

 **SUZUKI**


Coupe Gx
Fanclub



DE RUGZAK REDE

9e jaargang, nummer 1

©Suzuki Coupé GX Fanclub, 1999

Speciale tarieven
voor de verzekering
van uw
Suzuki Coupé

de Jong

assurantiën



Drs. F. Bijlweg 160 - Postbus 333, 1780 AH Den Helder
telefoon (0223) 66 03 00 - telefax (0223) 66 09 00

Vondelstraat 72 - Postbus 9400, 1800 GT Alkmaar
telefoon (072) 512 22 88 - telefax (072) 515 80 90

DE RUGZAKREDE

Periodiek van de Suzuki Coupé GX Fanclub
Verschijnt 1 maal per kwartaal
9e jaargang, nummer 1, maart 1999

Inhoudsopgave

Colofon	2
Technische ondersteuning.....	3
Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!	4
Van de voorzitter.....	5
Van het secretariaat.....	8
Van de penningmeester.....	10
Agenda.....	12
Van de redactie.....	13
Te klein om waar te zijn?!	14
De koppeling.....	15
Van GPX naar GX, waar gebeurt verhaal.....	16
Interieur-veredeling.....	18
Afmelding.....	19
Spanningsregelaar.....	22
De zin en onzin van een taxatie.....	23
Terugblik.....	24
Sorry	25
Tussen kunst en kitsch.....	26
De adoptie van "Zwartje van der Wiele"	29
Leven met een kleintje.....	31
Zeg het maar	36
Suzoekers.....	37
Suzuki Coupé GX Shop.....	39
Bestelformulier GX Shop.....	40

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



Colofon

Post adres: Suzuki Coupé GX Fanclub
p/a Hoekenkamp 9
3951 BN MAARN

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

Het Bestuur:

Voorzitter:

Stephan Kovacsek, Hoekenkamp 9, 3951 BN MAARN
Tel.: 0343-443 196 (op werkdagen, van 19.00 tot 21.00 uur)
E-mail: Kovacsek@tref.nl

Secretaris:

Janny Coens, Mercurius 14, 1115 VL DUIVENDRECHT
Tel.: 020-416 71 85 (op werkdagen, van 18.00 tot 20.00 uur)
Fax: 020-416 71 80
E-mail: j.coens-h.pruijs@wxs.nl

Penningmeester:

Petra Blankwaard, Schenkeldijk 63, 3291 EP STRYEN
Tel.: 078-674 50 75 (op werkdagen, van 19.00 tot 21.00 uur)

Ledenadministratie:

Patrick Broeksma, Van Houtenstraat 65, 1505 WJ ZAANDAM
Tel. / fax : 075-614 31 41 (op werkdagen, van 18.00 tot 20.00 uur)

Ondersteunende taken:

Onderdelen-Infolijn:

nieuw: *Reinier Feith*, Tel.: 055-542 26 09 (dagelijks, van 18.00 tot 22.00 uur)
gebruikt: *Joop Guezen*, Tel.: 020-690 14 92 (werkdagen, van 18.00 tot 21.00 uur)

Archief, foto's en historie:

Ingrid Stroosnijder, Lijsterbesoord 31, 1112 EG DIEMEN
(aanvragen alleen schriftelijk.)

Clubwinkel (postorderservice):

Mies Pruijs, Tongelaer 20 II, 1083 BV AMSTERDAM

Opgave te koop staande Coupées & Redactie Ruzzak Rede:

Edwin de Koning, Griend 64, 1112 LE DIEMEN
Tel: 020-699 93 93 (op werkdagen, van 18.00 tot 19.00 uur) (faxen na telefonisch overleg)
E-mail: gx-coupe-club@e-dekoning.demon.nl

Advertentietarieven:

½ pagina : f 200,-
1 pagina : f 250,-

Gebaseerd op zwart-wit advertenties en publicatie in vier opeenvolgende nummers van het clubblad.



Technische ondersteuning

Bij technische problemen kun je contact opnemen met een Regionaal Technisch Steunpunt. Sommigen geven je in principe alleen advies, anderen zijn bereid te helpen met sleutelen (tegen een schappelijke vergoeding). Deze steunpunten zijn:

APK-Service / Sleutelhulp:

Friesland, Groningen en Noord-Holland (boven Noordzeekanaal):

Peter Aaij in Ursem..... 072-5022203

Beltijd: werkdagen 18.00-22.00 uur, zaterdag vanaf 12.00 uur

Zuid-holland, Noord-Holland (onder Noordzeekanaal), West Utrecht en Almere:

Joop Guezen in Diemen..... 020-6901492

Beltijd: werkdagen 18.00-21.00 uur

Gelderland, Polders, Overijssel, Drente en Oost Utrecht:

Reinier Feith in Apeldoorn..... 055-5422609

Beltijd: dagelijks 18.00-22.00 uur;

Brabant, Limburg, Zeeland (en België):

Richard van Cleef in Grave..... 0486-473080

Beltijd: werkdagen 18.00-24.00 uur; b.g.g.: 06-53 35 40 56

Patrick Kappen in Grave..... 06-50607960

Beltijd: werkdagen vanaf 18.00 uur en weekend op goed geluk

Telefonisch Advies:

Max van der Helm in Stryen..... 078-6745075

Beltijd: werkdagen 18.00-22.30 uur; weekends 11.00-17.00 uur

Peter Hustermann in Zutphen..... 0575-519425

Beltijd: werkdagen 19.00-21.00 uur

Stephan Kovacsek in Maarn..... 0343-443196

Beltijd: werkdagen 19.00-21.00 uur



Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!

Onderstaande bedrijven geven korting op losse onderdelen

Almere-stad:	Suzuki Almere B.V., Markerkant 11-12,	tel. 036-5333123
Alphen a/d rijn:	Auto De Hoorn, Hoorn 65,	tel. 0172-431063
Amsterdam:	Auto Amstelstad, Kuiperbergweg 31,	tel. 020-6969600
Apeldoorn:	Pijnappel Automobielen, Kanaal Noord 200,	tel. 055-3664400
Arnhem:	Citam Arnhem B.V., Verlperbuitensingel 15,	tel. 026-4435936
Assen:	Autobedrijf H. Tappel, Dr. A.F. Philipsweg 6,	tel. 0592-313181
Bant:	Autobedrijf Han Schilder B.V., Banterkade 1,	tel. 0527-261552
Bergen op Zoom:	Autobedrijf Centrum, de Heelulaan 81,	tel. 0164-257057
Boxmeer:	Otoskoop B.V., Beugenseweg 53A,	tel. 0485-571244
Bussum:	Autoplan B.V., Huizerweg 14,	tel. 035-6917957
Breda:	Autobedrijf Spinveld B.V., Spinveld 74,	tel. 076-5225705
Bruchterveld:	Garage Spibo, Broekdijk 63-65,	tel. 0523-231513
Den Bosch:	Nieuwkoop Autos B.V., Hervensebaan 13,	tel. 073-6413897
Den Haag:	Suzuki Den Haag, Junostraat 16,	tel. 070-3314770
Doetinchem:	Oto Hendriks BV, Ampèrestraat 11,	tel. 0314-323841
Eibergen:	Iliohan B.V., J.W. Hagemanstraat 21,	tel. 0545-473111
Eindhoven:	Lanoto B.V., Pietersbergweg 31,	tel. 040-2413595
Emmen:	Van Boven B.V., Phileas Foggstraat 10,	tel. 0591-618128
Ermelo:	Autobedrijf Versteeg, Veldzichtweg 13,	tel. 0341-561000
Geldrop:	Garage Joop van Wijnen B.V., Bogardeind 138,	tel. 040-2854242
Groningen:	Automobilbedr. Flemming B.V., Osloweg 141,	tel. 050-5426200
Harlingen:	Dijkstra Autos B.V., Grensweg 2,	tel. 0517-414069
Heerhugowaard:	Autobedrijf Jonker B.V., Nijverheidsstraat 4,	tel. 072-5743785
Hengelo (Ov):	Autobedr. Gebr Lenderink BV, Diamantstraat 38,	tel 074-2431135
Hilversum:	Autoplan B.V., Melkpad 2C,	tel 035-6242765
Hoogeveen:	Autobedrijf Harry Hindriks, Dr. A. Philipsstraat 19,	tel 0528-271958
Kapelle:	Garage Sjaak Sonke, Biezelingsestraat 50,	tel. 0113-343631
Leeuwarden:	Auto Cammingha, Plutoweg 5,	tel. 058-2880419
Leiden:	MultiAuto B.V., Hoge Rijndijk 4,	tel. 071-5125259
Ommen:	Garage Schuurhuis, Bouwmeesterstraat 15-17,	tel. 0529-454600
Ridderkerk:	Vari Ridderkerk, Noordenweg 77,	tel. 0180-430368
Rosendaal:	F. Koens, de Meeten 20A,	tel. 0165-537687 / 538131
Sittard:	H.L.M. Sittard B.V., Rijksweg Zuid 212A,	tel. 046-4521215
Spijkennisse:	Auto Dekker B.V., Theemsweg 1,	tel. 0181-616377 / 616946
St.Joost:	Autobedrijf Vosseveld, Hingenderstraat 28,	tel. 0475-481917 / 482754
Tiel:	Autobedrijf Ajo, Lutternveldweg 2,	tel. 0344-619153
Tilburg:	Autobedr. Gijsbers Tilburg BV, Bosscheweg 296,	tel. 013-5355655
Uden:	Autobedrijf Ad Versteegen, Loopkantstraat 12,	tel. 0413-250444
Uithoorn:	Autobedrijf Amstelstein, Wiegerbruinlaan 73,	tel. 0297-562055
Utrecht:	Autobedrijf Zato, Jutfaseweg 178,	tel. 030-2881011
Utrecht:	Autobedrijf Zato, Hudsondreef 29,	tel. 030-2661514
Utrecht:	Auto Parts Utrecht, Biltstraat 22,	tel. 030-2710466
Veenendaal:	Autobedrijf H. Kroon, Wageningselaan 34,	tel. 0318-528178
Vlaardingen:	Vari Vlaardingen, Taanderijstraat 5,	tel. 010-4356639
Zwolle:	Autoservice Van Bruchem B.V., Curieweg 2,	tel. 038-4655233





Van de voorzitter

Hallo Coupéërs en aanverwante types,

Het nieuwe jaar is weer in volle hevigheid losgebarsten en samen haasten wij ons naar het onafwendbare einde van de eeuw. Als je zo eens in een filosofische bui nadenkt over de tijd die achter ons ligt en vooral aan de jaren voor ons, dan denk je wel eens: "Is de Coupé wel millenniumproof? ". Het antwoord daarop is gelukkig; "JA!!", ook in het volgende millennium zullen er nog steeds coupéën zijn die des Heeren wegen onveilig maken en wat mij betreft gaan we daarmee door tot het jaar 3000.

De volgende vraag is natuurlijk; "Is de Suzuki Coupé GX Fanclub millenniumproof?". Nou, dat ligt een beetje minder duidelijk want daarvoor zijn we samen verantwoordelijk en als jullie het allemaal voor gezien houden stopt het natuurlijk erg snel. Vanuit het bestuur zijn er absoluut geen plannen om de club te liquideren dus aan ons zal het niet liggen.

Wat gaan we doen dit jaar?

-In mei (kijk voor de juiste datum en overige info in de agenda) gaan we een dagje naar Limbabwe teneinde een rondje om het drielandpunt te rijden ofzo.

-In juli zijn wij uitgenodigd om deel te nemen aan een spektakel. Nu heb ik altijd gedacht dat een spektakel een attribuut was dat door de oude walvisvaarders werd gebruikt om reuzeguppy's mee te demonteren maar dat heb ik blijkbaar niet goed begrepen want deze takel hangt in Wehl en daar hebben ze helemaal geen guppy's, laat staan water.

De bedoeling is dat er een dag wordt georganiseerd voor merkenclubs en randactiviteiten (voor alle duidelijkheid, wij zijn een merkenclub) in het plaatsje Wehl ergens bij Doetinchem. Wat de randactiviteiten zijn is mij een raadsel, ik ken wel randfiguren, randverschijnselen en randdebielen, maar randactiviteiten?? Géén idéé!!

-En in augustus geven we acte de presence op het tweede Japanse autofestival, dit maal in Lelystad.

-De rest van de agenda zal in de loop van het jaar verder worden ingevuld. Heb je een leuk idee of toevallig nog een prachtige rit op de plank liggen, bel, mail of schrijf ons en we doen er wat mee.

De Rugzak Rede



Door de constante daling van het aantal leden zijn er toch wat zorgen aan het opdoemen aan den einder.

- Moeten we doorgaan met ons clubblad op de huidige wijze te produceren want dat kost nogal een paar stuivers en het maakt niet uit of je er 250 of 500 of duizend laat drukken want de kosten zitten in het litho en zetwerk, of gaan we zelf aan de slag met de copieermachine?

Als iemand hier een goed en betaalbaar alternatief kan aandragen houden wij ons ten stelligste aanbevolen.

- Ook de verzendkosten komen in de gevarezone, één van de voorwaarden voor het door ons gebruikte -zéér voordelige- dagbladtarief is dat er tenminste 250 exemplaren te verzenden zijn en ook daar zitten we helaas dicht bij en als we onder die grens zakken dan gaan we spontaan drie keer zoveel betalen.

De eenvoudigste oplossing hiervoor is gewoon meer leden, dus geeft je schoonmoeder, opa, neefjes, nichtjes en nietsvermoedende burens op als lid en alles komt goed.

Voor de cyberspacers onder ons; De Suzuki Coupé GX Fanclub is ook op het WWW te vinden en wel op het volgende adres:

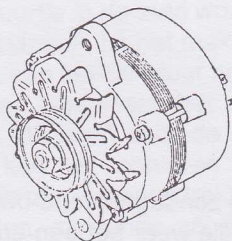
[HTTP://LEDEN.TREF.NL/KOVACSEK/SUZUKI.HTM](http://LEDEN.TREF.NL/KOVACSEK/SUZUKI.HTM)

Tot ziens bij onze eerstvolgende bijeenkomst (Limbabwe dus),

Stephan

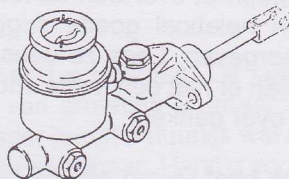


Heeft U problemen met Uw coupé?



... of zoekt U onderdelen?

of zomaar een (technische-) vraag?



**Bel dan iemand van de
Technische Ondersteuning
(zie pagina 3 voor de telefoonnummers)**

De Rugzak Rede





Van het secretariaat

Van het secretariaat

Daar zijn we weer. Op een mistige zondagochtend ben ik maar weer eens achter de tekstverwerker gekropen om jullie weer het een en ander te vertellen over het wel en wee van de Fanclub.

Allereerst hebben we sedert de vorige natuurlijk de feestdagen gehad (voor wie ik intussen nog niet heb gesproken :beter laat dan nooit, maar toch een heel fijn 1999 toegewenst). Daarna een op Coupé-gebied wat stille tijd in deze nogal wisselvallige winter en dan op 7 februari 1999 de Algemene Leden Vergadering. Ondank dat slechts enkele leden zich hadden aangemeld, waren er toch zo'n dertig getrouwen door weer, wind en sneeuw naar het fraaie Wassenaarse onderkomen van Pim Schipper gereisd. Jullie hebben wat gemist: zo'n mooie lokatie krijgen we nooit meer!

Hopelijk kan Pim er lang genoeg blijven wonen om deze zomer voor de Fanclub een picknick in zijn voortuintje (een park als een half werelddeel) te organiseren. De vergadering was zoals gewoonlijk kort maar krachtig; de door Zamarra Kok opgestelde notulen (nogmaals hartelijk dank Zam!) vind je elders in dit blad. Na de ledenvergadering heeft een deel van de organisatie nog met een aantal leden nagepraat over een aantal voor de Fanclub belangrijke zaken. Er kwamen daar een heleboel goede suggesties naar voren, die ik hieronder in het kort zal weergeven. Lees ze eens door en laat ons weten wat jullie er van vinden. We willen er niet een echte enquête van maken, maar we willen graag weten hoe jullie er over denken.

Een brief sturen aan de president directeur van Suzuki Japan in verband met de verkrijgbaarheid van broodnodige onderdelen voor onze geliefde Coupé. *Op het moment dat je dit leest, is die brief inmiddels verzonden.*

De omslag van de Ruzzak Rede wat moderner maken. Op de middenpagina een foto op A4 formaat bij wijze van uitneembare "centerfold" of een/vierde van een foto per nummer, zodat elk jaar een foto op posterformaat kan worden samengesteld.

Een persbericht met foto naar alle (klassieke) autobladen, waarin nog eens op het bestaan van onze Fanclub wordt gewezen.



Proberen de Coupé (en daarmee de Fanclub) op de televisie te krijgen, bijvoorbeeld bij SBS6.

De Coupé is ook geschikt voor lange mensen, dus kunnen we proberen een aantal lange beroemdheden uit te nodigen om eens in een Coupé plaats te nemen voor een foto met interview.

Aangezien een aantal adverteerders heeft afgehaakt, nieuwe bedrijven zoeken. We denken aan Koni, Hallfords, Kwik Fit en de ANWB. Wie weet er nog meer?

Ook kwam het idee ter tafel om gebruik te maken van de gratis advertentiemogelijkheid in plaatselijke huis-aan-huis bladen. Ieder lid zou dan in de eigen woonplaats een advertentie aan zo'n blad kunnen opgeven. Voor de tekst kan **(uitsluitend schriftelijk of per fax)** contact worden opgenomen met het secretariaat.

De importeur (BV Nimag) vragen om onze gegevens vast op te nemen in de veertiendaagse nieuwsbrief voor dealers en het halfjaarlijkse Suzuki op Weg.

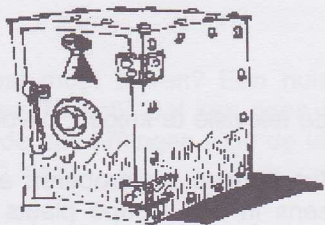
Het is mogelijk het interieur van je Coupé voor een redelijke prijs te laten opknappen. *Zie hiervoor een van de stukjes van ons clublid Raymond van Abbe.*

Voor de kunststof modellen is er bij ons clublid Remco van der Meulen ruime belangstelling (50 a 60 stuks) getoond. Zodra de prijs hiervan bekend is, kunnen deze (bij intekening en vooruitbetaling) worden besteld. Je hoort hierover nader.

Voor diegenen die belangstelling hebben voor een mooi metalen model van de Coupé: ook dat is (afhankelijk van het gewenste minimum-aantal) mogelijk. Wie hier belangstelling heeft kan **(uitsluitend schriftelijk of per fax)** contact opnemen met het secretariaat.

We horen graag **(uitsluitend schriftelijk of per fax aan het secretariaat)** wat jullie hiervan vinden. Wel, dat was het weer voor deze keer. Groetjes van Janny





Van de penningmeester

Algemene ledenvergadering

Zoals ieder jaar was er ook dit jaar weer een algemene ledenvergadering en wel op 7 februari 1999. Er was dit jaar echter wel een extra aanmoediging om erbij te zijn, namelijk de locatie: een prachtig "optrekje" aan de Rijksstraatweg in Wassenaar!

Het was voor het eerst dat ik, zonder eerst een afslag te missen en vervolgens weer een heel eind terug cq om te rijden, een vergadering bereikte, een mijlpaal zullen we maar zeggen.

Over de inhoud van de vergadering zal ik me tot mijn "stuf" beperken. Wegens een storing in de chip tussen mijn oren waren de cijfers per abuis per 24 december 1998 afgesloten in plaats van, je raadt het al, 31 december 1998. Verder is er nog het één en ander uit te zoeken met betrekking tot de adverteerders en verkoop onderdelen, alvorens we de financiële overzichten willen afdrukken in de RZR. Je zult deze dan ook aantreffen in de volgende RZR.

Dorpsgenoot

Het volgende zul je bijna niet geloven. Ik heb jullie al wel eens verteld hoe klein het gehucht is waarin wij wonen (Strijen), maar toch.....hebben wij een dorpsgenoot gevonden met een coupé; Bram!

Dit "lid van de familie" belde een poosje geleden voor wat technische ondersteuning en daar is het wij-gevoel weer!

Heeft u dat nou ook wel eens?

Ik krijg eind 1998 een brief van de belastingdienst waarin staat dat ik het geweldige bedrag van f 63 per kwartaal voor de motorrijtuigenbelasting ook wel per maand mag betalen, volautomatisch. Wouw, dat kwam goed uit, want je praat natuurlijk wel over een belangrijke kwartaaluitgave, uggghhh. Heb ik gedaan, en wat denk je? De eerste termijn kon niet worden afgeschreven omdat we op de valreep naar een andere bank zijn gegaan, het rekeningnummer was niet bekend. Ik heb het geweldige bedrag van f 21 handmatig overgemaakt naar de belastingdienst en een brief geschreven met het nieuwe bankrekeningnummer. De maand daarna ging het goed, en de maand daarna ging het weer goed, en de maand daarna ging het weer goed.....een beetje te goed. Een kwartaal bestaat bij de



belastingdienst waarschijnlijk uit vier maanden, dus maar weer een kaartje ingevuld om het laatste bedrag terug te laten boeken. Ik denk dat dit verhaal nog een staartje heeft, maar ja, leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker!

Windows

Tot slot de inhoud van een mailtje dat ik onlangs ontving. Een schrale troost voor Windows-gebruikers!

De rijkste man ter wereld, Bill Gates, liet zich onlangs ontvallen dat:
"Als General Motors net zo boven op de techniek had gezeten als de computerindustrie, we nu allemaal in auto's zouden rijden die \$25 kosten en 250 km rijden op één liter brandstof."

Dat had hij beter niet kunnen zeggen. GM antwoordde met het volgende persbericht.

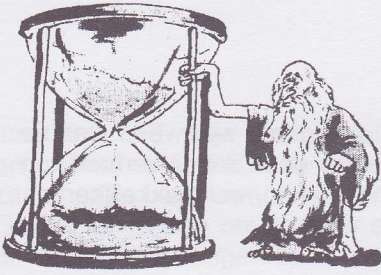
Als GM op dezelfde manier met technologie omging als Microsoft, dan:

- 1) zou uw auto er twee keer per dag zonder aanwijsbare reden mee ophouden. U zou dit gewoon accepteren, de auto herstarten en verder rijden.
- 2) zou u elke keer als verkeerstekens vernieuwd werden, een nieuwe auto moeten kopen.
- 3) zouden alle meters vervangen kunnen worden door één displaytje, waarop maar twee woorden stonden: 'algemene fout'.
- 4) zou Apple Macintosh een auto maken die op zonne-energie liep, vijf keer zo snel was en drie keer zo eenvoudig te bedienen, maar op slechts 596 van de wegen werd toegelaten.
- 5) zou de airbag eerst "Weet U het zeker?" vragen voor ie afging.
- 6) zou u bij een GM-auto ook alle wegenkaarten van een bepaald merk moeten kopen, of u dat nu wel of niet wilde of nodig had. Als u de kaarten uit de auto verwijderd, dan levert uw auto maar 50% van de normale prestaties.
- 7) zou maar één persoon tegelijk de auto kunnen gebruiken, tenzij hij 'Car95' of 'CarNT' heeft. En dan nog moet hij de extra stoelen apart kopen.
- 8) zou je bij elke nieuwe GM auto opnieuw moeten leren autorijden, omdat niets op de vertrouwde manier functioneert
- 9) Zou je op de Startknop moeten drukken om de motor af te zetten!

See you, Petra Blankwaard



Agenda



Op zondag 20 mei 1999 vind de **voorjaarsclubrit** plaats in het Limburgse, Belgische en Duitse land. Dit wordt een alleraardigste rit, waarbij ook tijd is om leuke plekje's lopend te bekijken. Voor nadere informatie kun je contact opnemen met het secretariaat.

Bij voldoende belangstelling kan er deze zomer (eind juni en begin september) op twee plaatsen (Uden en Apeldoorn) een **sluitedag** worden gehouden. Voor nadere informatie hierover kun je contact opnemen met Richard van Cleef.

Verder vindt op zondag 11 juli 1999 in Wehl (in de Achterhoek) het "Olde Beth Spektakel" plaats. De Fanclub is daar in ieder geval met een **Clubstand** aanwezig, maar alle leden zijn natuurlijk ook hartelijk welkom. Er is voor deelnemers een gratis lunchbuffet met koffie, thee, etc. Je vindt er Amerikanen, motoren, *Japanse sportwagens*, 2-takten, hovercrafts, dragsters, oldtimers en klassiekers. Er is daarbij voor iedere autoclub heel veel mogelijkheid om zelf iets extra's te doen. Hoe de Fanclub haar aandeel in dit spektakel gaat invullen, staat nog niet helemaal vast. We horen je ideeën daarvoor graag zo snel mogelijk. Graag je (schriftelijke of fax) reacties aan het secretariaat!

Op zondag 22 augustus 1999 kun je deelnemen aan **het tweede Japanse Autofestival** op het circuit van Lelystad. Een veelzijdig kijk- en doeprogramma, met voor elk wat wils. De toegang bedraagt normaal f 15,-, maar onze leden krijgen een korting van f 2,50 (op vertoon van clubpas) en voor deelnemers gratis parkeren en deelname aan onder andere sprint, slalom en behendigheidsproeven.

In september zal nog op een nader vast te stellen datum de **Najaarsrit** plaatsvinden. Deze zal door Patrick Kappen, de eerste winnaar van de eindejaarsrit worden uitgezet.

Om het jaar waardig af te sluiten volgt eind oktober/begin november dan nog de **eindejaarsrit**.

Het is nog te vroeg in het jaar om van alle geplande evenementen de details in deze agenda te kunnen opnemen. Wij hebben daarom besloten om jullie met separate mailings op de hoogte te stellen van de details, zoals exacte lokaties, tijden en verdere bijzonderheden. Zodra er meer bekend is, horen jullie dat van ons.





Van de redactie

Hallo fans in dit nieuwe jaar.

Ik heb Weinig te melden maar voor de goede orde:

- * Het E-mail adres van de redactie is gewijzigd in:

gx-coupe-club@e-dekoning.demon.nl

- * Het jaarbalans van de club wordt afgedrukt in RzR 2 of 3 omdat, de kascontrolecommissie deze, tijdens de ALV in Wassenaar, heeft afgekeurd.
- * Verder zoek ik in de club iemand die mijn taak t.z.t wil en kan overnemen. Hierbij denk ik aan het nieuwe jaar.
- * Hierbij bedank ik Marco van Driel voor het beschikbaar stellen van zijn fotomateriaal voor de advertentie van Jack van der Hoek.

Tot schrijfs,

Edwin



Te klein om waar te zijn?!

door: Raymond van Abbe

Samen met beroemde automobielen als het Fiatje 500 en de Mini staat onze Suzuki 100 GX Coupé op de lijst vermeld als één der kleinste productieauto's ter wereld.

Sommige exemplaren zijn zó klein dat je ze in de boekenkast, op je bureau of in het wandmeubel nauwelijks terug vindt. Zo ging het ook bij mij thuis. Terwijl ik toch een keurig huishouden pleeg te voeren en de woning steeds schoon en opgeruimd door mij wordt achtergelaten, wanneer ik weer eens naar het buitenland moet. Wanneer ik terug kom, heeft mijn huishoudster steevast gestoft en geruimd en als altijd niet geweten wat op welke plaats hoort te staan. Sinds Janny Coens mij in de zomer van 1998 een klein model van een Coupé toezond, ben ik regelmatig naar dit kleinnood op zoek. Vroeger of later ben je het zoeken zat, en daar mijn „goede fee“ –die 17 jaar ons huishouden op haar manier heeft gevoerd– geen nieuwe „kunstjes“ meer zijn bij te brengen, blijft mij geen andere oplossing dan een groter model van de 100 GX te verzorgen.

Dat bleek niet eenvoudig. Buiten een bouwdoos –die de meesten van ons nog nooit gezien, laat staan te koop aangeboden hebben gekregen– schijnt er weinig keus op de modellenmarkt voor een SUZUKI SC 100 GX Coupé-liefhebber te zijn. Nu zoeken wij een oplossing voor dit –intussen slaapprovende– probleem. Binnenkort komt er een gelimiteerd Rover-model op de markt, vervaardigd uit metaal. De maker daarvan is -in principe- bereid een Coupé'tje als bouwdoos te fabriceren, maar daar hangt wel een prijskaartje aan. De kosten voor het master-model zullen moeten worden verdeeld over de verkochte bouwdozen. Het zeer gedetailleerde en uit vele delen (metaal, chroom, kunststof, rubber) bestaande te bouwen model zal in de grootte 1:24 ongespoten worden aangeboden voor circa. fl 150,-. Bij voldoende interesse zal ook een met de hand kant-en-klaar gebouwd model (circa. 30 uur handwerk) -in één van de originele Suzuki Coupé kleuren (zilvergrijs of zwart) gespoten en uitgevoerd met een licht beige interieur- aangeboden worden. De prijs daarvan zal waarschijnlijk circa. fl 500,- zijn. Ook zal het mogelijk zijn een model in een wenskleur te bestellen. Deze optie kost circa. fl 100,- extra.

Dit streng gelimiteerde Suzuki 100 GX Coupé-model -wat in eerste instantie uitsluitend voor de club wordt vervaardigd - kan alleen dan in opdracht worden gegeven, wanneer er voldoende bestellingen volgen. Wij denken aan een eerste afname van circa. 100 stuks. U wordt verzocht uw bestelling (voorzien van bankrekeningnummer, naam, volledig adres en handtekening) schriftelijk of per fax te zenden aan het secretariaat. Uw bestelling moet direct en dus vooraf worden betaald. Indien wij het benodigde aantal -vooraf betaalde- bestellingen niet halen, kan de opdracht niet worden uitgevoerd. Het door u vooraf aan de club



betaalde geld wordt dan op uw rekening teruggeboekt. Voor de club c.q. voor diegenen aan wie de organisatie en het betalingsverkeer zijn toevertrouwd, betekent deze regeling veel extra werk! U als clublid en geïnteresseerde in een model wordt gevraagd zo snel mogelijk te reageren c.q. te bestellen en te betalen, zodat deze actie geen gevaar loopt te mislukken.

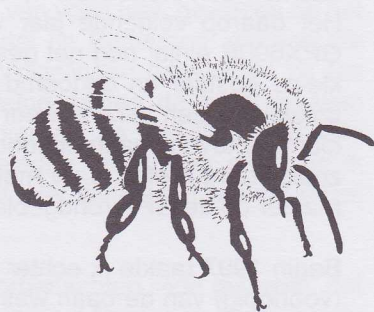
Raymond van Abbe



Een (h)eerlijke zoethouder:

Originele Spaanse "La Faruda" bijenhoning
(heide of kastanje)

Deze natuurhoning komt uit de groene bergen van de uitgestrekte en beschermde natuurgebieden van Asturias in het noordwesten van Spanje. Zij wordt ter plaatse op ambachtelijke wijze (zonder chemische bestrijdingsmiddelen) gewonnen, koud geslingerd en in een originele glazen pot verpakt.



Speciale aanbieding voor clubleden: nu **fl. 19,95 per pot van 1 kilo.**

Ook te verkrijgen: **Heidehoningcrème** f 10,95 per pot van 500 gram.

Je kunt telefonisch bestellen bij de Familie Vink (tel. 0342-416383); je order wordt dan op afspraak thuis afgeleverd.

De Rugzak Rede



Van GPX naar GX, waar gebeurd verhaal

door: Antoinette Beerens

Hallo, potentiële herniapatiënten,

In mijn hoedanigheid als kraamverzorgende heeft het fenomeen vervoermiddel altijd al een prominente plaats ingenomen. Omdat nieuwe mensjes zich veelal bij nacht en ontij aandienen is een betrouwbare reisgezel dan ook van levensbelang. Een overdaad aan beschikbare paardenkrachten is daarbij welkom, want eenmaal in gang gezet is zo'n bevalling vaak niet meer te stuiten. Nadat de hotline heeft gerinkeld, waarbij de aanstaande jonge vader nerveus meldt, dat de vliezen zijn gebroken, is het de bedoeling dat ik er geen gras over laat groeien. Spoed is dan geboden: aktie!

In het eerste jaar van mijn werkzame bestaan was ik vaak aangewezen op de Puch Maxi. Dat ding was werkelijk niet vooruit te branden. Je kent dat wel: jong, net de opleiding achter de rug en volop bezig met het inrichten van een eigen stulpje. Maar al vrij snel daarna had ik het A-brevet bemachtigd, zodat geautoriseerd scheuren op een heuse motorfiets tot de mogelijkheden ging behoren. We kochten een Honda CB-1, een prachtig stukje techniek (400 cc 4-takt racertje). Het daarop volgende jaar verruilden we deze felle rakker voor een Kwasaki GPX600R ninja, nog net geen buikschuiver. De combinatie van mijn beroep, vrij kleine postuur en genoemd vervoermiddel, is in onze streek (Brabant) tamelijk uniek, hetgeen telkens weer aangename reacties opleverde. Bovendien bleek ik hiermee tevens naambekendheid op te bouwen, wat voor een kleine zelfstandige zoals ik erg prettig is. Al met al heb ik gedurende vijf jaren op een verantwoorde manier op de GPX rondgeblazen.

Begin 1997 raakte ik echter zelf zwanger. Een en ander hield in, dat motorrijden (voorlopig) van de baan was. Daarom ging mijn partner Walter op zoek naar een vierwielige vervanger voor de GPX. Aanvankelijk ging mijn voorkeur uit naar een VW Kever (ja, dit bewijst maar weer eens dat mensen in blijde verwachting vaak tijdelijk ontoerekeningsvatbaar zijn). Menig Kevertje bleek door en door rot, terwijl de zeldzame gave exemplaren erg kostbaar waren. Langzaam maar zeker werd duidelijk, dat mijn wens geen haalbare kaart was. Ik bleef desondanks halsstarrig volhouden. Echter na een proefrit in wat mijn huidig "Gebakje" is, werd de vergeefse zoektocht van enkele maanden spoorlags gestaakt en was ik wederom verliefd. De aankoop van de hemelsblauwe Suzuki GX Coupé verliep moeizaam, want de eigenaar kon maar moeilijk afstand doen van het door hemzelf gerestaureerde autootje, ondanks dat het karretje al lang gelden in slaap gesukkeld was (onder een dekentje). Niet gek eigenlijk, want het is een plaatje!



Eind 1997 is ons dochtertje Anouk geboren en al na zes weken maakte zij haar opwachting in de Suzuki. Deze "gebakjes" zullen wel niet de meest veilige auto's zijn in het tegenwoordige grote-mensen-verkeer, maar zeker één van de leukste. Een maxi-cosi is met enig sjorren en trekken op een acceptabele wijze op de passagiersstoel te manoeuvreren (tjok en klem tussen dashboard en rugleuning). Het afgelopen jaar hebben we (overigens zonder baby) de Friese Elfstedentocht in clubverband verreden. Omdat we daar zo ver vandaan wonen hebben we gelijk maar een heel weekend in Friesland vertoefd: Coupé rijden is leuk, maar 700 km op één dag is teveel van het goede. Het was een leuke ervaring. Veel mooie karretjes (en meren) gezien en aardige gelijkgestemde mensen ontmoet. Ook de najaarsrit 1998 door het Brabantse en Gelderse land met aansluitend een bezoekje aan Steunpunt Grave was de moeite waard.

Zojuist heb ik in de Rugzak Rede het Kerstverhaal zitten lezen en daaruit vernomen dat vooral ritten zich kunnen verheugen in een goede belangstelling (alleen jammer dat het gros van de deelnemers tot de organisatie behoort). Welnu, het zal wel aan mij liggen, maar vijftientig deelnemers op driehonderd betalende leden is mijns inziens zwaar onder de maat. Leden uitnodigen voor een rit is wellicht te beschaafd om de mensen te mobiliseren. Misschien dat dagvaardingen versturen meer op zijn plaats is..... Een verdubbeling van de opkomst moet minimaal mogelijk zijn!

Rest mij te vertellen dat ik afgelopen september, na een pauze van een jaar, mijn werkzaamheden op beperkte schaal heb hervat. De **GPX** kwijnt in deze werkloos weg in de schuur. De **GX** daarentegen staat blakend van gezondheid voor het huis te blinken en ik ontmoet dezelfde aangename reactie van weleer.

De volgende keer schrijf ik over de belevenissen van mijn achterbumpertje (van de Coupé dan hêh).

Antoinette Beerens



Interieur-veredeling

door: Raymond van Abbe

Sinds jaren koesterde ik een min of meer geheime liefde voor de Coupé. Daar ik meer dan vijftien jaar in het buitenland werkte en woonde en de Coupé daar nieuw noch tweedehands leverbaar was, heb ik mijn wens pas in het voorjaar van 1998 kunnen vervullen. Nu staat de door mij aangeschafte Coupé ter restauratie bij een van de technische steunpunten van de Fanclub.

Bij het zoeken naar een goede Coupé viel het mij op, dat dit wagentje in Nederland alleen maar met een beige kunstleren interieur werd geleverd. Ik heb zelf met deze kleur geen probleem, maar ondertussen hoor ik van andere Coupé-rijders, dat zij graag een andere -meestal zwarte- binnenbekleding wensen. Het opnieuw bekleden van het interieur kost -al naar gelang het soort materiaal (kunstleer, stof, leder)- tussen de f 1.800,- en de f 2.800,-. Langs niet iedereen kan of wil een bedrag waarvoor je een nette Coupé kunt kopen in het vernieuwen van zijn interieur te investeren.

Maar, niet getreurd! Voor de Coupé-liefhebber die er een bedrag van circa f 1.000,- voor over heeft om zijn interieur opnieuw te laten stralen, is er de mogelijkheid de beige delen te spuiten. Dit gebeurt met een lederverf, die (voor de technici onder ons) de weekmaker van de kunststof niet activeert (een geactiveerde weekmaker zorgt voor een klam en kleverig resultaat, alsof de gespoten delen maar niet willen drogen). en voldoende elasticiteit om de beweging en de rek van kunststof probleemloos te ondergaan. Intussen is er circa vier jaar ervaring met het door ons (Rover-Freunde Rheinland) in samenwerking met de Bayer Chemiewerke ontwikkelde drie-componenten-lak.

Je kunt je beige interieur laten oprissen met dezelfde kleur lak of laten vernieuwen door het omkleuren in elke gewenste kleur; zelfs kleurcombinaties zijn mogelijk, alles in mat of zijdeglans. Het werk wordt door een erkend FOCWA-bedrijf in Amsterdam uitgevoerd en de levertijd is circa drie weken. Dit systeem is een uitstekend en betaalbaar alternatief ten opzichte van opnieuw laten bekleden.

Heb je interesse en wil je een offerte, neem dan uitsluitend schriftelijk (Saxen-Weimarlaan 6A, 1075 CA Amsterdam) of per fax (020-6707039) contact met mij op.

Raymond van Abbe



Afmelding

door: Mariëlle Evers

Even een faxje voor de "goede orde" omdat ik er morgen (07.02.1999, redactie) niet bij ben.

Ik heb erg mijn best gedaan om een rijder te vinden, maar niemand had zin. Zelf heb ik geen zin om vijf kwartier alleen in de auto te zitten (en ook alleen terug). Die dagen zijn altijd heel gezellig en ik was benieuwd naar "de villa"; maar ja, alleen is maar alleen....

Even iets over jullie organisatorische "problemen". Ik zou het of voortaan zo regelen, dat mensen "vast" zitten aan een afspraak, of ik zou het zo doen dat je niets hoeft te reserveren, bijvoorbeeld tenten op een camping. Dan zit je niet met hoge kosten door mensen die afzeggen. En opschrijven wie z'n hand opsteekt als je vraagt wie mee wil. Dat waren er toen wel een stuk of dertig, toch?

Verder lijkt het mij nog steeds leuk om een trip door Duitsland te maken. Ze kijken als naar één Suz, laat staan naar tien of vijftien! Gaaaaaf toch?

Ook zou het leuk zijn een dag te koppelen aan de clubdag van de Suz-Jeep-Club. Zij doen erg leuke dingen met hun club. Een combi zou erg leuk zijn toch? En dan allerlei behendigheidswedstrijden houden en zo... what about that?

Verder "klagen" jullie altijd dat er geen foto's zijn. Nou, ik heb er al plenty opgestuurd van zeer goede kwaliteit en ik heb er nog niet één terug gezien (die met die drie Suz-neusjes erop is zeker een voorpagina waard). Het stimuleert niet erg er nog meer te sturen Nou, veel plezier morgen.

Mijn Suz haalt binnenkort de 100.000 km, die ik helemaal zelf met hem heb gereden. Maar hij krijgt steeds meer "gezondheidsklachten", duur, duur, duur. Maar zo vlug het kan, komt er een stiefbroertje en mag Suz gaan rentenieren en alleen op clubdagen z'n best doen (lief heh?).

Groeten van Mariëlle Evers

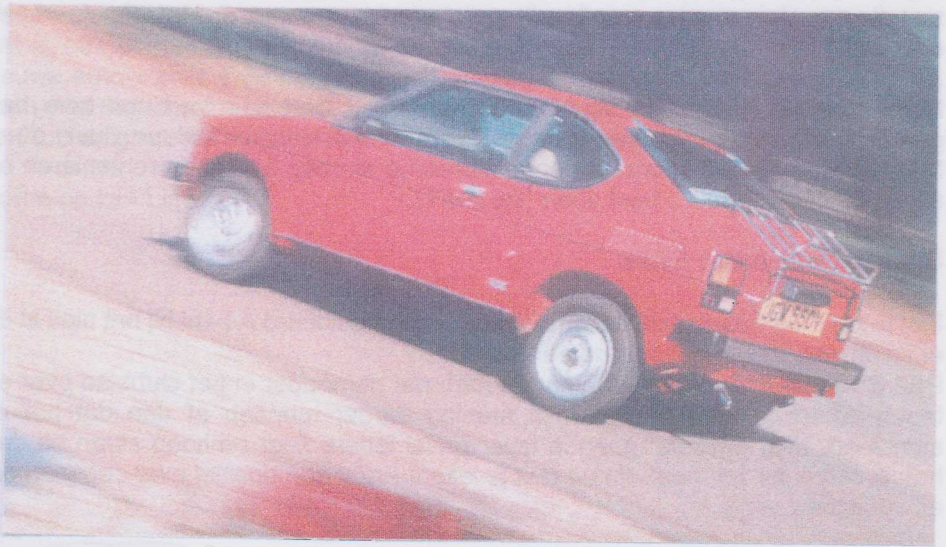
PS: Ik zou een aparte activiteiten-agenda op een gekleurd A4-vel bij het blad in de envelop stoppen, zodat het meteen opvalt!

PS2 Sorry, dit moet me even van het hart: dat gemopper in het clubblad over en tegen de leden schrikt naar mijn mening eerder mensen af dan dat het ze stimuleert. Mijn "stekels" gaan in ieder geval iedere keer omhoog staan en dan heb ik niet eens zin meer om de rest te lezen! Praat een positief over degenen die er wel waren.





...the car's interior is a...
...the car's interior is a...
...the car's interior is a...
...the car's interior is a...
...the car's interior is a...





Spanningsregelaar

door: Corné Ligtfoot

Hallo Coupé-liefhebber, jullie kennen allemaal wel het winterprobleem, dat bij kachel, achterruitverwarming en ruitenwissers aan, je verlichting zwakker gaat branden of als je met je licht aan ook nog eens richting aangeeft dat je verlichting mee gaat knippen.

Dit is heel simpel op te lossen door een electronische spanningsregelaar te monteren. De originele, mechanische regelaar zou eigenlijk iedere keer opnieuw afgesteld moeten worden en dan nog levert hij maximaal 12,9 - 13,4 volt en is nooit constant. Een electronische spanningsregelaar levert altijd 13,8 volt dus kun je daarbij met een gerust hart alles tegelijk aanzetten zonder dat er te veel spanningsverschil is.

Je kunt een electronische regelaar kopen bij bedrijven die ook dynamo's reviseren. Bij ons in Brabant is dat Van Breemen, maar dat is net zoets als Brezan. Schrijf het nummer van de oude, mechanische regelaar (Nippondenso 32500-56001 026000-3670) op en neem het mee naar je leverancier. Voor ongeveer f 23,- is je probleem opgelost. Mocht je er niet uitkomen, dan kun je bij het secretariaat mijn telefoonnummer opvragen.

PS: Onze Eggbert heeft ons nog nooit laten staan, tot afgelopen december 1998. toen gebeurde er iets verschrikkelijks, namelijk zijn rechter draagarm (achter) was afgescheurd! Nu zou je zeggen: "Dat is toch niet zo erg, want dan laat je er een nieuwe plaat inlassen en het probleem is opgelost."

Dat is ook wel zo, maar we op het moment maar één auto, omdat ik op mijn nieuwe auto wacht. Dus moesten we van ellende een ander autootje kopen. Wij doen dus met pijn in ons hart afstand van ons Coupé'tje, maar we blijven lid van de Club en gaan hard sparen voor een andere (al gerestaureerde) Eggbert!

Corné en Ilse Ligtfoot



De zin en onzin van een taxatie

door: Jack van der Hoek

Regelmatig worden in tijdschriften en kranten klassiekers -waaronder ook Suzuki Coupé's- aangeboden met de vermelding "vraagprijs f 6.000,--, taxatierapport f 9.000,--". Dan kun je je afvragen of de eigenaar dringend geld nodig heeft of dat hij de auto voor een spotprijs van de hand wil doen. Helaas is dat laatste maar al te vaak waar, maar waarom is dat zo?

Wanneer jij bij de eigenaar van een klassieker komt voor een taxatie ten behoeve van zijn verzekering, dan bestaat (volgens de eigenaar) geen betere, mooiere en originelere klassieker dan de zijne. Dat moet dan ook tot uiting komen in het officiële --dus liefst te hoog- taxatierapport. In de meeste gevallen gaat dat ook wel goed; dat er wat meer premie betaald moet worden is dan van ondergeschikt belang.

Het wordt pas een probleem als er wat gebeurt: je auto wordt gestolen of erger, hij wordt met een fikse schade naar de garage gesleept of nog erger, de auto raakt total loss. De schade-expert moet de dagwaarde bepalen aan de hand van de reële handelswaarde (dat is de waarde die de auto zou hebben opgebracht bij normale verkoop, dus voor de schade). Hier komt nu het beroemde, zo niet beruchte taxatierapport om de hoek kijken. Wanneer blijkt dat de schade-expert de reële waarde van de auto op f 5.000,-- taxeert en het taxatierapport geeft een waarde van f 9.000,-- aan, dan heeft niet de verzekeraar, maar jij als eigenaar een probleem. De verzekeraar heeft geen reden om uit te keren, maar jij wilt toch centjes zien, nietwaar? In het gunstige geval wordt er een derde expert aangewezzen die een bindende uitspraak doet. Gebeurt dat niet, kan het een langdurig en dus kostbaar juridisch steekspel worden om alsnog de geleden schade vergoed te krijgen. Intussen heb je geen auto en geen geld, terwijl je dacht (te) goed verzekerd te zijn.

Om dit soort dingen te voorkomen, is het van groot belang om een realistisch taxatierapport te laten opstellen. Dat kan alleen worden gerealiseerd door iemand die echt verstand heeft van jouw kostbare klassieker. Dus geen "deskundige" met alleen boekenwijsheid, maar een beëdigd taxateur, die de nodige ervaring met allerlei klassiekers heeft en een ook technisch goed onderbouwd waarde-oordeel over je auto kan geven. Op de lange termijn levert een dergelijke taxatie alleen maar voordeel op!

Voor nadere informatie over taxaties kun je altijd telefonisch of per fax contact met mij opnemen. De gegevens vind je op de achterzijde van dit blad.

Jack van der Hoek



Terugblik

door: Rommy Schilstra

Hierbij schrijf ik nog even een stukje voor ons clubblad
Ik ga even terug naar zondag 17 mei 1998, de dag van de Elfstedentocht met ons Suzuki Coupe Club.

Wij kwamen 9:45 uur aan in spannenburg en de aanwezigen kennen hem vast nog wel de bruine Coupe uit 1980 van het type 1 genaamd FL-10-DR, ook bekend van de omslag van RZR nr. 1-1998.

De bewondering van de aanwezigen was groot, ook omdat de auto nog totaal ongerestaureerd was en nog steeds is.

Maar er was nog iemand die grote bewondering en interesse had in onze coupe, en dat was iemand van de Suzuki Importeur, die graag even wat foto's wilde maken voor het after-sales blad van Suzuki en daarom aan ons vroeg of dat mocht en natuurlijk stemden wij daarmee in, maar ik vroeg deze man of ik dan ook een paar van die foto's mocht en dat was geen enkel probleem zo zei de meneer van Suzuki. Nou de foto's heb ik nooit gekregen, maar wel kwam ik via mijn ouders, die ook Suzuki rijden aan het Suzuki after-sales blad "Suzuki LIFE" juni '98. En daar stond hij dan in levende lijve op pagina 2, de coupe FL-10-DR, de trots was enorm dat kun je begrijpen.

De Elfstedentocht!! Het was in een woord grandioos!!!. De organisatie was geweldig, de stemming zat er goed in, de Coupe' tjes deden het best en het weer was prachtig. We hebben gezellig met z'n allen buiten in Harlingen poffertjes gegeten. 's Avonds om ongeveer 19:00 uur hebben we met z'n allen op de eind bestemming in Sloten nog wat gedronken en zijn toen weer huiswaarts gegaan. We hebben er een leuke herinnering aan over gehouden dmv het elfsteden kruisje. Ook onze Suzuki heeft er een herinnering aan over gehouden, want de laatste 50km van de Elfstedentocht was toch wel zwaar en dan bedoel ik het schakelen wou opeens niet meer zo vlotten, nou ja ik dacht het zal wel van de hitte komen.

In één dag dik 200 km is even veel als normaal in een jaar voor mijn Coupe. Maar een aantal weken later ging ik even een blokje om op een mooie zaterdag en toen wou het schakelen weer niet zo vlotten dat wil zeggen moeilijk in de 2e en 3e versnelling. Dan komt de vraag; wat doen we hier aan??

Ik heb nog wel een Suzuki in onderdelen liggen, dus ook een versnellingsbak. Maar de historie van deze sloopauto is onbekend, dus hoe is deze bak? Straks zit ie erachter en heeft deze hetzelfde euvel, omdat het een Suzuki-kwaal is. Het lijkt me verstandiger om de originele bak maar te reviseren. Hierbij zou ik de techneuten van de Coupe'tjes willen vragen:

- * wat is de oorzaak van het slechte schakelen??
- * zijn er nog onderdelen voor deze bak te krijgen ??



- * zijn deze onderdelen duur??
- * en zijn er ook reparatie handboeken zodat ik de reparatie zelf uit kan voeren??

Hier zou ik graag antwoord op willen hebben, dan weet ik wat me te wachten Staat. Nou verder is het nog prima met mijn Coupe, hij staat veilig onder een kleedje in de garage te wachten op wat komen gaat.

Ik zou zeggen; de groetjes en hou je Coupe op de weg Rommy Schilstra Makkum tel 0515-231288.

Sorry

SORRY!



Beste lezers,
Terecht werd ik, vrijwel direct na het verschijnen van Ruzzak Rede nummer 4 van vorig jaar, gewezen op het feit dat in het Kerstverhaal de Pedagoog, degene die Moeder Ingrid en haar Volgelingen begeleidde bij het grootbrengen van de kleine, buiten de boot gevallen was. Misschien heeft hieraan de deadline van drie dagen ten grondslag gelegen, misschien ook ben ik nog blonder dan ik dacht. Het laatste zal wel het geval zijn...

Het is zeker niet met voorbedachten rade geweest, dat Joop Guezen niet in het verhaal gemeld is. Sterker nog, zonder Joop was de Club, zeker waar het de technische ondersteuning betreft, nooit uitgegroeid tot wat zij nu is. Zijn adviezen zijn vanaf de geboorte van de kleine net zo elementair geweest als de liefde van Moeder en Volgelingen.

Joop, Pedagoog, ik hoop dat ik met deze publieke verontschuldiging mijn nalatigheid een beetje goedgemaakt heb. Sorry!

Hans

De Ruzzak Rede



Tussen Kunst en *Kitsch*

door: Raymond van Abbe

Het is geen verschijnsel van de laatste jaren: de verstralers, de sportwielen en de spoilers.

De cultuur die is ontstaan om het automobiel in de vorm van individualisering door middel van het aanbrengen van een persoonlijke noot b.v. door striping (lijnenspel met zelfklevende strepen) decorating (decoratie door middel van zelfklevende figuren) of het gebruiken en aanbrengen van extra's zoals stofhoezen voor de autostoelen en een lederen- of houten stuurwiel is op zich gezien zo oud als het automobiel zelf. Al rond de eeuwwisseling werden auto's zo uitgevoerd als de klant het wenste. Ook al moest men in loop der autogeschiedenis in verband met het afnemen van het handwerk in de autoindustrie (de opkomende industrialisatie) en de door concurrentie ontstane kostenbewustere fabricatie en prijspolitiek, het exact naar de wens van de klant produceren beperken, een ieder kon te allen tijde zijn voertuig aanpassen aan zijn individuele eisen en de persoonlijke smaak. Voor de klant met een dikke portemonnaie stonden spuitbedrijven, leerbewerkers en tuners klaar om naar voertuig in een andere kleur over te suiteen, om uit met stof beklede stoelen leren zetels te maken of om spatborden te verspreiden en motoren op te voeren. Ook de autofabrikanten zelf boden vaak ook verschillende opties aan, zoals in de seventies: een Charleston-Eend in twee kleuren of een SIMCA 1000 met of zonder rallystrepen en matzwarte voorklep en voor de autobezitter met de min of meer bescheiden geldbeurs ontstond een aparte industrie die zich bezig hield met het fabriceren van accessoires: een grill met dubbele koplampen voor een VW-Golf I, zwarte achterlichten voor een Ford Escort II en een spoiler set voor de Opel Ascona.

Ook bij SUZUKI in Japan probeerde men aan de extra wensen van hun klanten te voldoen. Buiten de diverse kleuren waren er originele SUZUKI-accessoires bijvoorbeeld bij de model-serie 100 GX-Coupé verkrijgbaar als: een tweede buitenspiegel en een matzwarte louvre voor de achterraut en voor het interieur een middenconsole en slecht-weer-matten. Elke klant richtte zijn voertuig in c.q. bouwde zijn wagen op naar zijn of haar smaak (sportstuur, kunstleren dak, sierwioldoppen, sportwieljes.). Bij deze zogenaamde fabrieksopties ging het minder om „smaakmakende“ accessoires als wel om het vervolmaken van het aangeboden standaardproduct. De keuze die men had wanneer men de 100 GX Coupé bestelde was gering. De reden daarvoor is zeker dat van dit autootje maar een klein aantal werd geproduceerd en deze alleen in een paar landen van Europa verkrijgbaar was. Een groot aanbod aan accessoires bleek commercieel niet verantwoord.

Steeds weer wordt vandaag-de-dag tijdens automobielclub-bijeenkomsten en bij taxatie- en verkoopgesprekken gesproken over de originaliteit van het automo-



biel. Hiermee wordt in dit artikel niet de staat van het voertuig bedoeld, maar de discussie over de opties en of accessoires die een auto bezit. De hiervoor gemelde weinige extra's waren op de modelserie 100 GX vaak een welkome en begeerde verrijking van het automobiel. Als deze opties aanwezig zijn zie de „oortjes van Coupé-kenners bijna letterlijk door de telefoonhorer gloeien!“ Maar wat gebeurt er als de potentiële koper - na een rit van 200 km door neerland's regen en wind - komt kijken en het blijkt dat het Coupétje daar voor hem, met een professioneel in zwart kunstleer of stof beklede zittingen wordt aangeboden, het originele radiootje vervangen werd door een moderner radio-cassette-model en dat het glazen uitklap-dakje in de vorige zomer door de heer Hollandia persoonlijk werd uitgeflect ?! Daarbij komt nog de grootste *faux pas*: de carrosserie en de lakconditie is fantastisch maar die kleur! Stond de kleur „Ferrari-rood“ ooit op de kleurlijst van de oer-japanse SUZUKI 100 GX Coupé ? Neen, deze typisch italiaanse roodvariant is niet ORGINEEL!!! Daar sta je dan met je compleet uitgevoerde, prima onderhouden, eerlijke en harde autootje. Dreigt hier een groot waardeverlies?! Is deze mooie auto niet te verkopen ? Onzin... Een kniesoor die op zulke kleinigheden let. En toch, er zijn kenners en oldtimerliefhebbers die het afwijken van de originele specificaties als schande voor de gehele species beschouwen. Om allen tevreden te stellen is het aan te raden veranderingen, op- of aanbouw zo te plannen en uit te voeren dat de schade van het monteren onzichtbaar of in ieder geval beperkt blijft of beter nog „omkeerbaar“ is. Verder moet de new- of oldtimer-eigenaar - vooral wanneer hij zijn voertuig regelmatig en ook voor langere ritten inzet - doen wat hij als comfortverbeterend ervaart. Dit deed men ook al in 1978, het jaar waarin de van vele SUZUKI-fans geliefde 100 GX op de markt kwam. Er werden al vanaf het begin verschillende bandenmerken, verschillende schokbrekers, sportwielletjes en sportstuurletjes aangeboden en diverse merken klapdakjes voor extra frisse lucht en een romantische blik op de sterren behoorde tot de mogelijkheden. Alles voor uw SUZUKI en „voor elk wat wils“; hoe de men zijn auto ook wil aankleden het blijft een zaak van individuele smaak. De één houdt van „eenvoud“, opvallend onopvallend, de ander valt gráág een beetje op - of zelfs uit de toon. Een ieder zijn wens naar individualiteit is te respecteren.

Toen ik vorig jaar mijn eerste Coupé aanschafte, bedacht ook ik enkele accessoires die het leven aan boord aangenamer maakten: een lederen interieur, de bodem bekleed met velourstapijt en bijpassende matten om 's winters de nieuwe vloerbedekking te sparen. Daar dit voertuig momentaan gerestaureerd wordt, kan ik mijn wensen direct vervullen. Doch hier gaat het om extra's die vroeger niet leverbaar waren. En ook de lakkleur die ik koos vindt men niet op de SUZUKI-



keuren-kaart van toen. „Orgineel“? Zeker, maar niet orgineel SUZUKI. Wel dient de luxe interieur-uitvoering het comfort ongemeen en de kleur is naar mijn smaak. En dat alles stemt mij tevreden!

Wie heeft zich niet in het verleden afgevraagd waarom SUZUKI uitsluitend lichtbeige kunstleer in de toch wel sportief ogende 100 GX-modellen heeft ingebouwd (er zich misschien zelfs aan geërgerd). Menig Coupé-vriend heeft zich gevraagd „waarom geen zwart kunstleer of een prettig aanvoelende stoffen bekleding? En menig „meer of minder“ professionele klusjesman (misschien ook -vrouw) heeft in het verleden geprobeerd het „zandige“ interieur in iets smaakvollers of sportievers om te toveren. Doch ook de Coupé-fans zonder handwerktaent kunnen zich een ander interieur veroorloven. Onder-tussen vonden wij een automobielbekleder bereid voor een redelijke prijs stoelhoezen in leder, kunstleer of stof in verschillende kleuren te vervaardigen. En een bijpassende tapijt naar wens. Daar knapt een Coupé'tje van op! Echte (betaalbare) rijkdom mag ik wel zeggen. Ook deze extra's zijn niet orgineel, maar..... wel mooi !

Bij een autotoje als ons geliefd Coupé'tje moeten wij ons niet te veel zorgen maken om de „originaliteit“, het is géén MERCEDES 300 SL. Het gemiddelde „rugzakje“ zal na een goede restauratie en het inbouwen van een nieuw interieur een (getaxeerde) waarde van tussen de fl.12.000 en fl.16.000 gulden hebben.

En als er ooit nog een onverwachte vraag naar „originele“ Coupé'tjes komt, dan heeft de club genoeg orginele licht-beige kunstleren interieurs en tapijtsets in de opslag. De ombouw duurt niet langer als een goede wasbeurt. Verkoop je autootje daarna duur en laat de orginaliteits-fanatikelingen maar met hun achterste op het „zwetende“ plastik zitten...

The Observer



De adoptie van “Zwartje van der Wiele”

Wie zegt dat een auto geen ziel heeft, zou wel eens gelijk kunnen hebben, maar in dit geval is dat niet zo. Dit is het verhaal van Zwartje die zijn baasje plotseling verloor, ziek werd en opgegeven werd voor adoptie.

Zwartje was al geruime tijd in het bezit van de familie Van der Wiele, voordat hij in de burgerlijke stand van de Fanclub werd opgenomen. Gerard van der Wiele, hoofd van het gezin en subdealer van Suzuki in Werkhoven, besloot om Zwartje, die hier en daar wat zweertjes en wondjes kreeg, goed op te knappen, zodat zijn dochter er in kon gaan rijden. Nog voordat Zwartje genezen was, overleed de dochter zeer plotseling op nog jonge leeftijd. Nu stond Zwartje daar maar moederziel alleen en nog steeds niet beter. Gerard heeft alsnog Zwartje onder handen genomen om zo op zijn eigen manier het verdriet van het verlies van zijn dochter te verwerken.

Op een bepaald moment is Zwartje helemaal opgeknapt en klaar om de wijde wereld te verkennen, met behulp van Ina van der Wiele, de moeder van dochter Lydi. Zij is er in gaan rijden en heeft Zwartje de omgeving van Werkhoven laten zien. Maar naarmate de tijd verstrijkt, Gerard met de garage is gestopt en ook Ina een dagje ouder wordt, blijft de auto ongebruikt staan. Met alle herinnering die Zwartje oproept aan hun dochter en het feit dat Zwartje ondertussen alweer de nodige symptomen vertoont waaruit blijkt dat hij snel aan verzorging toe is, besluit Ina, die het autootje absoluut niet naar de sloop wil doen, om Zwartje dan maar op te geven voor adoptie, om hem zo weer beter te maken en gezond op straat te zetten.

Dit is het moment waarop Ina besluit haar lidmaatschap op te zeggen en mij mededeelt dat zij Zwartje wil laten adopteren. Aangezien ik zelf al in het bezit ben van Black Jack besloot ik om mijn zus over te halen voor de adoptie. Zij twijfelde geen moment, daar zij al eens een keertje in een GX had gereden en haar gezin louter uit een vriend en een hond bestaat. Dus een autootje als Zwartje was een plezierige gezinsuitbreiding.

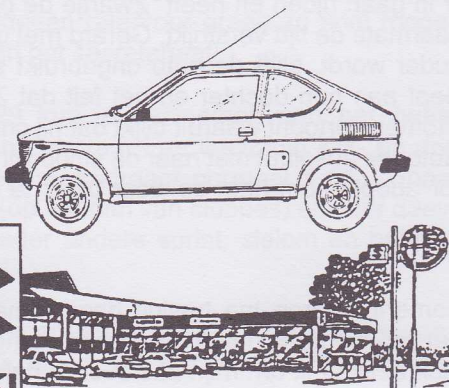


Inmiddels is Zwartje met glans (nou ja glans, hij moest wel een nieuwe stuurkogelrubber hebben) door de keuring gekomen en is reeds met de restauratiewerkzaamheden begonnen. Als Zwartje eenmaal aangesterkt is zal hij zeker bij Ina en Gerard langsgaan om zo weer even door Werkhoven en omgeving te paraderen en oude herinneringen op te halen. En herinneringen zijn er, want met Ina achter het stuur moeten er wel bijzondere momenten geweest zijn, heb ik gelijk of niet Ina?

Met vriendelijke groet en tot ziens Ina en Gerard, we houden contact.

Patrick Broeksma

W. & J. van Boven
KUNST



Van Boven Emmen BV

Phileas Foggstraat 10
tel. 0591 - 618128

Voor alle
onderdelen



Leven met een kleintje

door: Bas Wartenbergh

Kleine dingen roepen altijd "knuffel"- en achgossie"-associaties op bij mensen. Een supernormale prikkel in het brein die zegt dat er gekoesterd moet worden. Zo gaat dat ook bij auto's van het kleinste formaat. Blikken van vertedering worden op het plaatstaal geworpen en knuffelen eigenlijk niet het wagentje, maar het ego van de bestuurder/-ster. Gelukkig maar, want het leven van zo'n kleintje gaat lang niet altijd over rozen.

Zolang als er auto's zijn, rust er in feite een soort taboe op de kleinste auto's. Wagentjes als de Mini, Fiat 500 en de Suzuki Coupé: leuke hebbedingetjes, geschikt voor elke dag, maar een verstandig mens zou er zich niet in moeten voortbewegen. Rijdende cocons, zoals de Messerschmitt KR of de BMW Isetta zijn dwergauto's, hooguit rijdbaar op een mooie zondagmiddag, dus laat die maar in de garage en uit dit artikel blijven. Waarom zou iemand zich elke dag met zo'n kleintje willen verplaatsen? Het antwoord op die vraag is lastig te geven. Andersom geredeneerd zijn er meer redenen te bedenken waarom iemand juist niet in een kleine auto zou willen rijden. Dit artikel probeert inzicht te geven in het verschijnsel "kleine auto" en wat de beweegredenen zijn voor iemand om erin te gaan rijden of juist niet. Aangezien ondergetekende zich in een Suzuki Coupé verplaatst, is dit artikel vanuit het standpunt van deze wagen geschreven.

De maatschappelijke positie van de kleine auto is omstrede. Ten eerste is de auto een statussymbool en bovendien een blijkbaar rechtstreekse weerspiegeling van iemands financiële situatie. Iemand die een goede baan en een dito inkomen heeft, wil in een grote, luxe wagen rijden. Niet persé omdat die grote slee nodig is, maar meer omdat het rijden in een grote, dure wagen laat zien, dat de mensen die erin rijden genoeg geld hebben, en veel geld tot je beschikking hebben is in onze maatschappij nog steeds een garantie voor een hoog aanzien. Een persoon die minder geld te besteden heeft, moet zich maar met een klein "karretje" behelpen, zo denkt men.

Daarnaast wordt de auto ook nog wel eens gezien als een fallussymbool, het symbool der mannelijkheid (en liefs uitgedrukt in centimeters). Als man schijnt het zo te zijn, dat je jezelf niet kunt vertonen in een kleine wagen. Opmerkingen als "Zeker van je vrouw/vriendin", "Is je auto stuk en kreeg je nu de kleinste vervangauto mee?" of "Arme stakker, is ie niet groter?" kunnen dan door de lucht vliegen. Een kleine wagen staat niet mannelijk. Alsof je als man geen grote wagen aankunt. omgekeerd is er eveneens kritiek op vrouwen die in grote auto's rijden. Nederland is heel tolerant op bijvoorbeeld het gebied van drugs, maar hier is eigenlijk iets heel vreemds aan de hand. Is de positie van man en vrouw dan zo sociaal-cultureel bepaald, dat de maatschappij tot in lengte van dagen patriar-



haal moet blijven? Een huisvader met een SC 100 en zijn vrouw met een lease-Passat? Dat kan geen straf zijn. Bovendien staat er als man bij denigrende opmerkingen altijd de uitsmijter " ik hoef met mijn auto niets te compenseren" klaar.

Het plan om grotere objecten in een dergelijke kleine wagen (SC 100) mee te nemen, wordt vaak genadeloos hard afgestraft. Als een auto klein is, kan deze nu eenmaal nooit veel kubieke centimeters bevatten. Van de zogenaamde kofferruimte hoeft men niets te verwachten. Nog moeilijker wordt het als er dan ook nog slechts twee deuren beschikbaar zijn. Stoeltje naar voren schuiven, rugleuning voorover klappen. Nog één eer diep inademen. Vol goede moed wordt een goed verpakte 17" monitor gemanoeuvreerd in de kleine opening naar een bescheiden laadruimte achter de voorstoelen. Maar daar zal de doos nooit komen, want het ding past niet door de opening. Zonder het hele interieur (permanent) te verbouwd gaat het pertinent niet lukken om het object achterin mee te nemen. Goed, de passagier kan achterin gaan zitten, voorwaar geen pretje meer na 15 minuten, en de monitor kan op de voorstoel plaatsnemen. het kan dus wel, maar niet op een voor iedereen even comfortabele manier. Zo gaat dat eigenlijk ook met het meenemen va twee of drie passagiers. Daarom kan om humanitaire redenen die achterbank maar beter achterwege blijven. In plaats daarvan kan op de plaats van de achterzitting een vlakke, houten laadvloer worden gecreëerd. Een grijs kenteken zal het helaas niet opleveren, maar wel een iets praktischer vervoermiddel. Mocht er toch eens een tweede of zelfs derde passagier meewillen, dan moeten zij vrijwillig bereid zijn hun zitvlak op te offeren. Met wat bekleding erbij is de zaak bovendien nog netjes af te werken. Een soortgelijke oplossing is er eveneens voor de "offerruimte" te bedenken. Laat het reservewiel thuis. Neem in plaats daarvan altijd een spuitbus met één of ander polymeer mee ter reparatie van lekke banden. Lekke banden komen tijdens normaal weggebruik trouwens zelden voor en als er al eens een band lek gaat, is het meestal maar een klein gaatje. De ruimte die onder de voorklep vrijkomt, kan dan worden gebruikt om bijvoorbeeld een uitgebreide hoeveelheid gereedschap, diverse soorten vloeistof, een werkplaatshandboek, een verbanddoos en eventuele reserve-onderdelen mee te nemen.

Het gaat er bij kleine wagens om de beschikbare ruimte zo nuttig mogelijk te gebruiken. Ontwerper Giugiaro en de Japanse ingenieurs wisten dat gelukkig ook en voeren de SC 100 uit met een scharnierende achterrait. Daardoor is er verrassend veel meer mee te nemen in het wagentje. Lange, betrekkelijke platte voorwerpen met een maximale breedte van zo'n 60 centimeter passen er nu gemakkelijk in. Opgemerkt moet worden, dat steppend een parkeerplaats uitrij-



den erg slordig staat. Zorg ervoor, dat de wagen of gelijk vooruit kan wegrijden of dat de achterruit goed in te schakelen is.

Er zijn bovendien nog twee ingrepen die een SC 100 ruimer maken : ten eerste kan er een (kleiner) sportstuurkje in de auto worden gemonteerd. De diameter van het stuur is namelijk erg belangrijk bij het makkelijk(er) in- en uitstappen. Daarbij komt, dat het wagentje met een kleiner stuur nog directer om de hoek kan worden gejaagd. Uiteraard is er een concessie: het door de bestuurder op te brengen stuurmoment wordt groter. Dit hoeft door de lichte besturing echter geen enkel probleem te zijn. Tot slot kan het monteren van een trekhaak een belangrijke uitbreiding van het wagentje zijn. Hoewel trekhaken tot de bij de dealer verkrijgbare accessoires behoorden, zijn deze vandaag de dag erg zeldzaam. Verre vakantie naar mooie streken mogen met de SC100, zolang er geen oceaan tussen zit, geen probleem meer zijn. Een bagagewagentje zal gehoorzaam achter de auto aanhobbelen.

Het zal niemand verbazen, dat er ook voordelen aan een kleine auto kleven. zo is een kleine wagen doorgaans veel overzichtelijker dan een grotere. Bovendien koste het wassen en poetsen van zo'n kleintje zo veel tijd nog niet. Wanneer de buurman net de achterportieren van zijn Mercedes in het sop zet, zit de SC 100-wasser al rustig met het tweede bakje koffie naar de glanzende bolide te kijken.

Wat eveneens erg handig kan zijn, is het feit dat de wagen vrij smal is. In het geval van een stedelijke wegversmalling met in het middel zo'n steenpuist, kan het namelijk wel eens tijdwinst opleveren om het parallel lopende (vrije) fietspad te gebruiken. Leuk voor de mensen die ervan houden om nagegaapt te worden. Verwarring met een brommobiel kan worden voorkomen door even wat diepen het gaspedaal in te trappen.

Als voordeel van een kleine auto is het parkeergemak te noemen. Dit laatste voordeel komt niet zozeer omdat het voertuig klein van afmeting is, maar ook omdat de wielbasis van de wagen zo klein is. Een en ander hangt natuurlijk wel met elkaar samen. Een kleine wielbasis maakt een voertuig wendbaar. Handig voor in het stadsverkeer, maar bij hoge snelheid zal het een zekere mate van instabiliteit opleveren. Daar komt nog bij dat de dompbewegingen van de auto (dat zijn de bewegingen waarbij de auto roteert om een as in de breedterichting van het voertuig) heviger worden en daardoor meer opgemerkt zullen worden door bestuurder en passagier(s). Tel daarbij op het feit, dat de auto behoorlijk stug geveerd en hard gedempt is, dan levert dat een wagen die niet zo heel hoog scoort op de factor comfort.

De stugge vering is ten eerste te wijten aan de kleine diameter van de banden.



Hierdoor zal de band minder inveren dan een grotere banden die relatief gezien een even grote velgdiameter heeft (eerlijk is eerlijk), wat inhoudt dat er dus meer oneffenheden en stoten aan het veersysteem worden doorgegeven. Bovendien wil een constructeur de binnenruimte van een kleine wagen toch nog zo groot mogelijk houden, dus zal hij trachten de wielkasten zo klein mogelijk te houden. Dat betekent, dat de beschikbare veerweg van de wielen niet zo groot kan zijn. En hoe stijver (of stugger) een veer is, hoe kleiner de uitwijking bij gelijke kracht is. Om te voorkomen dat een stijve veer (te) lang blijft natrillen, moet de demping naar verhouding harder zijn (de demper moet een grotere kracht leveren). Daarnaast is het sportieve karakter van de SC 100 natuurlijk ook een oorzaak van de stugge vering en harde demping. Wie kiest voor een SC 100, kiest automatisch ook voor niergordel en gebitspasta.

Een bijkomend gevolg van een kleine wielbasis is, dat de wagen eerder oncontroleerbaar is tijdens een driftbeweging, waardoor de auto eerder in een slip zou kunnen raken dan een voertuig met een grotere wielbasis. Wanneer de achterkant eenmaal gaat glijden, heeft deze de voorkant eerder ingehaald, zeker met de motor achterin en achterwielaandrijving. Dat is trouwens onder winterse omstandigheden een waar feest, hoewel het ook angstige momenten kan opleveren wanneer het allemaal uit de hand dreigt te lopen. Oefening baart echter kunst en minder zorgen, dus is een anti-slipcursus zo gek nog niet.

De positie in het verkeer is met een kleine auto anders dan met een grotere wagen. Het is zelfs vergelijkbaar met de positie van een motorrijder. In feite lijkt een SC100 heel kwetsbaar en is deze dat ook. Het gebeurt vaak genoeg dat andere weggebruikers het wagentje over het hoofd zien, omdat ze het geen plek op de weg waard achten. Situaties als invoegen of voorsorteren kunnen dan irriterende bezigheden worden. Het overdag voeren van dimlicht weegt absoluut op tegen het hierdoor iets meet moeten verstoken van brandstof. Knipperlichten kunnen maar beter altijd worden gebruikt, des te groter is de kans dat de ander je ziet. Oogcontact met de medeweggebruikers wordt vaker opgezocht, om er zeker van te zijn dat je bent opgemerkt. Anticiperen op voorgangers wordt bemoeilijkt door de lage zitpositie: het is haast onmogelijk om "door" de auto's voor je te kijken. Al deze zaken maken het rijden in zo'n wagen er niet veiliger op. Ze zorgen ervoor, dat de bestuurder van een kleintje erg defensief moet gaan rijden. Echter, juist die defensieve rijstijl brengt verrukking in het verkeer met zich mee. Gezocht moet worden naar een rijstijl die toch een zekere mate van agressie in zich heeft, zonder jezelf in gevaar te brengen. Gebruik indien nodig claxon, verlichting en motorvermogen om van jezelf af te bijten.



De echte problemen beginnen pas als er iets mis gaat en er een aanrijding plaatsvindt. Toen de SC100 werd ontwikkeld, was de passieve veiligheid van (kleine) auto's minder ver ontwikkeld dan tegenwoordig. Zo beschikt de SC100 bijvoorbeeld niet over een kooiconstructie, die het inzittendencompartiment vormvast moet houden ingeval van een aanrijding. Bovendien wekt de constructie van de voor- en achterzijde bij mij geen vertrouwd gevoel op. Mijn angstige vermoeden is, dat de wagen forse deformaties bij reeds geringe botsingen vertoont. En, gezien het feit dat er maar heel weinig is om te vervormen, is voorkomen van een aanrijding letterlijk van levensbelang. Nu brengt een "slappe, zachte" auto bij een aanrijding met een voetganger of fietser minder schade aan die partij toe, dus dat is een meevaller, zeker gezien het feit dat in zo'n geval altijd minimaal 50% van de schade van de tegenpartij op het conto van de automobilist komt. Even verder bordurend op dat vlak: de WA-dekking verzekert in het geval van een aanrijding waarbij de schuld bij de bestuurder ligt, wel de letselschade van de passagiers, maar niet die van de bestuurder zelf. Om die reden is het verstandig om altijd een Inzittendenverzekering af te sluiten.

Kleine (lichte) voertuigen zijn sowieso al in het nadeel bij een aanrijding met een andere auto. Door het geringe wagentgewicht in vergelijking met het andere voertuig waartegen wordt gebotst, zijn de optredende versnellingen zeer groot. En de versnellingen die op het menselijk lichaam komen te staan, zijn van invloed op de verwondingen die kunnen ontstaan. Zo ma, ter illustratie, de borstkas van een mens gedurende drie milliseconden een versnelling van 40 tot 60 G ondergaan, zonder dat er sprake van blijvende, ernstige verwondingen zal zijn. Dat wil dus zeggen dat er gedurende drie/duizendste seconde een gewicht op de borstkas drukt dat 40 tot 60 keer het lichaamsgewicht van die persoon bedraagt. Tja.... voorkomen is beter dan genezen, zegt men.

Al met al zijn er in het voorgaande voornamelijk nadelen van het rijden in een kleine auto genoemd. Er zijn wel voordelen, maar het is de vraag of die kunnen opwegen tegen de nadelen. Dat is een afweging die ieder mens voor zich moet maken. Waarom rijden er dan toch mensen in die wagentjes rond? Omdat er mensen bestaan die niet om zuiver rationele redenen een auto kopen. Zij willen dat er een voertuig met gevoel, met uitstraling voor de deur staat. Een auto die elke afgelegde kilometer tot een feest voor hen maakt. Daarom koopt iemand zo'n ding. Liefhebbers hebben lief. Zij willen best een aantal offers doen om met een kleintje door het leven te kunnen gaan.

Bas Wartenbergh



Zeg 't maar...

Je houdt het niet voor mogelijk!

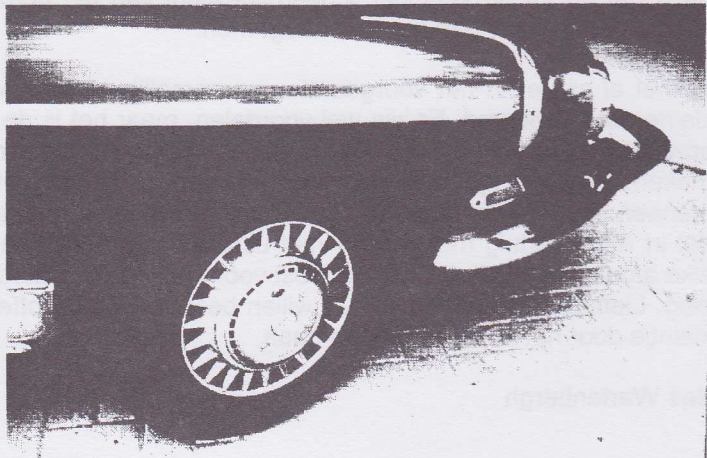
Er zijn antwoorden op de prijsvraag binnengekomen en er zaten nog goeie bij ook! Het enige juiste antwoord was **Ford Anglia 105 E**. Op grond van de gegeven antwoorden ben ik tot de volgende prijzenverdeling gekomen:

1. Remco v.d. Meulen (Ford Anglia 105 E), **twee** (vorige keer zijn ze niet uitgereikt) cadeaubonnen van fl. 50,--, te besteden bij de clubwinkel
2. Piet Willemsen (Ford Anglia 105 E of Super), **twee** cadeaubonnen van fl. 25,--
3. Vera Ensing (Ford Anglia Super), **twee** cadeaubonnen van fl. 10,--

Helaas, degene die het voor een Cadillac uitmaakte valt buiten de prijzen, hoewel een originaliteitsprijs misschien wel op z'n plaats geweest was. Volgende keer beter!

Nogmaals, over de uitslag kan niet gediscussieerd worden. De volgende opgave vind je hieronder. Geef je -zo gedetailleerd mogelijke- oplossing uiterlijk 15 mei 1999 door aan het secretariaat. De manieren waarop je dat kunt doen (telefoon, fax, E-mail) vind je in het colofon. Wie weet ben jij de volgende gelukkige winnaar van een cadeaubon. Veel succes!

Hans



De Rugzak Rede



SUZOEKERS

ZWARTE coupé 1981, APK tot 11-99, en **RODE** coupé, APK geschorst, één koop. Prijs n.o.t.k.. Info Christel Graumans, Zundert, tel. 076-5974019. Na 18.00 uur.

ZILVERGRIJZE coupé van 1980, 90.000 km op de teller. Gedeeltelijk gerestaureerd. Diverse onderdelen. Vraagprijs: f 1.750,- Antoon Akkermans, Dongen, tel. 0162-320186

PAARSE coupé uit 1979, 65.000 km op de teller. Carrosserie uitgebouwd en staande op sportvelgen, met R.o.d.b.p. Vraagprijs f 2.250,- (foto zie voorkant RzR 3 - 8e jaargang) Janny Coens, Duivendrecht, tel. zie colofon.

PANAMA RODE coupé uit 1980, zonder APK, 105.000 km op de teller, Carrosserie: R.o.d.b.p.. Met veel onderdelen: nieuwe schermen, tank, dynamo's, startmotoren, extra versnellingsbak, draagarmen, assen, radio's, radiateurs, etc. Vraagprijs: f 2.250,- Ernst Nieuwenhuis, Veenendaal, Tel. 0318-540093

NIET - LEDEN

RODE coupé, Ziet er niet slecht uit, staat netjes op de bandjes
T.e.a.b. Paul Remmelts, Almelo tel. 0546-813383

ROODBRUINE coupé van 1981, Carrosserie: R.o.d.b.p. Vaste prijs: f 1.500,-
dhr Joha, tel. 06-51498482

ROODBRUINE coupé van 1981, nieuwe APK. Carrosserie: R.o.d.b.p. Vraagprijs:
f 1.750,- Info bij Richard van Cleef. (tel zie Technische ondersteuning pag 3)

RODE Coupé uit 1981, 98.000 km op de teller. Carrosserie gerestaureerd door Richard van Cleef. Verder hierbij nog een motorblok, voorruit en wielen.
Vaste prijs: f 2.500,- Grady ten Brink, Noordwijkerhout, tel. 0252 372134

ZILVERGRIJZE coupé van 1980. Met nieuwe APK. In goede staat. Vraagprijs:
f 2.500,- Info bij Richard van Cleef. (tel zie Technische ondersteuning pag 3)

BLAUWE coupé van 1980. APK tot januari 2000. Staat op sportvelgen. Carrosserie in redelijk staat. Technisch 100% Vraagprijs f 2.500,- Info bij Richard van Cleef. (tel zie Technische ondersteuning pag 3)

RODE coupé van 1980, 92.000 km op de teller, APK tot dec 1999, Carrosserie redelijk. Technisch 100% Zie advertentie van Jack van der Hoek op de achterzijde van deze RzR. diverse nieuwe onderdelen.
Vraagprijs: f 3.500,- Marco van Driel, Werkendam, tel. 0183-505677

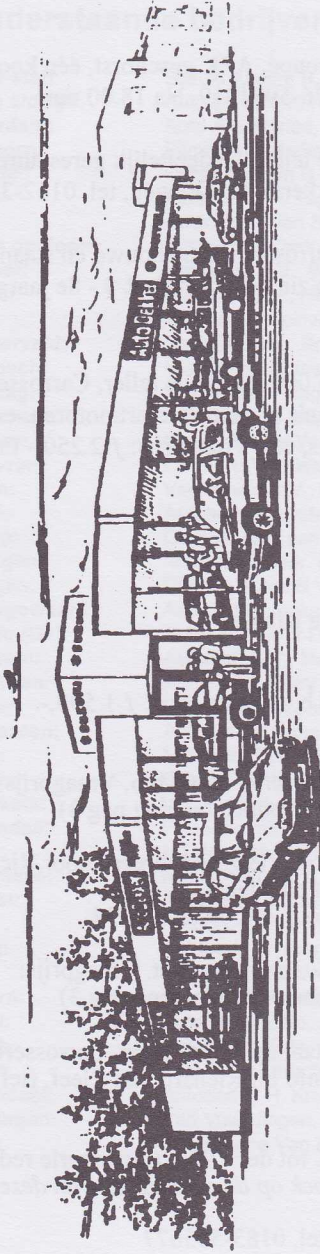


AUTO DEKKER

It's a **GIANT** dealer

Theemsweg 1, 3201 LT SPIJKENISSE

tel. 0181-616377 / 616946



Suzuki Coupé GX Shop - Prijslijst -

Clubartikelen

T-shirt met Clublogo in de maat M, L, XL.....	f	20,00
Mok met Clublogo.....	f	7,50
Rookverdrijvertje in houder met Clublogo.....	f	2,50
Onderzetters (per 6).....	f	7,50
Club-pin, zwart emaille, met goudkleurig logo.....	f	10,00
Club-pin, zwart emaille, met zilverkleurig logo.....	f	10,00
Sleutelhanger met karabijnhaak, ketting en lampje.....	f	5,50
Ballpoint, stijlvol gegraveerd, merk Parker Jotter.....	f	9,75
Kleine lichtgewicht nylon rugzak (veel zakken).....	f	13,50
Sweater, kleur rood in de maat M, L, XL, XXL.....	f	42,50
Bodywarmer, kleur blauw in de maat M, L, XL, XXL.....	f	60,00
Voorgaande nummers Rugzak Rede (indien voorradig).....	f	0,00
Verzamelband voor 3 jaargangen RzR.....	f	12,50
Tinnen model van Coupé (4 cm!).....	f	20,00

Accessoires

Suzuki spatlappen per set (4 stuks).....	f	7,50
Stevige zwarte kentekenplaathouders (2 stuks).....	f	7,50
Het Coupé onderhouds(bijde-)handboekje.....	f	2,50
Orginele Coupé gereedschapset.....	f	25,00

Uitsluitend op bestelling vervaardigd

Zilveren Coupé reversspeld/broche.....	f	42,50
Zilveren Coupé dasspeld.....	f	47,50

Alle prijzen zijn **exclusief** verzendkosten (verpakking en porto)!

Bestelformulier aan ommezijde.



BESTELFORMULIER

Verzenden aan:

Suzuki Coupé GX Shop

p/a Mies Pruijs, Tongelaer 20", 1083 BV AMSTERDAM

Naam :
Adres :
Postcode / woonplaats :
Telefoonnummer :
Lidnummer :

Bestelt hierbij:

Aantal	Omschrijving	Maat	Prijs / stuk	Totaal
.....	f.....	f.....
.....	f.....	f.....
.....	f.....	f.....
.....	f.....	f.....
.....	f.....	f.....

Totaalprijs bestelde artikelen (excl. verzendkosten) f.....

Datum :

Handtekening :

Dit gedeelte niet invullen!

Totaalprijs bestelling :

Verzendkosten :

Totaal te ontvangen :

Binnengekomen d.d. :

Verzonden d.d. :

Betaling ontvangen d.d. :



4 x 4 = 32.995

• STUURBEKRACHTIGING

• TOERENTELLER

• INSCHAKELBARE VIERWIELAANDRIJVING

• AUTOMATISCHE VRIJLOOPNAVEN



.....

Op weg met de Vitara JX. Een echte volbloed 4WD. Standaard uitgerust met onder andere stuurbekrachting. Een pittige wagen die in de lage gearing bijna dubbel zo sterk wordt. Neem de proef op de som en u zult zien dat u aan deze Suzuki Vitara een hoop plezier beleeft. Als sportieve Cabrio of met avontuurlijke Metal Top. De Vitara JX, betaalbare vrijheid vanaf f 32.995,-.

.....

Tel deze eigenschappen van de Vitara bij elkaar op en u komt uit bij uw Suzuki-dealer.

6 jaar Suzuki-carrosseriegarantie

3 jaar Suzuki-garantie

ER ZIT MEER IN
 **SUZUKI**

Geadviseerde verkoopprijs inclusief BTW, exclusief kosten rijklaar maken, verwijderingsbijdrage en legeskosten.
Importeur B.V. NIMAG, Postbus 3250, 3274 ZH Heine Noord. Telefoon (0186) 607 707.

Jack van der Hoek Classic Car Taxatie

Beëdigd taxateur,
keurmeester

APK-en
technokeuringen



Tel.: 0181 - 66 24 43

Fax: 0181 - 66 48 99

Keuring- en Taxatielocatie

Oostvoorne, H.I Ambacht, Leimuident of een door u aan te wijzen locatie mis voorzien van een hefbrug