump case	0.12 ~ 0.20 mm (0.0047 ~ 0.0078 in.)	0.3 mm (0.0118 in.)	
	Outer gear tooth clearance in pump case	0.25 ~ 0.40 mm (0.0098 ~ 0.0157 in.)	_____	
	Inner gear tooth clearance in pump case	0.60 ~ 0.80 mm (0.0236 ~ 0.0315 in.)	_____	
	Oil pump side clearance (flatness)	0.045 ~ 0.120 mm (0.0018 ~ 0.0047 in.)	0.17 mm (0.0067 in.)	
	Oil relief valve spring	Free length	60 mm (2.36 in.)	_____
		10 mm (0.39 in.) Compressive force	1.488 kg (3.280 lb)	1.200 kg (2.645 lb)
Set pressure of oil pressure switch	0.2 ~ 0.4 kg/cm ² (2.84 ~ 5.68 psi)	_____		

COOLING SYSTEM

Item	Standard	Service Limit
Fan belt tension as deflection under 10 kg (22 lb) push applied to middle point between pulleys	10 ~ 15 mm (0.4 ~ 0.6 in.)	_____
Thermostat start-to-open temperature	82 °C (179 °F)	_____
Thermostat full-open temperature	95 °C (203 °F)	_____
Valve lift	8 mm (0.31 in.)	_____

DIFFERENTIAL

Item	Standard	Service Limit
Side gear backlash	0.05 ~ 0.10 mm (0.002 ~ 0.004 in.)	_____
Final gear backlash	0.08 ~ 0.12 mm (0.003 ~ 0.005 in.)	_____

SUSPENSION

Item		Standard	Service Limit
Spring rate	Front	2.27 kg/mm (127 lb/in.)	_____
	Rear	8.86 kg/mm (496 lb/in.)	_____
Coil spring free length	Front	234.5 mm (9.23 in.)	_____
	Rear	233.0 mm (9.17 in.)	_____
Shock absorber stroke	Front	120 mm (4.72 in.)	_____
	Rear	157 mm (6.18 in.)	_____

STEERING SYSTEM

Item		Standard	Service Limit
Gear ratio (gear case)		16 : 1	_____
Steering angle, inside		37°	_____
Steering angle, outside		33°	_____
Steering wheel diameter		380 mm (15.0 in.)	_____
Minimum turning radius		4.4 m (14.4 ft.)	_____
Test load for tie rod		1.0 ~ 1.4 kg (2.20 ~ 3.08 lb)	_____
Tire inflating pressure	Front	137 kPa (1.4 kg/cm ² , 20 psi)	_____
	Rear	216 kPa (2.2 kg/cm ² , 31 psi)	_____
Toe-in	(Front)	5 ~ 7mm (0.20 ~ 0.28 in.)	_____
Camber angle	(Front)	1° 25'	_____
Trail	(Front)	51 mm (2.01 in.)	_____
King pin inclination	(Front)	8° 00'	_____
Caster angle	(Front)	10° 00'	_____
Camber angle	(Rear)	0°	_____
Toe-in	(Rear)	0 mm (0 in.)	_____

BRAKE

Item		Standard	Service Limit
Brake drum inside diameter		180 mm (7.087 in.)	182 mm (7.165 in.)
Brake drum "out-of-round"		0 mm (0 in.)	0.5 mm (0.02 in.)
Brake lining thickness (lining + shoe rim)		5.6 mm (0.22 in.)	2.6 mm (0.10 in.)
Pedal play		15 ~ 20 mm (0.59 ~ 0.78 in.)	_____
Brake disc thickness		10 mm (0.394 in.)	8.5 mm (0.334 in.)
Brake disc deflection		_____	0.15 mm (0.006 in.)
Pad thickness (lining + shoe rim)		13.5 mm (0.532 in.)	6.5 mm (0.256 in.)

ELECTRICAL

	Item	Standard	Service Limit
Ignition system	Ignition timing	10° B.T.D.C. below 800rpm	_____
	Ignition order	1 - 3 - 4 - 2	_____
	Breaker point gap	0.4 - 0.5 mm (0.016 - 0.019 in.)	_____
	Cam dwell angle	52°	_____
	Condenser capacitance	0.25 microfarad	_____
	Ignition coil, Primary winding resistance	About 3 ohm (inclusive of the 1.5-ohm resistor)	_____
	Ignition coil; Secondary winding resistance	About 8 kilohms	_____
Starter motor	Voltage	12 Volts	_____
	Output	0.6 kw	_____
	Rating	30 seconds	_____
	Brush length	19 mm (0.75 in.)	12 mm (0.47 in.)
	Number of pinion teeth	9	_____
	Commutator diameter	32.5 mm (1.28 in.)	30.5 mm (1.20 in.)
	Mica undercut	0.5 - 0.8 mm (0.02 - 0.03 in.)	0.2 mm (0.007 in.)
Charging system	Nominal operating voltage	12 Volts	_____
	Maximum alternator output	40 A	_____
	Effective pulley diameter	65 mm (2.56 in.)	_____
	Maximum permissible alternator speed	13,000 rpm	_____
	Working temperature range	-40 - 80° C (-104 - 176° F)	_____
	Rotor; Ring-to-ring circuit resistance	3 - 5 ohms	_____
	Brush length	16.5 mm (0.65 in.)	11.0 mm (0.45 in.)
	Standard output voltage and current	13.8 - 14.8 Volts, 20 A minimum	_____
	Regulated Voltage	13.8 - 14.8 Volts	_____
	Voltage-relay cut in Voltage	4 - 5.8 Volts	_____
	Prescribed cut in Voltage	4 - 4.5 Volts	_____
	Field circuit resistance	6 - 9 ohms	_____

3. TROUBLE SHOOTING

3-1.	Engine	32
3-2.	Carburetor	38
3-3.	Exhaust and Muffler	38
3-4.	Clutch	38
3-5.	Transmission	39
3-6.	Differential	40
3-7.	Drive Shaft.	41
3-8.	Brakes.	41
3-9.	Front Suspension and Steering System	42
3-10.	Starting Motor	43
3-11.	Alternator	44
3-12.	Wiper Motor.	45
3-13.	Fuel Meter	46
3-14.	Turn Signal Lamps.	46
3-15.	Speedometer	47
3-16.	Water Temperature Meter	47
3-17.	Oil Pressure Warning Lamp	47
3-18.	Charge Warning Lamp	48
3-19.	Horn.	48



3-1. Engine

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Poor starting	Starter will not run		
	1. Main fuse is blown off.	Replace.	
	2. Contact is not closing in main switch, or this switch is open-circuited.	Repair or replace.	
	3. Run-down battery.	Recharge.	166
	4. Defective starting relay.	Repair or replace.	
	5. Loose terminal connection on the battery.	Clean and retighten.	168
	6. Defective brushes in starter.	Replace.	153
	7. Loose battery cord connection.	Retighten.	
	8. Open in field or armature circuit of starter.	Repair or replace.	152
	No sparking		
	1. Defective spark plug.	Adjust the gap, or replace.	139/ 140
	2. Short-circuit (grounded) fault in high-tension cords.	Repair or replace defective cords.	
	3. Cracked rotor or cap in distributor.	Replace.	140
	4. Burnt breaker contact points.	Replace.	140
	5. Breaker contact gap out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	6. Defective condenser.	Replace.	141
	7. Contact is not closing positively in main switch, or this switch is open-circuited.	Replace.	
	8. Loose or blown fuse.	Set right, or replace.	
	9. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	10. Defective ignition coil.	Replace.	141
	Faulty intake and exhaust systems		
	1. Carburetor needs readjustment.	Adjust as prescribed.	108
	2. Fuel pump is not discharging adequately.	Replace.	
	3. Clogged air cleaner.	Clean, or replace.	112
	4. Defective choke mechanism.	Repair or replace.	108
	5. Loose intake manifold.	Retighten.	
	6. Carburetor is dirty and clogged.	Disassemble and clean.	108
	7. Float level out of adjustment.	Adjust as prescribed.	109
	8. Clogged fuel hose.	Clean or replace.	
	9. Not enough fuel in the tank.	Refill.	
	10. Clogged muffler.	Clean.	
	Abnormal internal condition in engine		
	1. Ruptured cylinder head gasket.	Replace.	
2. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94	
3. Weakened or broken valve spring.	Replace.	71	
4. Loose manifold, permitting air to be drawn in.	Retighten and, as necessary, replace the gasket.		
5. Worn pistons, rings or cylinders.	Replace worn rings and pistons and, as necessary, rebore.	74	

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
	6. Broken valve timing belt.	Replace.	80
	7. Poor valve seating.	Repair or replace.	69
	8. Wrong kind of engine oil.	Replace.	102
	9. Burnt valves.	Replace.	
Not enough power	Inadequate compression		
	1. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94
	2. Valves not seating tight.	Repair.	69
	3. Valve stems tending to seize.	Replace.	
	4. Broken or weakened valve spring.	Replace.	71
	5. Piston rings seized in grooves, or broken.	Replace.	
	6. Worn pistons, rings or cylinders.	Replace worn parts end, as necessary, rebore.	74
	7. Leaky cylinder head gasket.	Replace.	
	Improperly timed ignition		
	1. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	2. Defective spark plug.	Adjust the gap, or replace.	140
	3. Breaker point gap out of adjustment.	Adjust or replace.	143
	4. Leaky high-tension cords for some cylinders.	Replace.	
	5. Distributor governor is not working correctly.	Repair.	
	Fuel system out of order		
	1. Clogged carburetor.	Disassemble and clean.	108
	2. Defective fuel pump.	Repair or replace.	114
	3. Clogged fuel filter.	Replace.	
	4. Choke wire working erratically.	Adjust.	108
	5. Float level out of adjustment.	Adjust.	109
	6. Clogged fuel pipe.	Clean or replace.	
	7. Clogged fuel tank outlet.	Clean.	
	8. Loose joint in fuel system.	Retighten.	
Abnormal condition in air intake system			
1. Air cleaner dirty and clogged.	Clean or replace.	112	
2. Poor returning motion of choke valve.	Repair, adjust or replace.	108	
Clogged exhaust system			
1. Muffler is clogged with carbon.	Clean.		
Overheating tendency of engine			
1. (Refer to the section entitled "overheating.")			
Others			
1. Dragging brakes.	Adjust as prescribed.	256	
2. Slipping clutch.	Adjust or replace.	171	

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Sudden drop of speed in high-speed cruise	Abnormal condition in electrical systems		
	1. Breaker contact point gap too large.	Adjust as prescribed.	143
	2. Spark plug gap too large.	Adjust as prescribed.	140
	3. Cracked rotor or cap in distributor. resulting in leakage.	Replace.	140
	4. Defective condenser.	Replace.	141
	5. Deteriorated ignition coil, or crack resulting in leakage.	Replace.	141
	6. Leaky high-tension cords.	Replace.	
	7. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	Abnormal condition in fuel system		
	1. Float level set too low.	ADjust as prescribed.	109
	2. Clogged condition of main jet circuit in carburetor.	Clean.	108
	3. Inadequately discharging fuel pump.	Replace.	114
	Abnormal condition in engine		
1. Loss of compression pressure due to leaky cylinder head gasket.	Replace.		
2. Compression pressure too low because of worn pistons, rings, cylinders or burnt valves.	Replace and, as necessary, rebore.	33	
Engine not responding quickly to pedal control in picking up speed	Abnormal condition in electrical system		
	1. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	2. Defective spark plug, or plug gap out of adjustment.	Replace, or adjust as prescribed.	140
	3. Leaky high-tension cords for some cylinders.	Replace.	
	4. Breaker contact points out of adjustment or defective.	Adjust or replace.	140
	5. Defective condenser.	Replace.	141
	Abnormal condition in fuel system		
	1. Float level too low or too high.	Adjust as prescribed.	109
	2. Clogged jets in carburetor.	Clean.	108
	3. Air cleaner is dirty and clogged.	Clean or replace.	112
	Abnormal condition in engine		
	1. Exhaust ports dirty with carbon.	Clean.	
	2. Muffler clogged with carbon.	Clean.	
	3. Compression pressure too low.	Replace worn running parts, or rebore.	33
	4. Poorly seating valves.	Repair.	69
	5. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94
	6. Pistons tending to seize.	Replace and, as necessary, rebore.	74
7. Bearings tending to seize.	Replace.		

Aanmeldingsformulier

Club-weekend, 5 en 6 september 1992

Ja, ik doe mee met dat te gekke weekend:

Lidmaatschapsnummer :
Naam :
Adres :
Postcode/woonplaats :
Telefoon :

Ik kom samen met:

Een gezins(club)lid (let op: *eigen* lidmaatschapskaart!)

Lidmaatschapsnummer en naam :

aantal introduc e(s) :

Na(a)m(en) introduc e(s) :

Totaal aantal aanwezigen tijdens meeting :

Ik maak omgaand per persoon f 75,- over op Postbankrekening 75.700 van de Suzuki Coupé GX Fanclub te Diemen.

Onmiddellijk na ontvangst van mijn aanbetaling wordt mijn aanmelding in behandeling genomen. Het te betalen restbedrag wordt door mij, direct na ontvangst van de accept-girokaart, voldaan. Wanneer mijn restbetaling een maand na verzending van de accept-giro niet ontvangen is, valt mijn reservering vrij voor iemand die op de wachtlijst staat. Ik geef, door ondertekening van dit formulier, te kennen van alle voorwaarden goede notitie te hebben genomen. Formulieren zonder handtekening worden NIET in behandeling genomen!!

Plaats :

Datum :

Handtekening :

Het is uiteraard mogelijk, dat het weekend volgeboekt is op het ogenblik dat je betaling binnenkomt. In dat geval word je op de wachtlijst geplaatst. Blijkt het niet mogelijk te zijn je aanmelding om te zetten in een definitieve boeking, dan wordt je aanbetaling teruggestort. Vul daarom hieronder in waar de terugbetaling naartoe moet. Denk eraan, wij hebben een girorekening. Vergeet dus niet, wanneer je een bankrekening hebt, het Postbankrekening-nummer van je bank in te vullen! Terugstorting zal plaatsvinden onder vermelding van: RESTITUTIE INSCHRIJFGELD WEEKEND 5 EN 6 SEPTEMBER.

Postbankrekening :

Bankrekening :

Postbankrekening bank :

Ten name van :