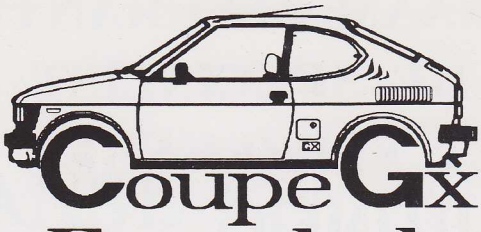


DE RUGZAK REDE

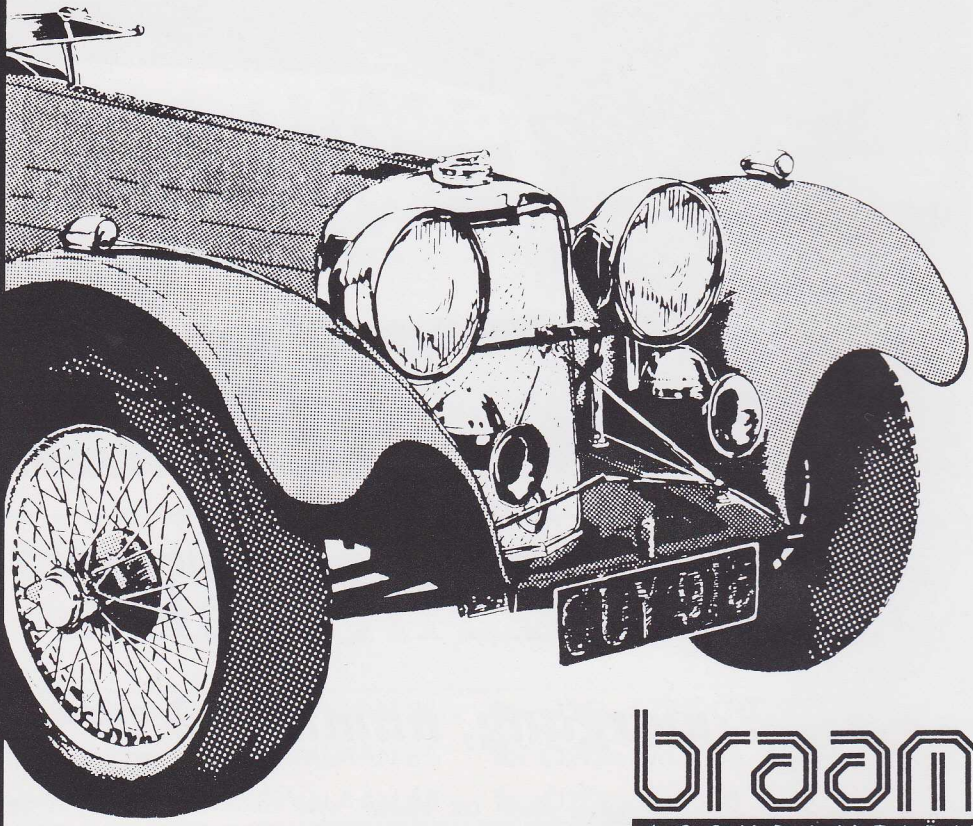
2e jaargang, nummer 2

© Suzuki Coupé GX Fanclub, 1991

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

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

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



braam
ASSURANTIËN

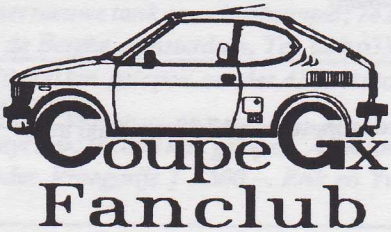
Postbus 204, 1110 AE Diemen, Telefoon 020 -690.50.64, Mobiele telefoon 06-52.82.84.98

DE RUGZAK REDE

Periodiek van de Suzuki Coupé GX Fanclub
Verschijnt 4x per jaar
2e jaargang, nummer 2, juli 1992

Inhoudsopgave

Colofon 2
Technische ondersteuning 3
Van de voorzitter 5
Van het secretariaat 6
Mag Manus effe? 8
GX-Gevalletje 11
Uit d' oude doos 12
Suzukkies 14
The Creation of a Monster 15
Beste Ingrid... 18
Drie Mannen En Een Coupé 20
De geschiedenis van Suzuki, deel 3 22
Je lidmaatschapskaart is heel wat waard! 25
Burgerlijke Stand 26
Suzoekers 27



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)

Technische ondersteuning

Wanneer je onverhoopt een technisch probleem hebt, waar je zelf niet helemaal uitkomt, kun je contact opnemen met de Regionale Technische steunpunten. Deze steunpunten, leden die zich hebben opgeworpen om mede-leden wanneer nodig een handje te helpen, zijn:

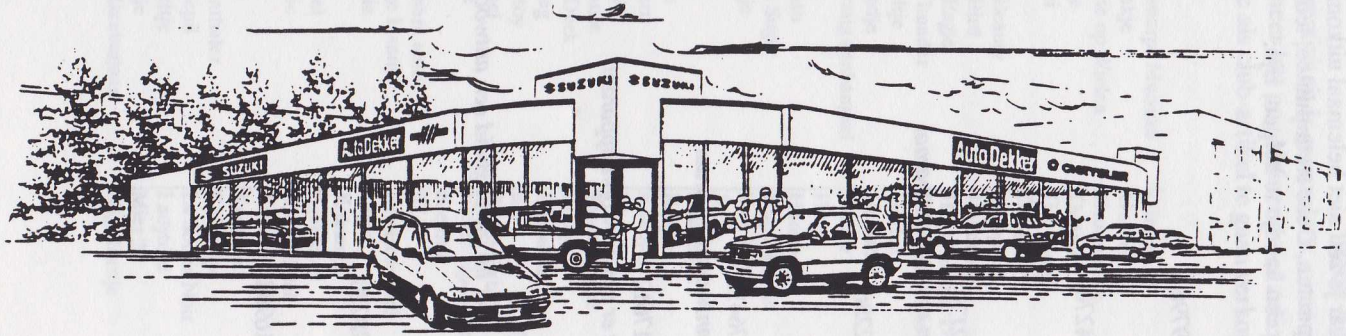
Voor Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel:
Rick Sjoerdsma in Leeuwarden 058-159796
Beltijd: werkdagen van 19.00-21.00 uur
of
Rob Groot in Enschede 053-324270
Beltijd: weekend 10.00-22.00 uur

Voor 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 17.30-19.00 uur

Voor 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

Voor 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

Voor 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



(advertentie)

AUTO DEKKER

It's a GIANT dealer

Theemsweg 1, 3201 LT Spijkenisse
Tel. 01880 - 16377 / 16946

Van de voorzitter

Lieve leden,

Hier dan eindelijk het nieuwe nummer van jullie Rugzak Rede. Uit de vele telefoontjes mag ik afleiden, dat jullie ons blad zeer waarderen en wij willen dan ook meteen onze excuses aanbieden voor het feit, dat jullie zo lang moesten wachten op dit nummer.
Het een en ander had te maken met de afronding van mijn studie in de vorm van een examen (zie je me niet blij zijn??) en de plotselinge vakantie van Hans en Janny. Maar enfin, alles is weer "normaal" en we gaan "gewoon" weer verder.

We grijpen nog even terug naar de laatste meeting.
Op 12 april 1992 waren we te gast bij Auto Dekker in Spijkenisse. Die dag is een daverend succes geworden, ondermeer door het feit dat de leden voor een zeer vriendelijk prijsje hun auto konden laten taxeren. Veel leden hebben daar dankbaar gebruik van gemaakt en nog dagelijks worden er dan ook (overigens eigenlijk best wel verstandig....) all risks verzekeringen afgesloten. De dag werd gezellig afgesloten met de prijsuitreiking van het Concours D'Elegance in de klassen "Apart" (alles kan en alles mag), "Aangekleed" (al dan niet gerestaureerd, maar niet origineel) en "Origineel" (spreekt voor zich). De klasse Apart werd gewonnen door Marlies Koeken, Aangekleed door jullie voorzitter en origineel door Corry Mikkers. We haalden met dit evenement zelfs de kranten!

Het ledental van de Fanclub groeit nog dagelijks en we denken er dan ook serieus aan om bij 500 leden een ledenstop in te lassen om de Fanclub niet te groot (en daarmee te onpersoonlijk) te maken en ons nog meer werk op de hals te halen. Het heeft trouwens wel wat om exclusief te blijven.... Wat ons echter opvalt, is dat op dit moment, na het bereiken van de beroemde (en blijkbaar beruchte) "10-jaars grens" het aantal te koop aangeboden Coupé's letterlijk de pan uit rijst (zie achter in dit blad)!

Even tijd voor wat huishoudelijke mededelingen:

- De sluitingsdatum voor onze gigantische weekendmeeting zullen we wegens overweldigend succes (voornamelijk door de vele nieuwe leden) opschorten tot uiterlijk 1 augustus 1992. Ook zijn heel veel leden "vergeten" te reserveren, omdat we dit jaar wel heel vroeg waren. Dit is de laatste kans om je op te geven voor dit fantastische weekend. Dus: stort die *f* 150,-- (ook wanneer je je al hebt opgegeven, maar nog niet hebt betaald)! (Zie Rugzak Rede nummer 1 van 1992 voor alle informatie over dit weekend.)

- We worden wel eens gebeld door boze c.q. verdrietige dealers over de spelregels inzake de clubpassen en de kortingsregeling. Dus nog eens even alles op een rijtje: Op vertoon van je clubpas krijg je (voor doe-het-zelf gebruik, dus niet bij door de dealer uitgevoerde reparaties of onderhoud) 20% korting op onderdelen uit voorraad en 15% korting voor

onderdelen die speciaal besteld moeten worden. Zodra je dus een onderdeel gaat kopen bij een dealer, vertel je dat je lid van de Fanclub bent en je laat meteen je clubpas zien. Dus niet nadat de magazijnmeneer je bon uit de computer heeft getoverd (je kent dat wel: nieuwe bon maken, magazijnmeneer boos...). Snappie?

- Heel vaak word ik gebeld over de kunststof voorschermen. Ook daarvoor nog even de "spelregels". Deze schermen worden voor de Fanclub in opdracht gemaakt door een heel vriendelijke, zeer vakbekwame meneer, die er naast zijn drukke baan eigenlijk haast geen tijd voor heeft. Maar.... hij doet het toch voor ons. Dus mocht je voorschermen (via mij) willen bestellen (of besteld hebben): geduld is een schone zaak. Mij bellen heeft helaas absoluut geen zin, je wordt echt gebeld zodra ze klaar zijn.

Ingrid

Van het secretariaat

Hoewel de Rugzak Rede geen vaste verschijningsdata kent, heb ik uit de reacties van diverse leden moeten opmaken, dat de gevechten op de deurmat reeds in volle gang zijn, en dat terwijl jullie lijfblad nog niet eens in de maak was. De oorzaak daarvan kunnen jullie elders in dit blad onder de kop "Mag Manus effe?" lezen. Ik kan het jullie overigens van harte aanbevelen, zo'n rit over allerlei geiten- en andere braamstruikse binnenpaden!
Al met al reden genoeg om nu snel over te gaan tot de orde van de dag.

Wat is er voor clubnieuws te melden?
Allereerst natuurlijk de inschrijving voor de weekendmeeting komende september in het onvolprezen Brabantse land. Hoewel de inschrijving "officieel" gesloten is, kan ik jullie meedelen, dat er nog een (beperkt) aantal plaatsen beschikbaar zijn. Voor nadere details: zie -alweer elders in dit blad- het verhaal van Ingrid.

Verder -en dat met name voor de recente leden onder ons- wil ik er nogmaals op wijzen, dat de Fanclub de hand heeft weten te leggen op de allerlaatste accessoires voor de Coupé, die er in het heelal en omstreken verkrijgbaar zijn. Voor de snelle beslissers zijn nog in beperkte aantallen beschikbaar (bestellen bij Ingrid):

- tunnelconsoles (handig voor inbouw van een andere radio en -zij het beperkt- extra aflegruimte), *f* 120,-- per stuk

- achterruit-jaloezieën (zwart, staan leuk en houden je auto bij warm weer -ietsje- koeler), *f* 120,-- per stuk

- spatlappen (voorkomen veel vuil op je auto bij slecht weer) in twee uitvoeringen, *f* 12,50 (standaard) of *f* 17,50 (deluxe, met chroomrand) per set à 2 stuks.

- linkerbuitenspiegels (heb je geen originele of is de jouwe niet meer wat ie geweest is), *f* 32,50 per stuk.

Dan waren er natuurlijk een aantal reacties op het verhaal van Marie-Cécile van de Boom in ons vorige blad. Helaas is er (wat een luxe-probleem) in dit nummer te weinig ruimte om de schriftelijke reacties af te drukken, die wij naar aanleiding hiervan ontvingen.
Op één uitzondering na (iemand, die naar aanleiding van het stukje van Marie-Cécile meteen het lidmaatschap heeft opgezegd), hebben de leden blijk gegeven van een gezonde, nuchtere kijk op de gang van zaken binnen een vereniging.
Overigens heeft Marie-Cécile, nadat ze haar brief in de Rugzak Rede nog eens had gelezen, contact met het bestuur opgenomen: ze was eigenlijk een beetje geschrokken toen ze haar verhaal daar zwart-op-wit zag staan. Maar, de Fanclub zou de Fanclub niet zijn of ook dit "probleem" werd opgelost: Marie-Cécile is naar Spijkenisse gekomen, heeft zich bij het bestuur gemeld en heeft -na introductie bij een aantal medeclubleden- een heel gezellige dag gehad.
Dus: voel je je "eenzaam" binnen de Fanclub, bel ons of kom tijdens een meeting naar ons toe en we brengen je graag in contact met een aantal gelijkgestemde zielen (want die zijn er echt altijd) en dan weet het bestuur ook eens welke naam bij welke auto en welk gezicht hoort!
Wij hebben gemeend dit onderwerp hiermee af te moeten sluiten, tenzij iemand een goed idee heeft om leden sneller en beter met elkaar (en het bestuur) in contact te brengen. Goede ideeën -op welk gebied dan ook- zijn ALTIJD welkom!
Ten slotte rest mij nog jullie te melden, dat we het deze keer zonder een bijdrage van ons aller Joop in het kader van "Weet je weetje van je Coupeetje" moeten doen. Door diverse familie-omstandigheden en overige (Fanclub)werkzaamheden was Joop deze keer niet in de gelegenheid om jullie verder in te wijden in het zieleleven van de Coupé.
In het volgende blad zal dit echter (door een extra lange aflevering) meer dan goed gemaakt worden.

Wel, dat was het dan weer voor deze keer,

Groetjes van Janny

Mag Manus effe?

Ik weet dat het jullie zwaar gevallen zal zijn, iets langer dan normaal op Manus z'n toetsenbord-vruchten te hebben moeten wachten. Nog erger was het ongetwijfeld, dat ook de rest van het blad eind juni nog niet in de bus lag! De reden hiervoor?? Nogal simpel!

Een week voor Hemelvaartsdag werden Manus en zijn betere helft aangewezen als vrijwilliger om twee weken kosteloos op vakantie te gaan. Diegenen onder de hooggeachte lezers en teerbeminde lezeressen die denken: "Gooi je d'r voor je vakantie nog even een blad uit!" hebben op zich gelijk. Maar, doch, echter en evenwel, er waren enige factoren die dit tegenwerkten.

Ten eerste kost het samenstellen van een blad je al gauw een week lang elke avond, plus het weekend. Wie had dat gedacht! Dit komt hoofdzakelijk doordat de (vele) bijdragen van leden voor het blad geschreven of getypt binnenkomen, met als gevolg dat alles overgenomen moet worden in de PC. Daarna redigeren, corrigeren etc. Daarom nogmaals het verzoek om, wanneer je wilt toetreden tot het gestaag groeiende, selecte gezelschap van leden wier naam in het blad boven een artikel geprijkt heeft, te proberen je bijdrage op de een of andere manier op diskette aan te leveren. Nadere informatie hierover kun je telefonisch bij Manus opvragen. Hij heeft toevallig hetzelfde telefoonnummer als Hans en Janny, dus je kunt je vragen ook aan één van hen kwijt.

De tweede factor was de invulling van de vakantie. Omdat Manus en zijn Tante Cor zo door het jaar heen nog niets te doen hebben, hebben zij er maar een werkvakantie van gemaakt. Zij werden namelijk benaderd door de NRS (voor de mensen met een goed geheugen, een stichting welke zeer toeristische, iets sportief getinte rally's organiseert, zie 1e jaargang blad nummer 4), of zij gedurende de Alpen Toerrally en de Monte Carlo Classic de catering wilden verzorgen. Het verzoek luidde in andere bewoordingen: "Organiseer picknicks onderweg voor de deelnemers aan deze evenementen. De eerste week heb je 220 uitgehongerde autofielen, de tweede week 110!". Aangezien de financiële gevolgen van deze vakantie nihil waren -alles, zelfs de reisverzekering, werd betaald- hoefden wij daar niet lang over na te denken. Er moest daarvoor echter zoveel geregeld worden, dat we het daar oprecht druk mee gehad hebben. We hadden iets meer dan 4 weken voorbereidingstijd, waarin we ons plan moesten maken, inkopen moesten doen en inkopen in het buitenland moesten voorbereiden, etc.! Weinig tijd om aan een blad te werken, dus.

Voor die leden die nog nooit eerder iets over de NRS gelezen hebben en voor diegenen die wel eens willen weten hoe zo een groot evenement is, zal ik in het kort vertellen wat er allemaal gebeurd is.

De Alpen Toerrally, het eerste evenement, startte op zaterdag 20 juni in Aken. Dat betekende dus voor ons: op vrijdag 19 juni als de bliksem de laatste aankopen doen, auto

laden (een Ford Transit met dubbele cabine en een laadruimte welke was volgestouwd met zaken als tenten, tafels, koffie- en theeketels, een koelkast, voorraden welke niet kunnen bederven, disposables enz.) en op naar Aken. Die zaterdag zouden wij namelijk onze eerste picknick hebben in de buurt van Piesport, aan de Moezel. Door de te rijden afstand was het absoluut noodzakelijk vroeg uit Aken te vertrekken. Manus kan wel goed opstaan, maar vertrekt toch liever vroeg uit Aken dan onfatsoenlijk vroeg uit Duivendrecht! Eindpunt van de eerste dag was Saarbrücken. De tweede dag voerde ons, via een picknick bij Wildenstein (Frankrijk, ten zuidwesten van Straatsburg) naar Mulhouse. De eerste bergpassen hadden we daarmee meteen achter onze kiezen. Niet dat ze moeilijk te rijden waren, maar we hadden ze vast maar gehad! De derde dag bracht ons in Zwitserland. De picknick die dag was op een prachtige, park-achtige open plek in een bos tegen een pittige berghelling. Voor diegenen die nog wat moeite met de hellingproef hebben (foei!) kan ik deze locatie beslist aanraden. Wat bleek namelijk? Halverwege de klim was men met de weg bezig. Op zich niet zo'n punt, maar het verkeer werd geregeld met verkeerslichten. Deze stonden zo afgesteld, dat van het naar boven rijdende verkeer ongeveer drie auto's tegelijk door het groen (en oranje) konden. Resultaat: 4 hellingproeven na elkaar met een ruim twee ton wegende Transit. Manus is geslaagd! Als je dat netjes van z'n plek krijgt, kun je de wereld aan (zo voelde ik het wel, tenminste). Eindbestemming deze dag was een hotel in Chavannes de Bogis, een plaatsje langs de grote weg tussen Nyon en Genève. De vierde dag bleven we daar, met een picknick aan de voet van een radiomast boven het dorp. Voordelen van deze plek: een prachtig uitzicht, onder andere over het meer tot aan Genève, gezelschap van een groot aantal zwitserse koeien met natte neuzen, schuifpoten (i.v.m. de schuine weilanden), mooie ogen en koeiebellen. Nadelen: een aantal hellingen van 14% (pittig!), een wegomlegging (eerst verkennen en markeren), windkracht X (hoeveel weet ik niet precies, maar meer dan genoeg), regen en koud. De vijfde dag bracht ons naar de eindbestemming van de Alpen Toerrally, het plaatsje Longchamp op de Col de la Madeleine (Frankrijk, even voorbij Albertville). Deze dag zouden wij alleen eventueel een koffie- en theepauze organiseren aan de voet van de Col de la Madeleine. Dit hebben we maar niet gedaan. We konden er eigenlijk geen leuke plek voor vinden en het weer gaf er ook geen aanleiding toe. Onweersbuien in de bergen kan ik overigens iedereen aanraden die niet bang voor onweer is. Prachtig! Vanuit het hotel waar we zaten hebben we o.a. nog een barbecue georganiseerd aan een prachtig meertje redelijk dichtbij. Na het uitzwaaien van de deelnemers aan de Alpen Toerrally hebben we bovenop de Col de la Madeleine (2000 m.) de deelnemers aan de Monte Carlo Classic binnengehaald met koffie, thee, drop, koekjes etc. Klein nadeel was, dat men erg laat binnenkwam. Gevolg: zon weg (eerst achter de wolken, daarna achter de bergen), en daardoor op het laatst (circa 20.30 uur) verr... koud! Echt hartverwarmend was het dat één van de laatst binnenkomende deelnemers op de kreet "En nu nog Cognac!" van een mededeelnemer met een zakflesje van dit kostelijk vocht kwam opdraven. Dit flesje ging meteen in beperkte kring rond. Je voelde de warmte zakken! De drank heeft overigens totaal geen invloed gehad op de laatste 5 kilometer afdaling naar het hotel. Gelukkig niet! Vanuit Longchamp ging de reis via een overnachting in Pra-Loup naar Carros bij Nice. Op weg naar Pra-Loup gaven wij onze laatste picknick, op weg naar Carros hadden wij alleen nog maar een koffiestop bovenop een Col (pas). Dat we daar behoorlijk hoog zaten (ruim 2300

m.), mag blijken uit het feit dat er op een gegeven moment een heus sneeuwballengevecht gehouden werd! Op donderdag 2 juli werd de Monte Carlo Classic stijlvol afgesloten, namelijk eerst met een lunch aan de jachthaven van St. Jean Cap Ferrat (met hele nesten van die onbeduidende jachtjes van een meter of -tig), gevolgd door een prijsuitreiking op het terras van het Café de Paris, direct naast het Casino in Monte Carlo. Bij wijze van uitzondering was het die dag "Droge Donderdag". Wij zijn namelijk verder elke dag wel op een of ander tijdstip geteisterd door een in Nederland zeer bekend verschijnsel, regen. Desondanks kunnen wij ons niet herinneren ooit zoveel plezier in twee weken gehad te hebben!

Manus wil deze keer afsluiten met een biecht. Afgezien van het feit dat een en ander met een Ford Transit gereden is (de spullen konden met geen mogelijkheid in zijn Peugeot 205, laat staan in een Coupé), zijn wij nog twee maal "vreemd gegaan". De eerste keer was op de Col de la Madeleine, waar wij met een Triumph Spitfire 1500 aan een regelmatigheidsetappe bergaf (een traject wat met een bepaalde gemiddelde snelheid afgelegd moet worden) en een nachtelijke heuvelklim meegedaan hebben. Een ons onbekende, ja zelfs volslagen vreemde auto (nooit mee gereden, dus), en toch stiekem als 14e van de 70 équipes naar boven sjezen. De tweede keer was in Carros. Wij moesten daar een controlepunt bemannen, 's morgens een uur en 's middags anderhalf uur, en waren tussendoor ruim vijf uur vrij. We hebben dan ook gretig toegehapt toen ons voor die dag een MG B cabrio aangeboden werd. Ondanks de regen hebben we zelfs nog open kunnen rijden, wat ons eerlijk gezegd niet tegenviel!

Al met al, hoop ik, argumenten genoeg voor het laat verschijnen van het blad. Lezers die graag wat meer willen weten over de activiteiten van de NRS zijn altijd hartelijk welkom om ons te bellen. Houd je echter alsjeblieft wel aan de beltijden. Om anderen niet dwars te zitten zullen we je dan kort te woord staan en afspreken wanneer we je hierover wat meer zullen vertellen. Wanneer het je leuk lijkt om een keer een ietwat sportieve autovakantie in de mooiste gebieden van Europa door te brengen, samen met gelijkgestemde mensen en bijna even exclusieve auto's, kun je bij de NRS heel goed terecht. Hun evenementen zijn echt niet goedkoop, maar wel vreselijk goed verzorgd. We vertellen je er graag meer van! Manus en Tante Cor zijn volgend jaar ook weer van de partij, maar dan in Zwitserland en rond de Italiaanse Meren!

Groetjes en tot Suz in September,

Manus.

GX-Gevalletje

door Tjallien Bakker

Dat de Coupé zo zijn eigenaardigheden heeft, dat is algemeen bekend. Het beruchte slot bij het achterraam zorgt nog steeds voor de nodige hilariteit bij de meeste mensen. Maar het feit dat de motor achterin ligt, heeft voor onze Ukkepuk verstrekkende gevolgen gehad....

Afgelopen zomervakantie vonden we onze Coupé op een ochtend terug met een enorme kras (80 cm!!!) op het dak, een deukje erin en op de achterklep een wat kleiner, onopvallender krasje. Eén of andere vandaal, de kleuterschool waarschijnlijk net ontgroeid, had het blijkbaar nodig gevonden zijn vermeende tekentalent uit te proberen op een onschuldig autootje!
Natuurlijk stonden we wel even raar te kijken en zijn we even goed kwaad geweest, maar een telefoontje naar Braam Assurantiën deed wonderen, waarna het verhelpen van de schade snel geregeld kon worden.

Na onze vakantie hebben we het slachtoffer naar de garage gebracht met het verzoek aan de spuiter om de schade te herstellen en vooral de motorklep niet te vergeten (we waren namelijk bang, dat hij het krasje op de achterklep over het hoofd zou zien).
Een paar dagen later ging Rick poolshoogte nemen om te kijken hoe het met de face-lift ging. Tot zijn stomme verbazing was de spuiter bezig de voorklep te schuren!! Ik hoor het Rick nog zeggen: "Ze hadden zeker nog wat van het getaxeerde (en dus uitbetaalde) bedrag over....". Vreemd was het echter wel en langzaam maar zeker begonnen we nattigheid te voelen. Je raad het al.... de spuiter was even vergeten dat de motor achterin lag en was dus -op ons verzoek- de "motorklep" aan het schuren!
Achteraf heeft hij ons verteld, dat hij het wel wat vreemd vond dat de "motorklep" (volgens hem dus de voorklep) ook gedaan moest worden, omdat daar allen wat steenslag te zien was, terwijl het dak en de achterklep waren bekrast. Hij had dus het krasje achterop niet over het hoofd gezien! Maar ja, opdracht is opdracht, zolang er maar wordt betaald.

Gelukkig heeft de garage (géén Suzuki-garage overigens) zijn fout sportief opgevat, zodat een prachtig gespoten voorklep ons geen cent extra heeft gekost. Natuurlijk hebben wij mazzel gehad, maar geloof me, een goede verzekering doet wonderen, vooral als je je voor een redelijk bedrag all-risks kunt laten verzekeren.

Tjallien

Uit d' oude doos

Van ons lid Anno Wilming ontvingen wij onderstaand epistel met bijlage.

Geacht en gewaardeerd fenklup-bestuur,

Het zal nu ruim een jaar geleden zijn, dat de grootmoeder van mijn vrouw op 93-jarige leeftijd is overleden.
Opa is, zoals het mannen betaamt, enige mensjaren korter op deez' aardkloot geweest en de overlevering doet kond van een tamelijk turbulent leven.
Bij het navlooien van wat oude dozen en koffers, die wij in eerste instantie in een hoek van de zolder hadden neergezet, stuitte ik op een geinig boekje uit 1927 over de "Automobiel en haar behandeling".
De beschrijvingen in "Oud-Nederlandsch" zijn zeer amusant en ik denk dan ook, dat een regelmatig rubriekje in de Rugzak Rede een vermakelijke aanvulling zal kunnen zijn. Het eerste stukje gaat hierbij.

Indien deszulks bij jullie aanslaat, geef dan even een seintje, zodat ik in een verloren uurtje hiermee verder aan de slag kan gaan.

Kusje voor de meisjes, schoudermep voor de kerels,
Anno Wilming

Het bijgesloten eerste deel van deze verhandeling willen wij jullie zeker niet onthouden en -zonder tegenbericht van jullie kant- lijkt het ons een waardige aanvulling voor ons blad.

Het Rijden

Dankzij het ingenieuze mechanisme van een automobiel kan elke leek het sturen in korten tijd leeren en men is daarom al gauw geneigd, het besturen van een automobiel te beschouwen als iets dat vanzelf gaat.
*Inderdaad is het besturen van een automobiel niet moeilijk, doch wil men dit volgens de regelen der kunst doen, dan zal men inzien, daar er een groot onderscheid bestaat tusschen **besturen** en **goed besturen**.*
*Wanneer we eens goed opletten, dan zien we zeer veel menschen achter het stuurrad zitten, zie blijk geven dat zij nog veel moeten leeren voor hun brevet van **bekwaam** kan worden uitgereikt.*
Onder de bekwamen rangschikken wij nog geenszins de bestuurders, die eens een auto zonder ongelukken door een stad hebben gereden.
Waar het op aankomt, is de wijze hoe zulks geschiedt.
Een eerste vereischte voor een goed bestuurder is, dat hij beschikt over een zekere dosis koelbloedigheid: een eigenschap waarmee hij moet zijn geboren.

Koelbloedigheid beteekent een dusdanige macht over zijn zenuwen te hebben, dat men door geen enkele gebeurtenis het hoofd verliest, doch onmiddellijk gereed is het gevaar af te wenden. Koelbloedigheid doet snel handelen en stelt tegenover plotselinge gevaren snelle besluiten, welke als bij intuïtie worden uitgevoerd.
Door veel oefening en wilskracht kan men echter zooveel routine verkrijgen, dat men in de kritieke momenten den toestand volkomen blijft beheerschen.
Een vereischte is het bovendien ween grondige kennis van het mechanisme van den wagen te bezitten, om dezen volkomen in zijn macht te hebben en steeds datgene te kunnen doen wat gegeven de omstandigheden gebiedend is.
Een goed bestuurder moet beschikken over goede oogen en een goed gehoor.
Hij zal zolang hij rijden moet, geen alcohol gebruiken, zelfs niet in de geringste hoeveelheid en bedenken, dat de volle verantwoordelijkheid op hem rust voor zijn medepassagiers en de hem toevertrouwde wagen.
De voorbeelden van ongelukken hierdoor ontstaan, zijn zoo overvloedig, dat deze wel moeten afschrikken.
Een goed bestuurder kent daarenboven de verkeersvoorschriften en weet ze in practijk te brengen.
Roekeloosheid komt in zijn woordenboek niet voor, hij waagt niets en weet dat een automobiel geen instrument is, waarmee alleen snel gereden moet worden.
Hij erkent het recht van andere weggebruikers, en gaat dus niet van de meening uit, dat ieder voor hem moet wÿken en ruim baan moet maken.
Toegerust met bovenstaande eigenschappen kan met een goed en veilig autobestuurder worden.
In 't algemeen kan men wel een beschrijving geven hoe een automobiel bestuurd, hoe ontkoppeld en overgeschakeld en wanneer geremd moet worden enz. Hoe nuttig deze aanwijzigingen ook kunnen zijn, blijft autorijden een kunst die allen in de practijk is te leeren, aangezien elk merk auto constructieve verschillen heeft die men moet leeren kennen.
Wij bepalen ons daarom tot het geven van eenige wenken en zorgen voor het vertrek.

Voor men vertrekt, dient men na te gaan of de wagen geheel rijklaar is:
Men voorkomt hierdoor veel onaangenaamheden.

1. De banden controleeren of deze in goeden staat en behoorlijk op spanning zijn.
2. Nagaan of het stuur in prima conditie is.
3. Alle remmen controleren of deze goed werken.
4. Het bezinereservoir vullen en kraan openen. Nazien of het vacuüm is gevuld en bij een reservoir onder druk eerst met de handpomp druk in het reservoir brengen.
5. Radiator vullen.
6. Olie vullen, de verschillende deelen van den wagen smeren en zoo nodig de vetpotten aandraaien.
7. Daarna den motor laten lopen om zich te overtuigen dat deze goed werkt en eerste den motor warm laten worden voor men gaat rijden.

8. Er op letten dat de motor niet rookt door overmatige smering. Het is wettelijk verboden "andere weggebruikers te hinderen door ook of damp", om niet te spreken van vervuilen van den motor en de kans op vet worden van de bougies.

Volgende keer beginnen wij met den rijles.

Suzukkies

Wederom is er gezinsuitbreiding geweest binnen onze club. Twee gezinnen in ons ledenbestand hebben na een levertijd van 9 maanden een nazaat afgeleverd gekregen.

De volgende GX-pilote is geboren: Daniëlle Minou, een dochter van 6 pond van Judith en Thomas Stokhof in Amsterdam Zuidoost.

Ook het gezinnetje van Margreet en Peter Zantkuyl in Utrecht is met een potentiële Coupé-sleutelaar uitgebreid. Op 31 mei werden zij verblijd met de geboorte van hun zoon Raymon.

Het bestuur wenst Daniëlle en Raymon, ongetwijfeld namens alle clubleden, een lang, gelukkig, gezond en voorspoedig leven toe.

(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.

The Creation of a Monster

door Paul van der Niet

Oktober 1990.

Op een morgen komt er een auto de garage binnen gereden met zeer mooie lichtmetalen velgen. Ik denk bij mezelf "dat zal te gek onder mijn Coupeetje staan". Ik kijk in alle boeken die we hebben over velgen. Maar hoe ik ook zoek, ze zijn er alleen maar in 13 inch. Een week later heb ik het erover met de bandenleverancier, die mij er op attent maakt, dat met zeer platte banden de zelfde diameter bereikt kan worden met een grotere velg als de originele banden met velg. Na berekening kom ik van 145/70x12 en 175/50x13 op een zelfde diameter. Deze banden bestel ik dus en om achter nog breder te zijn bestel ik ook banden in de maat 215/50x13 omdat de auto dan van achter er nog breder uit ziet.

November/December 1990.

Ik zoek en ik zoek nog beter, maar ik kan geen mooie lichtmetalen velgen vinden in de maat 6Jx13 omdat dat de maat is waar alle banden op passen. De maat bestaat wel, maar niet met de wielgaten zoals de Coupé heeft. Ik besluit daarom, om velgen op de sloop te zoeken met de wielgaten als de Coupé maar dan in 13 inch. Bingo! De Datsun Cherry van 1978 tot 1980 blijkt de juiste te zijn, waarvan ik er dan ook vier koop. Alleen het zijn te smalle velgen. Toevallig zie ik een advertentie over het verbreden van velgen, waar ik natuurlijk meteen op reageer. Voor zijn de velgen met 1 inch en achter met 2,5 inch verbreed, waardoor de banden er goed omheen liggen.

Januari 1991.

Nu ik banden met velgen compleet heb kan ik gaan meten hoeveel ik de auto moet gaan verbreden. (De wielen staan er te gek onder als de auto nog niet verbreed is, maar er is geen meter mee te rijden omdat de achterwielen tegen de wielkastrand komen met inveren tijdens bochten.) Voor moet er ongeveer drie cm en achter ongeveer zeven cm per kant bij. Om de verbreding mooi in lijn te laten zijn met de Coupé, kijk ik in allerlei boeken over hedendaagse auto's en prototypen en maak vele tekeningetjes waarbij ik verschillende autotypen op de Coupé teken. Hoera!!! Ik heb het model gevonden voor de verbreding welke het mooiste bij de Coupé staat: Voorscherm = voorscherm van de Ferrari F40, maar dan niet open aan de deurzijde. Deur + achterscherm + dorpel = zijkant van de Ferrari Testarossa, maar dan zonder de doorgetrokken lamellen voor de luchtinlaat. Luchtinlaat = de lamellen van de Lamborghini Diablo. Achterbumper = luchtrooster + uitlaatpijpjes Ferrari Mythos.

Februari 1991.

Met het uiterlijk op papier en in mijn hoofd en de maten van de verbreding en van de schermen en deur van de Coupé, kan ik eindelijk de mallen gaan maken voor de polyester delen. De mallen (gemaakt van hout en hardboard) bekleed ik met breed plakband, zodat het polyester makkelijker loslaat. Drie lagen glasvezelmatten gebruik ik, omdat dat ongeveer dezelfde sterkte bezit als het metalen scherm werd mij verteld door de leverancier van het polyester. Dus tien meter glasvezelmat en twintig liter polyesterhars gekocht. Tussen laag twee en drie heb ik in de grote delen een aluminium profiel meegegoten voor extra stevigheid.

Maart 1991.
Ik heb besloten om zelf geen bumpers te maken, omdat dat te veel problemen geeft bij het maken van de mallen. Voor het makkelijk verwerken van polyester en omdat ik na het maken van de polyester schermen nog ongeveer drie meter mat en zeven liter hars over heb, kies ik voor polyester bumpers. Na goed zoeken in de boeken, blijkt alleen de Renault Super 5 de geschikte bumpers te hebben. Ik bestel dus maar de bumpers, maar wel in imitatie want dat scheelt honderden guldens. De achterbumper heeft precies de juiste breedte (Coupé + verbreding) terwijl ik de voorbumper tien centimeter moet inkorten.
Het eind van de maand is mijn laatste dag dat ik werk in de garage. Ik ben ontslagen, maar ik mag de komende maanden wel in de kleine ruimte, welke niet gebruikt wordt, mijn auto gaan verbouwen.
April 1991.
Op drie April kan ik gaan beginnen. Ik heb hem (de Coupé) helemaal uit elkaar gehaald. Zowel binnenin als ook de buitenkant en de motorruimte zijn helemaal leeg. Ik begin als eerste om de wielschermrand van de achterwielkasten naar buiten om te zetten, zodat de grote achterwielen volop bewegingsruimte hebben. Ik bevestig de verbredingsdelen eerst met plakband, zodat ik kan controleren hoeveel er ongeveer af moet (ik had ze expres te groot gemaakt aan twee zijden) en waar ze moeten komen. Ik bemerk dat ik de sloten van de deuren, moet verplaatsen van onder de handgreep tot naast de handgreep. Ik bevestig het rechter achterscherm het eerst door middel van aluminium profielen en popnagels, daarna het deurdeel en het voorscherm, zodat ik kan zien hoe de dorpel moet komen. Wat ik zie bevalt me wel. Deze volgorde wil ik ook links gaan toepassen, maar tot mijn schrik ben ik net op tijd om te zien, dat ik de benzinevulopening ook moet verplaatsen tot in het nieuwe scherm. Drie dagen werk, omdat op de plek, waar de opening zat nu een gat in het originele scherm zit en daar precies de luchtinlaat naar de motorruimte komt en dit dus dicht gemaakt moet worden. Alle schermen zitten nu op hun plaats en de wielen eronder. Hoera het past allemaal. Nu alle schermen erop zitten, boor ik er allemaal gaten in zodat ik de tussenliggende ruimtes kan volspuiten met purschuim, wat ervoor zorgt dat het een massief geheel wordt wat een hoop geluid scheelt, omdat het anders als klankkast werkt. Het teveel aan purschuim (vandaar de gaten) heb ik daarna weggesneden en de gaten en ruimte tussen het polyester en de auto volgeplamuurd met glasvezel versterkt polyester plamuur.
Mei 1991.
Nu alles erop zit en goed uitgehard is kan ik een proefrit maken. Hij houdt zich goed. Om alles goed te laten uitwasemen van alle oplosmiddelen, laat ik de carrosserie voor wat het is en ga verder met de motor. Motor uit de auto laten zakken en uit elkaar gehaald op het cylinderblok na. Alle pakkingen van spruitstukken, waterpomp en dergelijke meteen vernieuwd. Alle onderdelen van de motor kon ik nu goed schoonmaken, schuren en spuiten in de kleuren rood, geel en zwart. Koppeling ook meteen maar vernieuwd, omdat de bak er toch naast lag. Omdat de motor er toch uit was, kon ik de motorruimte goed schoonmaken, schuren en spuiten in de kleur die de achterzijde krijgt.

Juni + Juli 1991.
Daar ik niet terecht kan in de garage en wegens vakantie, heb ik de blanke delen van polyester en auto in de industrieprimer geverfd, zodat hij buiten kon staan.
Augustus 1991.
Ik kon weer terecht en heb deel voor deel de primer weggeschuurd en ben gaan afplamuren met grove en daarna fijne plamuur. Bumpers verbouwd tot huidige model en achterspoiler aangepast. Dit klinkt kort, maar was veel werk.
September 1991.
Ben nog niet klaar met plamuurwerk, maar de meeting komt eraan en dus stop ik even en spuit hem in de dikke grondverf, zodat hij tegen regen kan. Zet de ruiten er weer in en de bumpers en dergelijke eraan vast. Precies op tijd, zodat ik tijdens de meeting mee kon rijden met de brede soes (werd door ieder Testarossa genoemd). Een week zo gereden om fouten te kunnen te kunnen tegenkomen. Ben er twee tegengekomen en heb die verholpen nadat ik hem weer uit elkaar had gehaald.
Oktober 1991.
Verder geplamuurd met behulp van plaatwerker van de garage voor het fijnere werk. Binnenranden van deuren en kappen gespoten en daarna de deuren en kappen ingehangen.
Begin November 1991.
Auto is gespoten door oud collega. Vandaag (11-11-1991) bezichtig ik hem en kom tot de conclusie dat de uitgekozen kleur en soort lak er niet uit ziet. Ik ga hem dus weer geheel glad schuren en laat hem met een andere kleur en soort lak overspuiten.
December 1991.
Voorzijde van soes in kleur gespoten, welke beter bij de nieuwe binnenbekleding past. Alles er weer op doen en afwerken en ik kan gaan rijden. Afspraak gemaakt met garage voor de APK en met de Rijksdienst voor Wegverkeer in Zoetermeer (het nieuwe hoofdkantoor) voor het controleren.
Januari 1992.
De zesde is APK-technisch gezien de auto in orde, zodat ik naar de R.D.W. in Zoetermeer kan (de 7-de).
De R.D.W.-keurmeester vond het niet nodig om de auto naar binnen te rijden en op de brug te zetten, omdat hij zo al zag dat ik mij aan de eisen had gehouden zoals: geen scherpe delen; deugdelijke bevestiging; vrijdraaiende wielen in de wielkasten; afstanden tussen wielen niet gewijzigd; geen andere motor en/of versnellingsbak; geen verandering aan de kooikonstruktie en/of wielophanging e.d.
Nu ik dit wist, kon ik nieuwe kentekenplaten (kleine mag niet) bestellen en kon de APK-sticker erop geplakt worden.

Nu moet ik alleen nog de auto laten taxeren, maar ik wacht daarmee, tot ik het voorscherm en voorbumper gerepareerd heb want er is al zo een figuur tegenaan gereden op de parkeerplaats bij mijn werk.

Paul

Beste Ingrid...

Hiermee begon de brief welke we ontvingen van Nicole Michiels, één van onze leden in het Limburgse Land. Het vervolg lees je hieronder...

Eerst wil ik je m'n complimenten geven over de Rugzak Rede. Het ziet er goed verzorgd uit, er staan goeie nuttige en leuke dingen in, amusante omschrijvingen, kortom: ik ben gewoon trots om lid te zijn van deze club. Waarom zo trots?

René (m'n vriend) heeft een Ruska Buggy en een "dikke" Citroën DS. Daar bestaat een fanclub van, maarrr.... dik betalen en niks daar. Twee huisgenoten van hem hebben samen een kolossaal legervoertuig (een Unimog) en een Cadillac Fleetwood Limousine van '72 (de grootste in serie uitgebrachte wagen) en zijn lid van de Fanclub. Hun clubblad bestaat uit een paar aan elkaar geniete vodjes (ook weer dik betalen), waarin clubleden door een of andere zelfingenomen kakkerd bekritiseerd worden ('n reactie op 'n meeting) zoals: Het past iemand niet als lid zijnde, om met 'n Cadillac de bocht met gierende banden te nemen... Dat als je je Cadillac niet verzorgt de lak er niet uitziet, je chroomwerk niet optimaal blinkt of, nog erger, niet aanwezig is... dat als enz. enz., je het niet waard bent lid te zijn van de Cadillac-club.

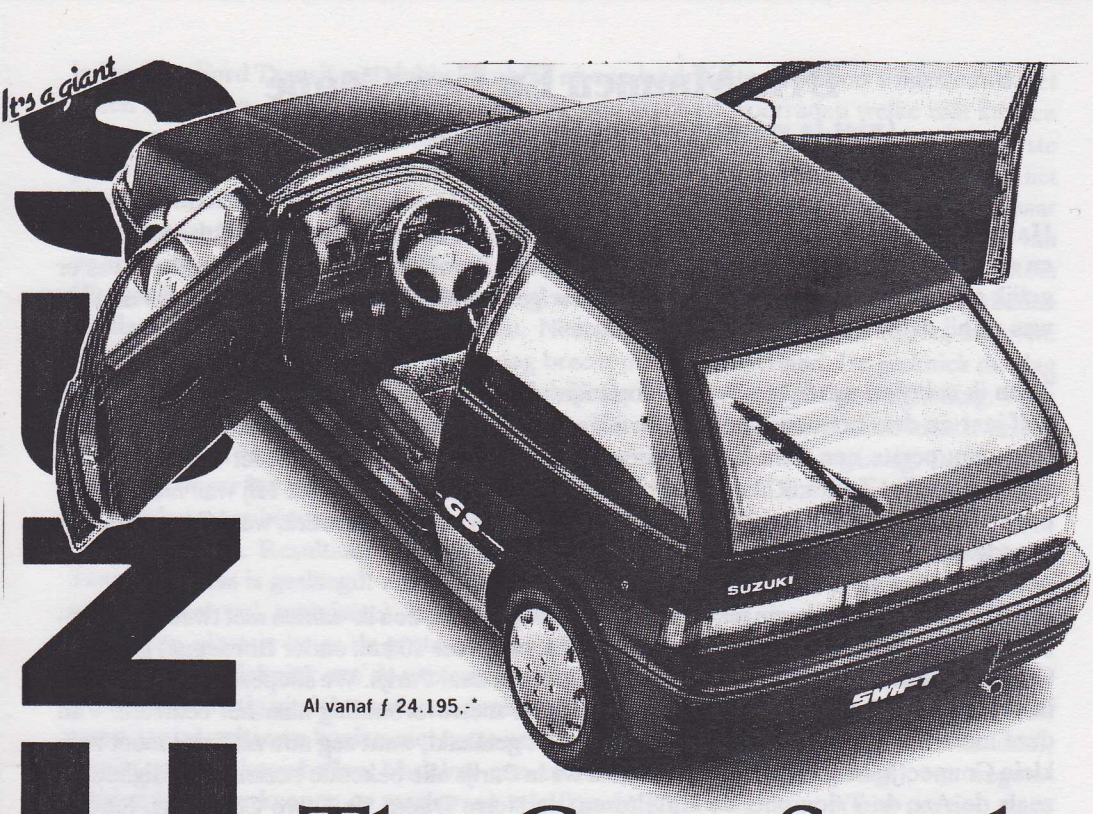
En toen kwam ik met m'n klein snoezig karretje naast al die "imposante" wagens en daarna kwam nog eens dat leuke, goed verzorgde clubblad, de Rugzak Rede, wat naast die van hun ook nog spotgoedkoop is, haha!

Over dat karretje:

Drie jaar geleden, op weg naar huis, zag ik 'm staan. Hij trok al m'n aandacht. Ik was op slag verliefd, je kent dat wel. Vlinders in m'n buik, trillende benen, knikkende knieën, elke minuut in m'n gedachten. Hij was het, geen aandacht meer voor 'n ander, hij moest en zou van mij worden: een zwarte Suzuki Coupé met 'n wit vinyl dak. Twee jaar lang op te koop aangeboden Suzuki's afgegaan, vaak in 'n hele slechte staat voor veel te veel geld. Totdat 'n kennis met een advertentiekaartje van Albert Heijn kwam. Op het adres aangekomen zie ik m'n verloren geliefde staan. En nu is-ie echt van mij voor *f* 800,--! Er mankeerde van alles aan. Via bemiddeling van de club 'n grijze Coupé erbij gekocht, welke helemaal gesloopt is voor onderdelen. M'n schatje is nog steeds in restauratie, ik heb er nog niet echt mee gereden.

Groetjes, René en Nicole.

Noot van de redactie: AH let dus echt op de kleintjes!



Al vanaf ƒ 24.195,-*

The Giant Suzuki Swift GS.

Kom eens kijken naar de nieuwe Suzuki Swift GS. Een echte Giant Suzuki, sportief, zeer compleet, modern gestyled, zuinig en natuurlijk door en door betrouwbaar. De nieuwe Giant Suzuki Swift GS, één van de vele Suzuki's die bij ons voor u klaar staan.

SUZUKI

*PRIJS GELDT VOOR SWIFT GS, IS EXCL. KOSTEN RIJKLAAR MAKEN, INCL. B.T.W.

Importeur: b.v. Nimag, Reedijk 9, 3274 KE Heinenoord. Tel. 01862-7911.

Drie Mannen En Een Coupé

(niet te verwarren met "Drie mannen en een baby")

door Rick Reparon

Hallo Suzofielen, laat ik mij eerst even voorstellen: ik ben Rick Reparon, Suzofiel in hart en nieren. Toen ik zo'n veertien jaar oud was, zag ik voor het eerste een Coupé en was er gelijk gek op. Mijn vader verklaarde mij voor gek, omdat ik toen al meer dan 1.80 m. lang was en hij dacht dat ik er nooit in zou passen.

Toen ik achttien werd, ben ik gelijk op mijn verjaardag begonnen met autorijlessen. Een half jaar en drie examens later was ik in het bezit van het fel begeerde, rose papiertje. En wat toen: eerste een auto kopen of eerst het motorrijbewijs halen? Het werd eerst het motorrijbewijs. Zodra ik dat had, heb ik mijn eerste Coupé gekocht. Hij was niet in al te beste staat, maar na veel geknutsel en het inlassen van nieuw plaatwerk, was hij weer tip-top in orde en na het overspuiten zag hij er weer perfect uit.

Nadat ik al zo'n twee jaar in mijn Coupé had rondgereden, ben ik -samen met twee vriendenermee naar Zuid-Frankrijk (een klein gehucht, ongeveer 10 km. onder Bordeaux) geweest. Onze reis begon in Purmerend en ging via Haarlem naar Parijs. We sliepen op een camping in een buitenwijk van Parijs met een uitstekende metroverbinding naar het centrum. Van deze metro hebben we de volgende dag gebruik gemaakt, want zeg nou zelf: wat moet zo'n klein Coupeetje in het grote Parijs? Nadat we in Parijs alle bekende bezienswaardigheden, zoals de Arc de Triomphe, de Eiffeltoren, de Notre Dame, de Sacre Coeur etc. lopend hadden bezocht, gingen we terug naar onze 4-persoons bungalowtent op de camping.

De volgende dag reden we verder richting Bordeaux. Hoe verder we Frankrijk inkwamen, des te meer bekijks hadden we. Toen we bijna bij Bordeaux waren, werden we door een stel Italianen van de weg gedrukt, die vervolgens wild gebarend op ons afkwamen. Dus meenden wij -drie man met ongeschoren hoofd en spiegelbril en alle drie meer dan 1.90m. lang- maar eens uit te moeten stappen. We hebben nog nooit iemand zo hard zien lopen.... Dus maar weer ingestapt en verder gereden. Helaas, nog maar een paar kilometer verder: een lekke band! Weer alle drie uitstappen en vervolgens auto op de krik.

Nu komt onze redding (lezers, doe dit dus altijd!): Pak eerst het reservewiel en leg dit onder de auto, vlak bij de lekke band. Draai dan de wielmoeren los, krik de auto op, haal de lekke band van de auto en schuif deze naast het reservewiel, waarna je het reservewiel onder de auto vandaan pakt.

Had ik het niet op deze manier gedaan, was onze hele vakantie -samen met de auto, die doordat de krik het begaf, naar beneden stortte- in duigen gevallen! Gelukkig kwam de auto nu met de remschijf op de lekke band, in plaats van op de weg terecht (vertrouw dus nooit de bij de auto horende krik!). We waren met drie man, zodat twee van ons de auto hebben

opgetild, zodat de derde het reservewiel er op kon zetten. We hebben de lekke band laten plakken en vervolgens twee te gekke weken vakantie gehad. De terugweg hebben we -een beetje overmoedig misschien- in twee dagen in plaats van in drie dagen gereden. Dat hield zo'n 750 km. sturen per dag en natuurlijk totaal uitgeblust thuiskomen in.

Ik ben nu 25 en in het bezit van mijn tweede Coupé, die op dit moment van voor tot achter wordt gerestaureerd, waarbij onder andere alle plaatwerk behalve het dak zo ongeveer vernieuwd wordt.

PS Waar blijven al jullie vakantie-ervaringen?

De groeten en tot de volgende meeting, Rick

De geschiedenis van Suzuki, deel 3

door Johan Schoenmaker

Met de opening van het Japanse autowegennet en het verhogen van de snelheidslimiet voor mini-auto's ontstond er een behoefte aan compacte auto's met sportieve prestaties en vormgeving. De eerste stap in deze richting was een tweepersoons prototype dat uiteindelijk als type FA in produktie ging. De carrosserie was grondig aangepakt en was sportief laag van lijn gehouden. Als extra was een polyester hardtop verkrijgbaar. Al snel werd het type opgevolgd door een vierzitter de FC, gebouwd volgens het zelfde concept en met veel hoofdruimte voor de achterpassagiers. Deze ontwikkeling leidde weer tot een volgende stap naar een verbeterd model. Dit werd de ontwikkeling van een model met een 785 cc watergekoelde driecylinder tweetakt met prestaties op het niveau van een gemiddelde 1000 cc auto. Zo werd de Fronte 800 C10 geboren, de Japanse tegenhanger van de in Europa populaire GT. Deze auto vertegenwoordigde een keerpunt in het imago van de fabriek omdat deze auto alles behalve een kleine auto was. Hiermee kreeg Suzuki de mogelijkheid om naar de klasse van compacte auto's te diversificeren waarin men niet gehinderd werd door vermogensbeperkingen en andere bepalingen die de vooruitgang belemmerden.

Het testen van auto's met veel vermogen had problemen opgeleverd aangezien de openbare autowegen met alle nadelen en beperkingen gebruikt moesten worden. Om deze reden kocht Suzuki 660.000 m2 dennenbos aan de kust van Ryuyo in het district Shizuoka om een eigen testbaan aan te leggen. Al snel werd een testbaan met een lengte van 6 km en een breedte van 10 meter aangelegd. Dit geheel werd omgeven door een goed bewaakt hek. In december 1964 kwam de baan gereed en een jaar later werd hieraan nog een parkeerplaats, werkplaatsen en een 10 meter hoge controle toren toegevoegd. Tegen de tijd dat men de testapparatuur geïnstalleerd had beschikte het bedrijf over één van de beste testbanen in het Verre Oosten.

Voortdurend werden verbeteringen doorgevoerd, ook aan de bestellers. De Carry FB range werd vernieuwd door de introductie van de L20 serie in april 1965. De voornaamste verbeteringen bestonden uit meer binnenruimte, verbeterde wielophanging en een mooiere vorm. Diverse versies van hetzelfde basistype waren verkrijgbaar waaronder een besteller met lage zijschotten, een versie met verwijderbaar canvas dak en een volledig gesloten carrosserie variant. Het motorvermogen werd geleverd door een verticale tweecylinder tweetakt motor net als voorheen. Doordat successievelijke modificaties ten behoeve van vergroting van het vermogen ten koste van de flexibiliteit bij lage snelheden waren gegaan werd een membraan inlaat aan de motor toegevoegd waardoor het koppel bij lage toerentallen verbeterde.

De aanhoudende vraag naar lichtgewicht vrachtauto's bleek in twee categorieën in te delen: Een vrachtauto met front cabine met een groot oppervlak aan laadruimte en een conventionele vrachtauto met motorkap en comfort als in een personenwagen. In Januari 1966

werd de nieuwe vrachtauto-range L30 op de markt geïntroduceerd. De auto's hadden de volgende eigenschappen: een laadvloer van 1,775x1,25 m2 met een aparte cabine, de motor, aandrijving en wielophanging van de bekende en beproefde L20, een vierkant buizenchassis waarmee het ruggegraatchassis werd losgelaten en naar achteren openende deuren. Dit alles werd gecompleteerd door lage aanschaf en bedrijfskosten.

Diverse varianten op het thema L30 waren beschikbaar waaronder de L30H met vouwdak en wegklapbare passagiersstoelen en de L31 met een verhoogde vlakke laadvloer zonder zijschotten. Door de gecombineerde produktie van de L20 en L30 serie wist Suzuki op de commerciële thuismarkt voor lichtgewicht auto's het grootste marktaandeel te verwerven. Op het hoogtepunt werden maandelijks 6700 auto's uit de L30 serie geproduceerd. Het totaal aantal L30 auto's dat geproduceerd werd bedraagt 179.000.

Hoewel de FEA personenauto minstens twee maal gewijzigd was was hetzelfde model nog immer in produktie en stond nu op de nominatie om gewijzigd te worden. Er bestond behoefte aan een volledig nieuwe auto, hoger in de markt, die aantrekkelijk zou zijn voor de jonge goed gesalarieerde werknemer. De auto moest doordacht en goed gevormd zijn, comfortabel vier personen kunnen vervoeren en een topsnelheid boven de 100 km per uur hebben. Deze eisen waren bij een eerder gehouden marktonderzoek uit de analyse gerold en hadden geleid tot de bouw van een prototype de Y16. Met een gewicht van slechts 360 kg en de 360 cc driecylinder motor die eerder genoemd is werd het prototype uitvoerig getest. Uit de tests werd in april 1967 de Fronte LC10 geboren. Deze auto betekende een radicale ommezwaai ten opzichte van alle voorgaande Suzuki personenauto's.

Het meest opvallende verschil zat hem in de vorm van het koetswerk die niet zoals bij de voorgangers doosvormig en hoekig was. In plaats daarvan was de Cocacolafles-lijn aangenomen voor een goede aerodynamica waarmee de luchtweerstand gereduceerd werd. Niet zo voor de hand lag de toepassing van een achterin geplaatste motor waarmee meer beenruimte voor de bestuurder werd verkregen en produktie kosten konden worden bespaard door het weglaten van homokineten. Nieuwe wetgeving bepaalde dat een mini-auto niet langer mocht zijn dan 3 meter. De wiel-ophanging, besturing en remmerij werden verder verfijnd door toepassing van onafhankelijke voorwielophanging met triangels en spiraalveren en een schokdemper op de geleide-arm. De achterwielophanging was ook onafhankelijk waarbij de geleide armen een hoek van 15% omhoog stonden om goede manoeuvreerbaarheid en stabiliteit te bereiken. De besturing gebeurde door middel van een tandheugel, de remmen waren verbeterd door het toepassen van dubbele oplopende remschoenen op de voorwielen.

Een grootscheeps testprogramma werd opgezet in Ryuyo om de kwaliteit van de auto te bewijzen, waarbij iedere auto 1000 km per dag moest afleggen. De testperiode duurde van 1 december 1966 tot het einde van de maand. Aanvullend werd ook getest in Thailand en in Hokkaido voor de klimatologische omstandigheden die varieerden van intense tropische hitte tot temperaturen beneden het vriespunt.

Een grootschalige actie werd opgezet voor de introductie van de Fronte LC10 in april 1967. Uitvoerig werd geadverteerd in ieder medium dat ter beschikking stond, inclusief radio en televisie. Zelfs de verkopers kregen een nieuwe opleiding omdat zij niet gewend waren auto's te verkopen aan het algemene publiek en zeker niet aan jonge leidinggevenden. Zij hadden tot dan toe bijna uitsluitend bedrijfswagens verkocht. Het thema van de campagne was "een sportieve sedan waarmee rijden een plezier wordt".

De resultaten stegen boven iedere verwachting uit. De eerste auto's werden op 25 mei naar Japanse dealers gebracht. Aan het einde van het jaar werden 7000 LC10's per maand gebouwd in drie types: standaard, de Luxe en Super de Luxe. Gelukkig had het bedrijf voorzieningen getroffen om deze grote vraag aan te kunnen door een nieuwe fabriek in Iwata te bouwen. De fabriek kwam in augustus 1967 gereed.

(advertentie)

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

Breda: Spinveld

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 Vossebeld

Twello: Marsman

Utrecht: Zato

Zwolle: Van Bruchem

Apeldoorn: Pijnappel Automobielen

Barneveld: Pijnappel Automobielen

Bloemendaal: Automobielbedrijf Kunst

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.

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 Rugzak Rede.

Burgerlijke Stand

Hoe noemen we onze Coupé?

De creativiteit is grenzeloos, onze ruimte helaas niet! Vandaar een wat kleiner lettertype. Wanneer het nog kleiner moet zullen we serieus overwegen vergrootglazen aan te schaffen om ze als club-artikel te gaan verkopen!!

't Antwaarps Muizeke
't Asbakje
Bacterie op Wielen
Beestje
Bere-ei
Big
Black Beauty
Black Bird
Black Eagle
Blue Thunder
Bobbeltje
Bolhoedje
Bolvormig aanhangsel
Bonky
Botsauto
Brown Sugar
Bruintje
Bultje
Butch
Caddie
Calimero
Chikito
Couveusje
Daffy Duck
De Wieg
Dinky toy
Dommel
Doosje
Dotje
Draagbare auto
Driftige Hanny
Droppie
Drup
Druppel
Druppie
Ducky
Ei(tje)
Emmenthaler
Energiepil
Friemeltje
Gebakje
Gele Racebanaan
Giertje
Gniffel
Grummelke
Guppie
GX Soupé
GX-je
Gympie
Handtasje
HD (Humpie Dumpie)
HD II (Humpie Dumpie II)
Herbie
Hoestbal
Holtor
Hugo
Hummeltje
Huppeltrutje
Iron Eagle
Julia
Kakkerlak
Kanjer
Kareltje
Kermit
Kinderwagen
Kindje
Kippehok
Kit
Kleine Pitbull
Kleine Opdonder
Kleintje
KLT
Koektrommel
Kogel
Kokindje
Krentebol
Kruimeldief
Kruimel(tje)
Krummel
Kuikentje
La Souris Noir
Ladybird
Mier 2
Mijn Hartje
Mimi
Mol
Molshoop
Mon Cheri
Monster
Mug
Muis
My Pink Cadillac
Ollietje
Opblaasauto
Ork
Padje
Pasuzu
Pesta Rossa
Pink Suzie
Pinky
Poepie
Potige Smurf
Pukkie
Racemonstertje
Red Bullit
Rijdend Narcosekapje
Road Runner
Roempoempertje
Roestbak
Roma
Rooie Sien
Rotsblokje
Rugje
Rugzak(je,-kie)
Scheurijzer
Schnüggerli
Schoen
Scrappy
Sjuttel
Skelter
Sleutelhanger
Smurfmobiel
Snoeky
Snoepje van de week
Snoetje
Snoopy
Snuifdoos
Soekie
Soes(je)
Speldeknop
Spliterwt
Spruitje
Stoffeltje
Stuiterballetje
Sufzufki
Suki
Suus(je)
Suuz
Suzak
Suzi(e)
Taartschep
The Pocket Rocket
Toetertje
Tooke
Toto(o)tje
Troddel
Tuffie
Turbobeer
Tweetie
Twyty
Uch I
Uch II
Uitgebouwde Muis
Ukkepuk
Ukkie
Vlooitje
Wegluis
Wegwerpauto
Wratje
Zakje Blauw
Zaklantaarn
Zandkorrel
Zeepkist
Zippo
Zoefzuki
Zoekzoeki
Zwartkapje

Suzoekers

Door LEDEN te koop aangeboden:

Geel/rode Coupé *van 08.04.1982 "Testa Rossa". Geheel verbouwd (= verbreed), andere bumpers, 175/50 x 13 voor- en 205/50 x 13 achterwielen, geel kunstlederen interieur met andere voorstoelen en stuur. Taxatierapport ƒ 12.500,–. Prijs nader overeen te komen. Paul van der Niet, Noordwijkerhout. Tel. 02523-76411.*

"Druppel". *Je hoeft geen dure Mercedes te rijden om op te vallen. Nu te koop voor de liefhebber: Coupé, bj. 1980, i.g.st. Vrijwel alles vernieuwd of vervangen. Accessoires. o.a. zonnedak, radio-/cass. rec., console, brede banden. Blauw/Rose met., zeer exclusief interieur. Vraagprijs ƒ 5.500,–. Audrey Opdam, Apeldoorn, tel. 055-339496.*

Witte Coupé *van 1979; eerste type, 80.000 km. gelopen. Totaal gerestaureerd in originele staat, zeer mooi. Taxatierapport ƒ 7.000,–. APK nieuw bij aflevering. ƒ 5.000,–. Yvonne Caminada, Voorburg. Tel. 070-3877482.*

Zwarte Coupé *van 1981 met mint striping, zonnedak en KN Meteor velgen; 122.000 km. gelopen, APK tot 002-1993. Totaal gerestaureerd en gespoten. Taxatierapport ƒ 9.000,–. Vaste prijs ƒ 5.000,–. Martin den Reijer, Oosterhout. Tel. 01620-51361.*

Gele Coupé *van 11-1980; 89.000 km. gelopen, APK tot 01-1993. Recent geplaatwerkt en gespoten: knappe, goed onderhouden auto. ƒ 3.750,–. Sonja van Rooyen, Wijk bij Duurstede. Tel. 03425-74165.*

Blauwe Coupé *van 1981; APK tot 1993. Carosserie goed. Vaste prijs ƒ 2.500,–. Rita Cazemier, Leiden. Tel. 071-762060.*

Ferrari-rode Coupé *van 1980 met zonnedak; 125.000 km. gelopen, APK tot 09-1992. In perfecte staat. ƒ 2.500,–. Jeroen Leemeijer, Breda. Tel. 076-873193.*

Blauwe Coupé *van 08-1980; 90.000 km. gelopen, APK tot 10-1992. Auto in goede staat. ƒ 2.250,–. Dolinda ten Haaf, Malden. Tel. 0080-580626.*

Blauwe Coupé *van 12-1982 met nieuwe tank en achterbumper; 74.000 km. gelopen. Motorisch 100%. ƒ 2.250,–. Sandra van de Berghe, Amsterdam. Tel. 020-6336874.*

Blauwe Coupé *van 07-1981; 78.000 km. gelopen, zonder APK. Auto redelijk. ƒ 1.600,–. Emmie Dieterman, Drunen. Tel. 04163-77982.*

Rode Coupé *van 1980 met vinyl dak; 97.000 km. gelopen, APK tot 03-93. Bodem en draagarmen goed, plaatwerk iets minder. Vraagprijs ƒ 1.500,–. Erik en Yvonne Hoogenboom, Oude Wetering. Tel. 01713-15712.*

Blauwe Coupé *van 11-1980; zonder APK. Carosserie goed. ƒ 1.500,–. Rita Cazemier, Leiden. Tel. 071-762060.*

Blauwe Coupé *van 1981; 99.000 km. gelopen, zonder APK. Al veel aan gedaan, vrij weinig roest. ƒ 1.250,–. Simone Arts, Beverwijk. Tel. 02510-53355.*

Blauwe Coupé *van 12-1980; 35.000 km. gelopen, zonder APK. Koppeling defect, nieuwe draagarmen en banden. ƒ 950,–. Jeroen Vaartjes, Nunspeet. Tel. 03412-51713.*

Zwarte Coupé *van 1980; 98.000 km. gelopen, APK tot 11-92. Goed onderhouden, nieuwe tank, koppeling defect. Roest op bekende plaatsen. ƒ 750,–. Paula Lieder, Gouda. Tel. 01820-81612.*

Gele Coupé *van 1980; 76.000 km. gelopen, zonder APK. Deels opgeknapt en gezandstraald. Tegen elk aann. bod boven ƒ 700,–. Barbara van Gilst, Raamsdonksveer. Tel. 01621-17199.*

Witte Coupé *van 05-1980; zonder APK, technisch goed, carosserie redelijk. ƒ 500,–. Inge Grosmann, 's Gravenhage. Tel. 070-3660355.*

Zilvergrijze Coupé *van 12.04.1979 (oudste?). Slechte tank en carosserie. Tegen elk aannemelijk bod. Paul van der Niet, Noordwijkerhout. Tel. 02513-76411.*

Golfblauwe Coupé *van 07-1981; 70.000 km. gelopen, APK 09-1992. Koppeling en drukgroep defect. Lee Sweet, Lelystad. Tel. 03200-4931.*

Gebruikte Coupé-onderdelen *tegen zeer redelijke prijzen. Joop Guezen, Diemen. Tel. 020-6901492.*

Lieve leden, is je auto via een van de bovenstaande advertenties verkocht, geef dat dan direct aan Ingrid door. Dat bespaart namelijk zeer veel belwerk!

Door NIET-LEDEN te koop aangeboden:

Roodbruine Coupé, *mooi, taxatierapport ƒ 7.750,–. Vaste prijs ƒ 7.000,–. Tel. 05410-10079.*

Zwarte Coupé, *origineel, nooit gerestaureerd, in zeer goede staat. ƒ 4.000,–. Haarlem, tel. 023-355656.*

Bordeaux-metallic Coupé, *van 02-1981, APK tot 10-1992, ƒ 2.500,–. Pijnacker, tel. 01736-098333.*

Oranje-rode Coupé, *APK tot 10-1992. ƒ 2.000,–. Speijk, tel. 01831-2034.*

Zwarte Coupé *(niet origineel, was roodbruin) met trekhaak, 53.000 km. gelopen, geen APK. ƒ 1.700,–. Nunspeet, tel. 033-726486.*

Zwarte Coupé *van 1983 in redelijke staat, ingeruild door Eurocaro. ƒ 1.500,–. Rotterdam, tel. 010-4326868.*

Witte Coupé, *vraagprijs ƒ 1.200,–. Arnhem, tel. 085-437605.*

Zilvergrijze Coupé *van 03-1980, zonder APK. ƒ 1.000,–. Laren, tel. 02153-16699.*

Witte Coupé, *zonder APK. ƒ 1.000,–. Den Helder, tel. 02230-31913.*

Zilvergrijze Coupé *van 1981, 70.000 km. gelopen, APK tot 04-1993. Enschede, tel. 053-351009.*

Oranje-rode Coupé *van 1981, 70.000 km. gelopen en een* **Zwarte Coupé** *van 1981, beide zonder APK. In één koop, tegen elk aannemelijk bod. Hilvarenbeek, tel. 04255-2097.*

VOOR DE LIEFHEBBERS
(te koop van NIET-LEDEN, maar zeer exclusief):

Appelgroene Coupé *(Muscat Green), van buiten nu Ferrari-rood, APK tot 09-1992. Welke Coupé-liefhebber brengt hem weer in de originele staat terug??? Alphen aan den Rijn, tel. 01720-94788.*

Goudbruine Coupé *(Antilope Gold) met roest op de bekende plaatsen; heeft drie jaar stil gestaan. Wie bewaart deze Coupé voor het nageslacht??? Hij is tegen elk aannemelijk bod te koop! 's Gravenhage, tel. 070-3636365.*

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.

SUZUKI.

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

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Erratic idling	**Abnormal condition in ignition system**		
	1. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	2. Defective spark plug, or plug gap too large.	Replace, or adjust.	140
	3. Cracked cap in distributor, there being leakage inside.	Replace.	140
	4. Leaky high-tension cords.	Replace.	
	5. Cracked rotor in distributor, there being leakage inside.	Replace.	
	Abnormal condition in fuel system		
	1. Carburetor idling adjustment is disturbed.	Adjust as prescribed.	110
	2. Clogged pilot jet in carburetor.	Clean.	108
	3. Float level out of adjustment.	Adjust as prescribed.	109
	4. Air cleaner is dirty and clogged.	Clean or replace.	112
	5. Air is being sucked in due to loose joints or broken parts.	Retighten, or replace.	
	6. Broken carburetor packing.	Replace.	
	Abnormal condition in engine.		
	1. Exhaust ports clogged with carbon.	Clean.	
	2. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94
	3. Poorly seating valves.	Repair.	69
	4. Blown cylinder head gasket.	Replace.	
Abnormal detonation	**Abnormal condition in ignition system**		
	1. Spark plugs are tending to overheat.	Change plug heat value.	139
	2. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	3. Defective breaker contact points.	Replace.	140
	4. Loose connection in high-tension or low-tension circuit.	Retighen.	136
	Abnormal condition in fuel system		
	1. Air-fuel mixture too lean.	Clean and adjust.	108
	2. Carburetor is dirty inside.	Clean.	
	3. Float level out of adjustment.	Adjust as prescribed.	109
	4. Water inside carburetor.	Clean.	
	5. Air is leaking in through inlet manifold joint.	Retighten.	
	Abnormal condition in engine		
	1. Excessive carbon deposit on piston crowns or cylinder head.	Clean.	65
	2. Blown cylinder head gasket, resulting in low compression pressure.	Replace.	
	3. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94
	4. Valves tending to seize.	Replace.	
	5. Weakened valve springs.	Replace.	71

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Overheating	**Abnormal condition in ignition system**		
	1. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	2. Wrong heat value of spark plugs.	Change heat value.	139
	3. Breaker point gap out of adjustment in distributor.	Adjust as prescribed.	143
	Abnormal condition in fuel and exhaust systems		
	1. Float level set too low.	Adjust as prescribed.	109
	2. Clogged jets in carburetor.	Clean.	108
	3. Loose inlet manifold.	Retighten.	
	4. Clogged exhaust ports.	Clean.	
	Abnormal condition in cooling system		
	1. Not enough coolant.	Refill.	126
	2. Loose or broken water pump belt.	Adjust or replace.	124
	3. Erratically working thermostat.	Replace.	124
	4. Poor water pump performance.	Replace.	
	5. Leaky radiator cores.	Repair or replace.	
	Abnormal condition in lubrication system		
	1. Clogged oil filter.	Replace.	101
	2. Clogged oil strainer.	Clean.	
	3. Deteriorated oil pump performance.	Replace.	101
	4. Oil leakage from oil pan or pump.	Repair.	
	5. Wrong kind of lubrication oil.	Change.	102
	6. Not enough oil in oil pan.	Replenish.	102
	Others		
	1. Dragging brakes.	Adjust.	256
	2. Slipping clutch.	Adjust or replace.	171
	3. Blown cylinder head gasket.	Replace.	
Abnormal engine noise	**Crankshaft noise**		
	1. Worn-down bearings, resulting in excessively large running clearances	Replace.	76/78
	2. Worn connecting-rod bearings.	Replace.	77
	3. Distorted connecting rods.	Repair or replace.	76
	4. Worn crankshaft journals.	Repair by grinding, or replace crankshaft.	79
	5. Worn crankpins.	Repair by grinding, or replace crankshaft.	77
	Noise due to pistons, rings, pins or cylinders		
	1. Abnormally worn bores of cylinders.	Rebore to next oversize or replace.	73
	2. worn pistons, rings or pins.	Replace and, as necessary, rebore to next oversize.	74
	3. Pistons tending to seize.	Replace.	
	4. Broken piston rings.	Replace.	

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
	Others		
	1. Excessively large camshaft thrust play.	Replace.	72
	2. Excessively large crankshaft thrust clearance.	Adjust as prescribed.	78
	3. Valve clearance too large.	Adjust as prescribed.	94
	4. Not enough engine oil.	Replenish.	102
High fuel consumption	**Abnormal condition in ignition system**		
	1. Ignition timing out of adjustment.	Adjust as prescribed.	143
	2. Leaky high-tension cords.	Replace.	
	3. Breaker point gap maladjusted.	Adjust or replace.	143
	4. Wrong heat value of spark plugs.	Change heat value.	139
	5. Cracked distributor cap or rotor.	Replace.	140
	Abnormal condition in fuel system		
	1. Float level set too high.	Adjust as prescribed.	109
	2. Fuel leakage from tank, pipe or carburetor.	Repair or replace.	
	3. Erratic returning action of choke valve.	Repair and adjust.	108
	4. Clogged breather in carburetor.	Clean.	
	5. Air cleaner is dirty and clogged.	Clean or replace.	112
	Abnormal condition in engine		
	1. Leakage of combustion gases from cylinder head.	Retighten, or replace head gasket.	
	2. Valve seating poorly.	Repair.	69
	3. Valve clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	94
	Others		
	1. Dragging brakes.	Adjust as prescribed.	256
	2. Slipping clutch.	Adjust or replace.	171
Excessive engine oil consumption	**Oil leakage**		
	1. Oil drain plugs loose.	Retighten.	
	2. Loose oil pan securing bolts.	Retighten.	
	3. Broken oil pan gasket.	Replace.	
	4. Leaky oil seals.	Replace.	
	5. Blown cylinder head gasket.	Replace.	
	6. Oil filter malpositioned or loose.	Set the pump right, or retighten mounting bolts.	
	"Oil pumping" (Oil finding its way into combustion chambers.)		
	1. Oil rings are worn or broken.	Replace.	75
	2. Piston ring end gaps are not staggered as prescribed.	Reposition rings.	83
	3. Badly worn ring grooves.	Replace pistons.	75
	4. Worn pistons or cylinders.	Replace pistons and, as necessary, rebore.	74

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
	Oil leakage along valve stems		
	1. Defective valve stem oil seals.	Replace.	
	2. Badly worn valves or valve guide bushes.	Replace.	67

3–2. Carburetor

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Fuel overflow from carburetor	1. Float valve is worn or dirty with foreign matter.	Clean or replace.	108
	2. Float level is set too high.	Adjust as prescribed.	109
	3. Float is ruptured and contains some fuel.	Replace.	
	4. Broken or otherwise defective gasket.	Replace.	
	5. Loose float chamber securing screws.	Retighten.	
	6. Fuel pump discharge pressure too high.	Adjust.	

3–3. Exhaust and Muffler

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Poor muffling performance	1. Loose exhaust pipe connection.	Retighten.	
	2. Broken muffler gasket.	Replace.	
	3. Broken manifold, pipe or muffler.	Repair or replace.	
	4. Exhaust manifold loose in place.	Retighten.	
	5. Interference between body and muffler.	Repair, eliminating any contact.	

3–4. Clutch

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Slipping clutch	1. Loss of clearance at the tip of release fork.	Adjust as prescribed.	173
	2. Clutch facings dirty with oil.	Replace.	
	3. Clutch facings excessively worn.	Replace.	171
	4. Weakened diaphragm spring.	Replace.	
	5. Distorted pressure plate or flywheel surface.	Replace.	80
	6. Not enough play of clutch pedal.	Adjust and, as necessary, replace clutch facings.	173

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Dragging clutch	1. Excessive clutch pedal play. 2. Weakened diaphragm spring, or worn spring tip. 3. Damaged or worn splines of transmission input shaft. 4. Excessively wobbly clutch disc. 5. Clutch facings broken or dirty with oil.	Adjust as prescribed. Replace. Replace. Replace. Replace.	173
Clutch vibration	1. Glazed (glass-like) clutch facings. 2. Clutch facings dirty with oil. 3. Wobbly clutch disc, or poor facing contact. 4. Weakened torsion springs (in clutch disc). 5. Clutch disc rivets loose. 6. Distorted pressure plate or flywheel surface. 7. Weakened engine mounts (cushion pads).	Repair or replace. Replace. Replace. Replace. Replace the disc. Replace. Retighten or replace.	80
Noisy clutch	1. Worn or broken release (throw-out) bearing. 2. Excessive rattle of clutch disc hub. 3. Cracked clutch disc. 4. Pressure plate and diaphragm spring are rattling.	Replace. Replace the disc. Replace. Replace.	172 172
Grabbing clutch	1. Clutch facings are soaked with oil. 2. Clutch facings are excessively worn. 3. Rivet heads are showing out of the facing. 4. Torsion springs are weakened.	Replace. Replace. Replace. Replace.	171 171

3–5. Transmission

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Gears slipping out of mesh	1. Distorted shift rod. 2. Worn shift fork shaft. 3. Worn locating steel balls. 4. Weakened springs for locating steel balls. 5. Worn shift fork. 6. Excessive rattle in thrust direction of gears. 7. Worn ring of hub in synchronizers. 8. Worn bearings of input shaft or counter-shaft.	Repair or replace. Replace. Replace. Replace. Replace. Replace. Replace. Replace.	193 192 191
Gears refusing to disengage	1. Weakened or broken synchronizer springs. 2. Worn inner groove of synchronizer ring. 3. Synchronizer ring is seized on the cone. 4. Distorted shift fork shaft or shift fork. 5. Worn shift fork.	Replace. Replace. Replace the ring. Replace. Replace.	191

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Excessive gear noise	1. Not enough oil in transmission. 2. Defective synchronizer. 3. Gears rattling in thrust direction. 4. Broken or worn bearings.	Replenish. Replace. Replace. Replace.	199 191
Hard shifting	1. Clutch pedal play too large, resulting in a "dragging clutch." 2. Clutch disc facings are worn. 3. Clutch disc facings are dirty with oil. 4. Distorted or unevenly worn shift fork shaft. 5. Broken locating balls. 6. Worn synchronizer sleeve. 7. Worn synchronizer hub.	Adjust as prescribed. Replace. Replace. Replace. Replace. Replace. Replace.	173 171 192

3–6. Differential

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Breakage (case, gears, bearings, etc.)	1. Insufficient or wrong kind of gear oil. 2. Excessive backlash due to worn side gear thrust washer. 3. Loose bolts securing final gear.	Replenish or change. Adjust or replace. Replace.	199 200 201
Gear noise	1. Damaged gear teeth or improper mesh of drive pinion and final gear. 2. Improper tooth contact in the mesh between drive pinion and final gear. 3. Insufficient or wrong kind of gear oil. 4. Broken or otherwise damaged teeth of final gear or differential pinion gear.	Replace Prescribed. Replenish or replace. Replace.	 199
Bearing noise	1. (Constant noise) Insufficient or wrong kind of gear oil. 2. (Constant noise) Damaged or worn bearings or borne parts.	Replenish or change. Replace.	199

3–7. Drive Shaft

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Vibration and noise	1. Distorted drive shaft. 2. Unbalanced drive shaft.	Replace. Replace.	
Noise occurring at standing start or during coasting	1. Worn drive shaft splines, due to lack of lubrication.	Replace.	

3–8. Brakes

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Not enough braking force	1. Brake oil leakage from brake lines.	Locate the leaking point and repair.	
	2. Drum-to-shoe clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	256
	3. Overheated brakes.	Determine the cause or overheating, and repair.	
	4. Poor contact of shoes on brake drum.	Adjust for proper contact.	
	5. Brake shoes stained with oil or wet with water.	Replace.	255
	6. Badly worn brake shoe linings.	Replace.	255
Uneven braking (Brakes not working in unison.)	1. Shoe linings are wet with water or stained with oil in some brakes.	Clean or replace.	255
	2. Drum-to-shoe clearance out of adjustment in some brakes.	Adjust as prescribed.	256
	3. Drum is out of round in some brakes.	Replace.	255
	4. Wheel tires are inflated unequally.	Inflate equally.	236
	5. Defective wheel cylinders	Repair or replace.	
	6. Disturbed front wheel alignment	Adjust as prescribed.	225
Pedal stroke too large	1. Drum-to-shoe clearance out of adjustment.	Adjust as prescribed.	256
	2. Air trapped in the brake oil circuit.	Bleed air out as prescribed.	256
	3. Brake pedal improperly adjusted.	Adjust as prescribed.	
	4. Brake oil leakage.	Locate the leaking point and repair.	
	5. Not enough oil in the brake fluid reservoir.	Replenish.	256
	6. Excessively worn brake drums.	Replace.	255
	7. Distorted or poorly contacting brake shoes.	Repair or replace.	
	8. Defective cup in master cylinder.	Replace.	
	9. Worn brake shoes.	Replace.	255

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Dragging brake	1. Clogged return port in master cylinder. 2. Brake shoes improperly mounted on backing plate. 3. Weakened or broken return springs in the brake. 4. Defective wheel cylinders. 5. Sluggish parking-brake cables or linkage. 6. Brake shoes improperly adjusted.	Clean. Repair. Replace. Repair or replace. Repair or replaces. Adjust as prescribed.	256
Pedal pulsation (Pedal pulsates when depressed for braking.)	1. Damaged or out-of-round brake drums. 2. Damaged wheel bearings. 3. Distorted steering knuckle.	Replace. Replace. Replace.	255
Braking noise	1. Glazed shoe linings, or foreign matters stuck to linings. 2. Worn or loose shoe linings. 3. Broken front wheel bearings. 4. Distorted or loose backing plates.	Repair or replace. Replace. Replace. Replace, or retighten, securing bolts.	255 255

3–9. Front Suspension and Steering System

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Hard steering	1. Wheel tires not adequately inflated. 2. Tie rod ends tending to seize. 3. Linkage connections tending to seize. 4. Steering gearcase out of adjustment. 5. Unevenly worn steering shaft bush. 6. Poorly lubricated or worn joints in linkage. 7. Disturbed front wheel alignment.	Adjust the pressure. Replace. Repair or replace. Adjust as prescribed. Replace. Lubricate or replace. Adjust as prescribed.	236 234 218
Wobbly steering wheel	1. Wheel tires inflated unequally. 2. Wobbly wheels. 3. Large difference in tire diameter between right and left wheels. 4. Loose hub nuts. 5. Damaged or worn wheel bearings. 6. Worn or loose tie rod ends. 7. Steering gearcase out of adjustment. 8. Steering gearcase mounted loose.	Adjust the pressure. Repair or replace. Replace. Retighten. Replace. Replace or retighten. Adjust as prescribed. Retighten.	236 234

Coupe Gx Fanclub

Suzuki Coupé GX Fanclub
Lijsterbesoord 31
1112 EG Diemen
Tel. 020 - 6.98.18.88 (na 17.00 uur)
Postbankrekening: 75.700

MUTATIEFORMULIER

Je wordt, bij deze, vriendelijk verzocht om, in geval van verhuizing of aanschaf van een andere Coupé, dit mutatieformulier zo volledig mogelijk ingevuld naar ons terug te sturen. Zo stel je ons in staat onze bestanden zo up-to-date mogelijk te houden en geef je ons de mogelijkheid ervoor te zorgen dat je, na verhuizing, alle club-post op het juiste adres ontvangt.

Lidmaatschapsnummer : .....
Naam : .....
Huidige adres : .....
Postcode/woonplaats : .....
Telefoon : .....

Verhuizing

Nieuw adres : .....
Postcode/woonplaats : .....
Telefoon : .....
Datum van ingang : .....

Nieuwe auto

Kenteken auto : .....
Kleur : .....
Is dit de originele kleur? : .....
Zo niet, wat was de originele kleur? : .....
Datum afgifte kenteken deel I (bouwjaar) : .....
Sinds wanneer is de auto in je bezit? : .....
(zie kenteken deel 2)
Kilometerstand : .....

Bijzonderheden (s.v.p. aankruisen)

☐ Zonnedak
☐ Sportvelgen (géén doppen) merk en type : .....
☐ Vinyl dak
☐ Sportstuur merk en type : .....
☐ Tunnel-console
☐ Mistlampen merk en type : .....
☐ Overige, namelijk : .....
☐ Bijnaam : .....

Datum : .....

Handtekening : .....

© Suzuki Coupé GX Fanclub. 1991

Verenigingsregister KvK Amsterdam, nummer 536.936