

DE RUGZAK REDE

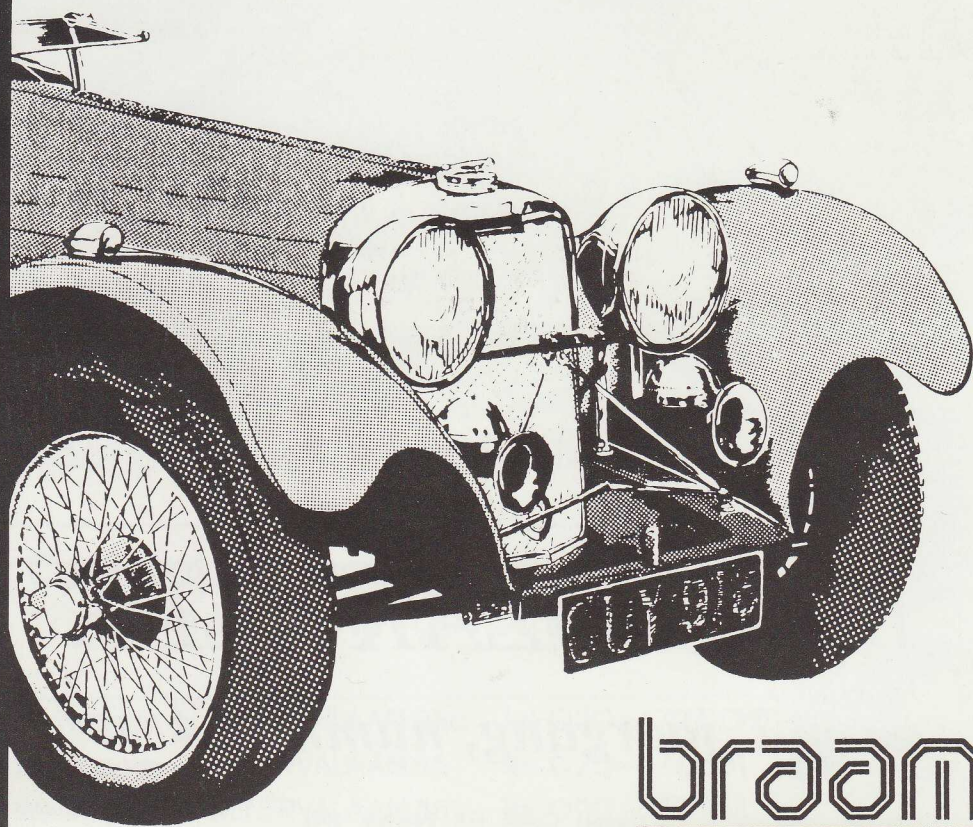
2^e jaargang, nummer 4

© Suzuki Coupé GX Fanclub, 1991

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

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 i j b l i j v e n d alle informatie.



braam
ASSURANTIËN

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

DE RUGZAK REDE

Periodiek van de Suzuki Coupé GX Fanclub

Verschijnt 4x per jaar

2e jaargang, nummer 4, december 1992

Inhoudsopgave

Colofon	2
Technische ondersteuning.....	3
Je lidmaatschapskaart is heel wat waard!	4
In Memoriam	5
Van de voorzitter	6
Van het secretariaat	8
Op de penning.....	10
Mag Manus effe?	11
Weet je weetje van je Coupeetje	14
Uit de oude doos	15
Het ontstaan van Blacky	18
Hoe een ziekenhuisopname toch nog leuk wordt?	20
De geschiedenis van Suzuki, deel 5	21
Suzukkies	24
De Koppeling.....	25
De Beste Wensen.....	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:

Foto: Audrey Opdam / Gert Termaat

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

Colofon

Suzuki Coupé GX Fancub

Lijsterbesoord 31, 1112 EG Diemen

Telefoon / fax 020 - 698 18 88 (telefoon op werkdagen, tussen 16.30 en 19.00 uur)

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

Het bestuur:

Voorzitter:

Ingrid Stroosnijder

Lijsterbesoord 31, 1112 EG Diemen

Telefoon / fax 020 - 698 18 88 (telefoon 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)

Ondersteunende taken:

Coördinator Operationele Zaken:

Hans Pruijs

Mercurius 14, 1115 VL Duivendrecht

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

Assistent Coördinator Operationele Zaken:

Patrick Lipplaa

Bisschop Koenraadstraat 5, 1433 HR Kudelstaart

Tel. 02977 - 2 38 45 (werkdagen 19.30 - 21.30 uur, weekends 10.30 - 21.30 uur)

Technisch Adviseur:

Joop Guezen

Griend 62, 1112 LE Diemen

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

Organisatie Evenementen:

Ingrid Stroosnijder, Janny Coens, Hans Pruijs, Patrick Lipplaa

Illustraties Rugzak Rede:

Peter Zadelaar

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 19.00-21.00 uur
Rob Groot in Enschede 053-324270
Beltijd: weekend 10.00-22.00 uur
Stephan Blauw in Losser 05423-87267
Beltijd: werkdagen 17.00-21.00 uur

Voor Gelderland, Brabant en Limburg:

Twan van der Pasch in Rosmalen 04192-21182
Beltijd: werkdagen 18.00-19.30 uur; bij afwezigheid is er een antwoordapparaat
Dick Thomassen in Dodewaard 08885-2286
Beltijd: dagelijks 17.30-19.00 uur

Voor Zuid-Holland en Zeeland:

Max van der Helm in Zoetermeer 01731-8669
Beltijd: werkdagen 18.00-22.30 uur; weekends 11.00-17.00 uur
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
Patrick Liplaa in Kudelstaart 02977-23845
Beltijd: werkdagen 19.30-21.30 uur, weekends 10.30-21.30 uur
Jaap Hartog in IJmuiden 02550-16982
Beltijd: alleen in het weekend 12.00-17.00 uur

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, Minervalaan 85, tel. 020-6711888

Apeldoorn: Pijnappel Automobielen, Kanaal Noord 200, tel. 055-664400

Assen: Autobedrijf H. Tappel, Dr. A.F. Philipsweg 6, tel. 05920-13181

Barneveld: Pijnappel Automobielen, Van Zuylen van Nieveltlaan 77, tel. 03420-91091

Bergen op Zoom: Autobedrijf Centrum, de Heelulaan 81, tel. 01640-57057

Bloemendaal: Automobielbedrijf Kunst, Kleverlaan 11-13, tel. 023-264165

Boxmeer: Otokoop B.V., Hoogendijk 2A, tel. 08855-71244

Breda: Autobedrijf Spinveld B.V., Spinveld 74, tel. 076-225705

Bruchterveld: Garage Spibo, Broekdijk 63-65, tel. 05233-1513

Delft: City Garage Delft B.V., Coenderstraat 3-4, tel. 015-130420

Den Bosch: Nieuwkoop Auto's B.V., Hervensebaan 13, tel. 073-413897

Den Haag: NIMAG Den Haag, Junostraat 16, tel. 070-3491871

Drachten: Autobedrijf Wouda, Noordkade 105, tel. 05120-10594

Eibergen: Iliohan B.V., J.W. Hagemanstraat 21, tel. 05454-73111

Emmen: Van Boven Emmen B.V., Phileas Foggstraat 10, tel. 05910-18128

Ermelo: Autobedrijf Versteeg, Veldzichtweg 13, tel. 03417-61000

Geldrop: Garage Joop van Wijnen B.V., Bogardeind 138, tel. 040-854242

Groningen: Automobielbedrijf Fleming B.V., Osloweg 141, tel. 050-426200

Hengelo (Ov.): Autobedrijf Gebr. Lenderink B.V., Diamantstraat 38, tel. 074-431135

Hoogeveen: Autobedrijf Harry Hindriks, Dr. A. Philipsstraat 19, tel. 05280-71958

Kapelle: Garage Sjaak Sonke, Biezelingsestraat 50, tel. 01102-43631

Leiden: Auto Meer B.V., Hoge Rijndijk 4, tel. 071-125259

Ommen: Garage Schuurhuis, Bouwmeesterstraat 15-17, tel. 05291-54600

Sittard: H.L.M. Sittard B.V., Rijksweg Zuid 212A, tel. 046-521215

Sluiskil: Automobielbedrijf Moret B.V., Pierssenpolderstraat 25, tel. 01157-2710

Spijkenisse: Auto Dekker B.V., Theemsweg 1, tel. 01880-16377/16946

St. Joost: Autobedrijf Vosseveld, Hingenderstraat 28, tel. 04754-81917/82754

Tiel: Autobedrijf Ajo, Lutterveldweg 2, tel. 03440-19153

Twello: Autoservice Marsman, Duistervoordseweg 9, tel. 05712-71413

Uden: Autobedrijf Ad Verstegen, Loopkantstraat 12, tel. 04132-50444

Uithoorn: Autobedrijf Amstelstein, Wiegerbruinlaan 73, tel. 02975-62055

Utrecht: Autobedrijf Zato, Jutfaseweg 178, tel. 030-881011

Woerden: E.G.A.M. B.V., Rietdekkersweg 2, tel. 03480-14216

Zwolle: Autoservice Van Bruchem B.V., Curieweg 2, tel. 038-655233

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) en in Delft bij de firma **TOPAK**, Spoorsingel 72, tel. 015-134322/125947 en A. v.d. Leeuwlaan 790, tel. 015-514021.

Je ziet: redenen genoeg om je contributie tijdig te betalen. Al deze bedrijven worden door ons aangeschreven met het verzoek na 31 januari 1993 uitsluitend nog korting te verstrekken op vertoon van lidmaatschapskaarten met het jaartal 1993. Wanneer je op tijd betaalt, heb je je nieuwe kaart voor die datum in huis!

In Memoriam

Tot onze verbijstering vernamen wij, dat op vrijdagavond 30 oktober 1992 één van onze trouwe leden van het eerste uur,

Wil Schreuder

bij een verkeersongeval om het leven gekomen is.

Wanneer mogelijk, was zij altijd aanwezig bij de Clubevenementen, waar deze dan ook gehouden werden. Haar markante persoonlijkheid zal zeker gemist worden.

Het bestuur van de Suzuki Coupé GX Fanclub wenst, mede namens haar leden, Henk en familie, vrienden en kennissen veel sterkte met het dragen van dit verlies.



Van de voorzitter

Hai, lieve Coupé-eigenaren, daar zijn we weer, met de laatste Rugzak Rede van dit jaar. In een paar maanden tijd is er weer een hoop gebeurd, dus vandaar eerst wat dienstmededelingen:

Eerste versnelling

Zoals jullie straks zullen zien, vinden jullie midden in dit blad weer een "Ruitenwisserbrief". Dit op verzoek van vele leden, die in hun buurt nog een Coupé van een niet-lid weten te staan. Met ander woorden: zie je een Coupé zonder Clubsticker op de achterraut, prak dan (bij voorkeur een copie van) deze brief onder de ruitewisser en meld ons kenteken, kleur en "vindplaats"; zoals je weet zijn we met deze gegevens altijd heel blij. Ik heb namelijk een lijst met bijna alle, ooit uitgegeven Coupé-kenteken en ik hou die enthousiast bij! Je begrijpt dus, dat we ook zéér geïnteresseerd zijn in "overleden" Coupé's. Met andere woorden: zie je op en autosloperij een zielig gestript exemplaar, noteer ook dan kenteken, kleur en vindplaats, dan zijn we weer en kenteken rijker (en een Coupé armer!).

Tweede versnelling

Behalve de ruitenwisserbrief vind je ook een formulier om je advertentie(s) op te geven. Dit werkt voor alle partijen het snelst en het eenvoudigst, omdat jij dan precies kunt invullen, wat wij willen weten (dit met betrekking tot de Coupé, die je te koop wilt aanbieden). Voor de advertentierubriek "De Koppeling" geldt: je kunt het zo gek niet bedenken of je collega-leden kunnen je wel helpen! Zoek je voor je schoonmoeder het theelepeltje van Juliana en Bernhard van 1948, spaar je kikkers, kopjes, vingerhoedjes, aanstekers of wat dan ook, laat het ons weten: het Coupé-minnend publiek helpt je mee speuren!

Derde versnelling

Zoals je weet kun je je, wanneer je lid bent van de Fanclub (WA of "all risks") via Braam Assurantiën collectief verzekeren. Hierover nu even twee dingen: ten eerste komt het bij vlagen voor, dat er ineens zoveel aanmeldingen zijn, dat bevestiging/polis nog wel eens op zich kan laten wachten. Dit betekent niet, dat je niet verzekerd bent, maar allen dat je met een achterstandje te maken hebt! Ten tweede wil ik jullie er nog even op wijzen, dat je via MIJ, per direct op WA-basis verzekerd kunt zijn. Stel je voor: je kunt een Coupeetje kopen en wilt hem direct neemen. Handel dan als volgt: bel mij (020-6981888, in dit soort gevallen ook buiten de beltijden), zorg dat je ALLE autogegevens bij de hand hebt en je auto is binnen tien minuten (die heb ik nodig om een formulier in te vullen) verzekerd. Je krijgt dan een "voorlopig dekkingsbewijs" met een origineel verzekeringsaanvraagformulier toegestuurd. Je vult dat formulier in en verstuurt het gedateerd en ondertekend in de bijgevoegde retourenveloppe. Nu is alles voor wat betreft het WA-gedeelte in kannen en kruiken! Wil je de auto all risks verzekeren, vermeld dat dan direct en laat hem zo snel mogelijk taxeren (bij voorbeeld door RDM, tel. 070-3686460 of een andere onafhankelijke taxateur). Dan wordt op je voorlopig dekkingsbewijs vermeld, dat je vanaf de datum van

ontvangst van je taxatierapport all risks verzekerd bent voor de op dat rapport vermelde waarde. Wat een super-de-poepie service hè? Nog even iets over de retour-enveloppe voor de verzekeringspapieren. Het komt nog al eens voor, dat deze enveloppe gebruikt wordt om post aan de Fanclub te verzenden en dat is natuurlijk niet de bedoeling! De post komt dan bij Braam Assurantiën terecht, waar men er f1,30 voor moet betalen en tot de ontdekking komt dat een en ander tegen betaling van minstens f0,80 naar de Fanclub doorgestuurd moet worden. Dit is natuurlijk (wellicht ten overvloede) niet de bedoeling

Vierde versnelling

Jullie weten natuurlijk (en dit is echt oud nieuws), dat je op vertoon van je lidmaatschapskaart bij een groot aantal (in de Rugzak Rede vermelde) dealers zo'n 20% korting op onderdelen krijgen. Maar, het gebeurt nogal eens, dat ik m'n uiterste best doe om voor een lid onderdelen te bestellen, op te halen, voor te schieten en vervolgens per post te versturen, waarna blijkt dat er een kortingverlenende dealer "om de hoek" zit! Dus, wat spreken we af? Wanneer je een nieuwe onderdeel nodig hebt, kijk je eerst voorin de Rugzak Rede in de lijst van kortingverlenende bedrijven. Zit er echt geen kortingverlener bij jou in de buurt, dan kunt je bij ons te weten komen, wie je dichtstbijzijnde dealer is en kun je vragen of hij wil meewerken aan het kortingsschema. Lukt dat niet, dan proberen wij het ook nog eens. Blijkt er echt geen medewerking mogelijk, dan kan de Fanclub voor je bestellen, halen, opsturen enzovoorts. Tenslotte nog iets over tweedehands onderdelen: ook daar kunnen we je een heel eind mee op weg helpen al wil ik jullie wel vragen voor dit soort verzoeken ons aller oppertechneut Joop te bellen. Niet alleen heeft hij zelf de beschikking over veel onderdelen, ook weet hij welke clubleden "iets in de aanbieding hebben". Voor informatie over bestelnummers en prijzen kun je tot half januari nog bij het secretariaat terecht en daarna bij ons mobiel technisch steunpunt Patrick Lipplaa. Nadere informatie hierover lees je in het stukje van Janny.

Tot slot: in z'n achteruit

Ik kan niet genoeg waarschuwen om je bij de aanschaf van een Coupé niet te laten "lekker maken" door een (lange) APK-keuring! Een auto zonder APK kan in staat van onderhoud tien maal beter zijn, dan eentje die net verleden week gekeurd is. Alsjeblieft, neem iemand mee, die er echt verstand van heeft. We hebben recent gekeurde exemplaren op de brug gezien, waarbij de tranen je in de ogen springen. De meeste keurmeesters (vooral bij niet Suzuki-garages) weten niet waar ze op moeten letten en als ze het wel weten, wordt zo'n autootje door de keuring "geslept" met de opmerking dat men volgend jaar echt aan een paar nieuwe draagarmen, waterslangen en kokerbalken vastzit. En dat vertelt de verkoper er natuurlijk niet bij! Dus nogmaals: je bent gewaarschuwd!

Lieve mensen, stuur me weer gauw allerlei leuks in deze barre herfstdagen; ik ben nog steeds gek op post! Voor straks: héél genoeglijke feestdagen en een heel zalig, gelukkig en vooral gezond en schadevrij 1993!

Ingrid

Van het secretariaat

Beste Coupé-fanaten,



Dit klinkt natuurlijk wel leuk als aanhef, maar er moet mij wat betreft "de fanaten" toch iets van het hart.

Mijn mede-bestuurders, coördinatoren, (sub)regelneven en ik zijn toch wel een "klein" beetje teleurgesteld. Naar aanleiding van de enquête van enige tijd geleden en de enthousiaste reacties op de rit tijdens het Clubweekend van 5 en 6 september 1992 zijn we vol goede moed aan de slag gegaan om ook dit najaar een toerrit te organiseren. In de Ruzzak Rede nummer 3 van dit jaar heb je daar alles over kunnen lezen.

Wat schetste echter onze verbazing: hoe geduldig we ook op de mat hebben gelegen om de grote stapels inschrijvingen te verwerken, zegge en schrijve elf (!) auto's met bestuurder/introducé(e) hebben zich voor dit bescheiden geprijsde evenementje aangemeld.

Misschien heb je geen idee van de hoeveelheid werk (en kosten) die het organiseren van zo'n rit met zich mee brengt. Er worden door de uitzetters -voor privé rekening overigens- horecagegelegenheden bezocht, lunches samengesteld, prijzen vergeleken, noem maar op. En dat allemaal in de schaarse vrije tijd van jullie Manus, zijn pas toegevoegde assistent Patrick met zijn Marloes en ondergetekende. De deelnemersprijs van zo'n rit met koffie, lunch en afsluitdrankje wordt natuurlijk grotendeels bepaald door het aantal deelnemers: hoe meer deelnemers, hoe lager de kosten per persoon.

Wanneer je dan verder bedenkt dat elke nieuw uit te zetten route minimaal twee maal door Manus en nog eens twee maal door Patrick wordt gereden voordat het hele verhaal definitief op papier gezet kan worden, zul je begrijpen, dat wij enigszins teleurgesteld zijn omtrent het zeer kleine aantal inschrijvingen. Maar wij willen best de hand in eigen boezem steken, zoals dat zo fraai heet. Misschien is de datum verkeerd gekozen, is de lokatie niet naar je zin, volgt deze rit te kort op het Clubweekend?

Wij weten het niet! Dus: alle voorstellen en wensen van jullie kant zijn meer dan hartelijk welkom, zodat we de volgende keer minstens twintig auto's met inhoud (twintig auto's ofwel veertig deelnemers is overigens echt het minimum om een toerrit enigszins betaalbaar te houden), voor de rit kunnen inschrijven.

Dan heb ik natuurlijk ook nog leuk nieuws:

Ondanks het feit, dat de fabricage/levering van onderdelen na zo'n tien Coupé-jaren door de Suzuki-fabriek wordt beëindigd is onze Onderdelen Service wederom verbeterd!

Om te voorkomen, dat jullie zonder -binnenkort niet meer door Suzuki leverbare- noodzakelijke onderdelen komen te zitten, is inmiddels een nieuw kanaal aangeboord. We hebben een groothandel bereid gevonden ons vele onderdelen tegen scherpe prijzen te leveren. Het gaat dan om NIET-specifieke Coupé onderdelen (dus plaatwerk, versnellingsbak, dashboard of achterlicht zul je -al niet van de sloop- origineel moeten blijven kopen). Wel is het mogelijk voor heel veel andere onderdelen zeer goede vervangers te verkrijgen.

Behalve informatie over prijzen en bestelnummers van (nog verkrijgbare) originele Suzuki-onderdelen (en zonodig verzending per post daarvan), kan de Fanclub dus nu ook voorzien in de levering van vele (niet-merk/type gebonden) onderdelen, zoals remschoenen, koppellingsplaten, grote beurt sets, bougies, goede olie, koelvloeistof en noem maar op. Bijna alles wat niet direct Coupé-gebonden is, kan tegen zéér concurrerende prijzen binnen zéér korte tijd afgehaald of per post verzonden worden. Je kunt nu zelf bepalen wat je wilt: het (nu nog verkrijgbare) duurdere Suzuki-onderdeel of het goedkopere (en minstens net zo goede) Nipparts-onderdeel.

Om de Onderdelen Service nog meer te verbeteren en dus te vereenvoudigen (mede gezien het feit, dat de technische kennis van velen van jullie mijn petje zo langzamerhand echt te boven gaat) heb ik besloten op het aanbod van onze regionale en mobiele sleutelhulp Patrick Lipplaa in te gaan.

Vanaf 15 januari 1993 zal Patrick de beschikking hebben over alle actuele gegevens. Met één telefoontje heb je dan de prijs van het door jou benodigde Suzuki-onderdeel én (indien beschikbaar) van het vervangende Nipparts-onderdeel.

De spelregels zijn simpel:

1. Je belt (binnen de beltijden, zie pagina 3 van dit blad) Patrick, je hoort (meestal) twee prijzen en je beslist wat je wilt hebben.
2. Je spreekt met Patrick af of -en zo ja, wanneer- je het door jou bestelde komt halen of dat hij je de spullen per post toestuurt.
3. Je stort (tevorens) het afgesproken bedrag op de girorekening van de Onderdelenservice.
4. Je haalt de bestelde onderdelen op de afgesproken datum of krijgt ze per post (ongefrankeerd, de ontvanger betaalt de portokosten) toegezonden. Simpel toch? Voor de goede orde: tot 15 januari 1993 kun je -in verband met een welverdiende vakantie van Patrick en zijn Marloes- voor het hele onderdelengebeuren nog bij mij terecht. Voor sleutelhulp kun je tussen ontvangst van dit blad en half januari 1993 een van de andere regionale sleutelhulpen bellen (zie pagina 3 van dit blad).

Tenslotte vind je vanaf dit nummer steeds op pagina 4 (na inhoud, colofon en regionale steunpunten) een complete lijst, met behalve de namen en vestigingsplaatsen, ook adressen en telefoonnummers, van alle kortingverlenende dealers/bedrijven. Dan rest mij nog jullie allemaal prettige Kerstdagen en een voorspoedig en gezond 1993 te wensen.

Groetjes en tot Suz,

Janny

P.S.:

Vanaf heden is de Fanclub (lees: de voorzitter) ook per fax bereikbaar en wel (de techniek staat voor niets) onder het gewone telefoonnummer. Dus, heb je iets te melden of te vragen en heb je de beschikking over een fax (al dan niet van via je werkgever) stuur ons een fax (natuurlijk in verband met onze bereikbaarheid bij voorkeur BUITEN de beltijden, dus overdag). Dat bespaart jullie en ons veel onnodig "in gesprek".

Op de penning

Het is misschien niet bij iedereen helemaal doorgedrongen, maar in de vorige Rugzak Rede moest het erop lijken, dat de andere bestuursleden een beetje dronken waren omdat de penningmeester op vakantie was. Maar, de penningmeester zou de penningmeester niet zijn, als hij zijn zaakjes niet in orde had en dus de clubkas goed had afgesloten: ze moesten dus echt hun eigen drankjes betalen! Zo, nu even alle gekheid op een stokje.

Bij deze Rugzak Rede ontvangen jullie (behalve wanneer je na 01.10.1992 lid bent geworden) weer een acceptgiro voor de contributie voor het jaar 1993. Bij deze wil ik jullie verzoeken om zo snel mogelijk, dus uiterlijk voor 15 januari 1993, te betalen. Ontvangen wij je betaling na die datum, dan heb je je nieuwe Clubpas niet voor 1 februari 1993 in huis en kun je dus geen gebruik maken van de diensten van de Fanclub.

Ingrid vroeg mij om -deze keer als sleutelhulp- een stukje te wijden aan het hoofdstuk "Benzine". Er schijnen nogal wat vragen te zijn over welke soort benzine je nu het beste met je Coupé moet of kunt tanken.

Lange tijd was deze vraag eenvoudig te beantwoorden, want er waren maar twee soorten: "gewoon" en "super". Het verschil tussen deze twee soorten was het "octaangehalte" en dat hield dan weer verband met het soort motor en vooral met de compressieverhouding. Bij een hoge compressieverhouding (9:1 en hoger) was "super" vereist, aangezien deze motoren benzine met een vrij hoog octaangehalte nodig hadden. Werd "gewoon" gebruikt, dan was de kans op detonatie ("pingelen") aanwezig, wat schade aan de motor kon veroorzaken. Bij motoren met een lagere compressieverhouding (minder dan 9:1) was de iets duurdere "super" niet nodig. Het hogere octaangehalte van "super" werd voornamelijk verkregen door toevoeging van lood aan de benzine, zodat loodoxyde ook een onderdeel van de uitlaatgasen vormde. Toen de zorg om het milieu een steeds grotere rol ging spelen, verminderde men het loodgehalte van de benzine. Helemaal loodvrij maken van de benzine stuitte destijds op twee grote bezwaren. De inmiddels geringer geworden loodtoevoeging, was een goedkope manier om het octaangehalte van de benzine te verhogen en de loodtoevoeging zorgde bovendien voor een zekere smering van de klepzittingen. Waren de klepzittingen reeds voorzien van een stellietlaag, dan was deze extra smering door loodtoevoeging niet nodig, maar bij gewone, ingegoten klepzittingen zouden zonder de loodtoevoeging problemen ontstaan. Bij de hedendaagse motoren (waaronder ook die van onze Coupé valt) bestaan deze problemen gelukkig niet meer.

Dus, wanneer je altijd op "super" benzine (rode slang) hebt gereden, dan kun je best overschakelen naar "normale" benzine (Euro-loodvrij uit de groene slang). Maar, wanneer je wilt overschakelen van "super" naar "normaal", moet ook het ontstekingsstijdstip aangepast worden. "Super" verbrandt beter dan "normaal", dus moet voor het rijden op "normaal" de ontsteking "later" staan.

Bel mij of een van de andere technische steunpunten voor de juiste afstelling.

Groeten van Gerard

Mag Manus effe?

Er moet Manus deze keer, nu we toch in een tijd van bezinning verkeren, echt iets van het hart. Regelmatig worden we gebeld dat er dingen fout gaan met postverzending etc. Wat blijkt negen van de tien keer?? Diegenen die hierover menen te moeten klagen hebben geen informatieformulier ingezonden! Nemen ze ons nog kwalijk dat er iets fout gaat...

Deze mensen krijgen nu, nogmaals, de gelegenheid om, te langen leste, het informatieformulier ingevuld aan ons op te sturen. Ik hoop van harte, dat zij er begrip voor kunnen opbrengen, dat een club met zo'n 500 leden niet te runnen is, wanneer je geen documentatie hebt om op terug te vallen. Het is ons één keer gebeurd, en we willen er geen gewoonte van maken, maar een computer-crash mag je nooit uitsluiten. Wanneer dan nota bene blijkt, dat je backup niet meer in te lezen is, heb je een probleem. Alles moet opnieuw ingevoerd worden. Je raadt het al... aan de hand van de formulieren! Daarom: maak het ons alsnog (voor sommigen NA 2 JAAR) makkelijk.

Hier komen de betreffende leden met naam en toenaam...

Lid nr.	Naam	Adres
---------	------	-------

Nee, dat zou wel heel erg opvallen. Diegenen die we bedoelen vinden in dit blad nogmaals een informatieformulier. **VUL DAT FORMULIER ALSJE BLIeft IN EN STUUR HET OP!!** Wat ook nog wel eens een probleem wil opleveren, is het feit dat sommige mensen de onbedwingbare neiging tot verhuizen blijken te hebben. Voor deze mensen hebben we dus ooit een mutatieformulier ontworpen. Inzending van dit formulier voorkomt, dat wij onze clubpost retour krijgen. Wanneer wij namelijk zo'n formulier ontvangen, wordt dat direct verwerkt, waardoor de volgende postverzendingen op het nieuwe adres terecht komen. Het mooiste voorbeeld hiervan is een lid, wat besloten heeft, na verhuizing, de post te laten doorsturen. Groot was onze verbazing, toen wij een clubblad, met PTT-sticker met nieuw adres, terug kregen met de mededeling dat geadresseerde daar niet woonde!! Hadden ze hun auto nog te koop aangeboden ook. Je kunt wel nagaan dat ook het bemiddelen voor de verkoop van hun blikje op die manier wel erg moeilijk wordt! Overigens is ook dit, zoals je van ons mag verwachten, goed gekomen.

Maar goed, genoeg gedramd! Zoals jullie ongetwijfeld gemerkt hebben, hebben we dit jaar geen kerstkaart laten ontwerpen. In plaats daarvan zijn jullie (naar wij hopen) verblijd met een kalender, welke jullie door de club aangeboden wordt in plaats van een kerstkaart. Wij zijn van mening, dat die mensen, die een daadwerkelijke bijdrage geleverd hebben aan de groei van onze club tot het huidige formaat, wel een aardigheidje verdienen. Bij deze! De kalender heeft één gigantisch voordeel. Vanaf nu kan iedereen de data voor de ritten, welke door de club uitgezet worden, meteen op de kalender noteren. Kan niemand meer zeggen "dat-ie 't niet geweten heeft!". Want, hoewel Manus het heel jammer vond dat er, ondanks alle kreten om ritten, zo bedroevend gereageerd werd toen we er één voor iedereen uitgezet hadden, hij houdt stug vol! Manus gaat door met uitzetten. Mag hij overigens even

ZO'N PUZZELRIT OP
SCHIERMONNIKOOG IS
TOCH NIET ZO'N GOED IDEE

TOET
TAAT
TUUT
HONK
TART
FINISH

Doe Manus alleen wel één groot plezier. Hoewel we bij de betrokken horeca-gelegenheden altijd een slag om de arm houden, houdt Manus er helemaal niet van om, door een annulering, "op z'n bek te gaan". Wanneer er in jullie visie iets mankeert aan de manier waarop deze ritten aangeboden/uitgezet worden, laat het ons weten. Maar... houdt er rekening mee, dat alleen reacties van de mensen die eerder een rit gereden hebben (de weekendgangers uit september) serieus genomen worden! Al die leden die in de enquête schreeuwden om ritten (zie het stukje van Janny) moeten zich eerst maar eens in het diepe storten. Manus wijst jullie er uitdrukkelijk op dat voor het rijden van de ritten absoluut GEEN bijzondere rijtechnische vaardigheden nodig zijn. Zolang de rijd(st)er en zijn of haar navigator het verschil tussen links en rechts weten, is er niets aan de hand en kan iedereen de ritten rijden!

Daarom een goede raad van Manus: gebruik de komende feestdagen eens om je over het bedenken van een rit te buigen. Het is echt leuk om te doen! Veel plezier! Tenslotte wens ik al onze leden, ook diegenen die, om welke reden dan ook hun lidmaatschap opgezegd hebben, heel prettige Kerstdagen en een buitengewoon gezond en voorspoedig 1993 toe.

Tot Suz,

Manus.

(advertentie)

It's a grand
SUNUS-KUNUS



Van Boven Emmen BV

Phileas Foggstraat 10

☎ 05910-18128

Voor alle
onderdelen

Weet je weetje van je Coupeetje

door: Joop Guezen

Als Suzuki-technicus wil ik jullie deze keer graag een paar hints en tips geven om de winter (met z'n koude start) goed door te komen. Nu al onze Coupé's zo'n tien jaar of ouder zijn, komen er nog al eens elektrische storingen voor in contacten/aansluitingen van ontsteking, startmotor, accu, zekeringen en stekkers. Haal die aansluitingen eens los en kijk of ze goed schoon zijn: ook controle van de lampvoeten op oxydatie kan geen kwaad. Is er sprake van oxydatie (roest), reinig die plekken dan met heel fijn schuurpapier en/of contactspray.

Om een goede koude start te kunnen maken, moeten natuurlijk ook de bougies in goede staat zijn. Vervang ze daarom elke 10.000 km., tegelijk met olie, olie/luchtfilter, contactpunten etc. (grote beurt). Kijk eens in het handboekje dat bij je auto hoort, dan kun je zien wat er precies wanneer moet gebeuren. Heb je geen handboekje (meer)? Geen nood: je kunt het nog steeds gewoon bestellen. Heb je wat meer haast, dan bel je een van de regionale sleutelhulpverleners.

Eén van de belangrijkste dingen voor een goede koude start is natuurlijk de accu!

In de accu moet voldoende accuzuur zitten. Dat kun je met een speciaal apparaatje op (laten) meten. Ook moeten de accupolen schoon zijn en moeten de klemmen goed vast zitten. Kijk ook de bevestigingspunten van de massastrap tussen versnellingsbak en carrosserie na en maak die zonodig schoon.

Al met al kan een klein half uurtje preventief onderhoud, heel wat winterse startproblemen voorkomen!

Nu, ik wens jullie prettige feestdagen en een goede koude (warme) start.

Groetjes, Joop



Zoolang de kap vochtig is, mag deze niet worden opgevouwen. Het opvouwen van de kap moet met zorg geschieden, opdat het kaplinnen niet bekneld raakt tusschen de kaptoogen. Daarna moet de kap behoorlijk met de kapbeugels, eventueel riemen, worden bevestigd en de kaphoes met de noodige zorg worden aangebracht. Het opbergen van de kap geschiedt eerst nadat de carrosserie gewasschen is.

Bij een gesloten carrosserie eveneens de kleedjes uitkloppen en afborstelen. Verder de carrosserie uitvegen, bekleeding borstelen, aschbakjes ledigen, eventueel vlekken in de bekleeding reinigen met benzine en de ruiten aan de binnenzijde zeemen.

Het dikwijls vuile en vette werkpak mag eerst worden aangetrokken, wanneer de carrosserie inwendig gereinigd is.

Maar al te dikwijls wordt dit door slordige chauffeurs nagelaten, waardoor een nieuwe bekleeding in korten tijd geheel bedorven is en er uitziet alsof deze reeds jaren gebruikt is.

Het wasschen van de carrosserie moet steeds van boven af geschieden en daarbij overvloedig koud en helder water worden gebruikt. Het wasschen in de zon en bij vriezend weer moet zoo mogelijk worden vermeden.

In het eerste geval droogt de wagen reeds voor deze geheel gewasschen is, waardoor de carrosserie gaat vlekken en in het tweede geval bevriest het water op het lakwerk, wat even nadeelig is.

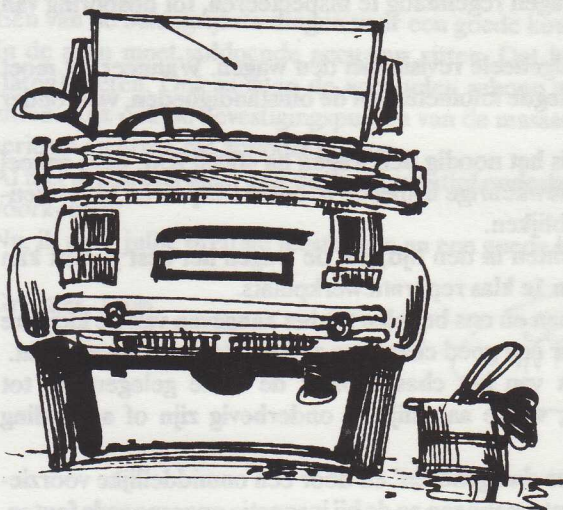
Evenmin mag de motorkap worden gewasschen terwijl deze nog warm is. Wanneer noodgedwongen de carrosserie toch in de zon gewasschen moet worden, dan moet deze bij gedeelten worden schoongemaakt en onmiddellijk worden afgezeemd.

Het aanklevende slijk moet worden verwijderd door spoelen, opdat het lakwerk niet bekrast en in korten tijd

geheel bedorven wordt. Met een sproeier op de slang van de waterleiding of met een gieter, moet het slijk worden afgespoeld. In geen geval met een krachtigen straal. De resteerende modder moet met een grote, druipnatte spons worden afgebet en wanneer op deze wijze al het slijk is verwijderd, dient de carrosserie geheel te worden nagewasschen, eveneens met een goede natte spons, waarna het afdrogen geschiedt met een zachte en luchtig opgevouwen zeem.

De spons en zeem moeten daarbij gedurig worden uitgespoeld.

Bijtende hulpmiddelen als zeep, soda, enz. of lak oplossende middelen, als benzine en petroleum mogen nooit voor het reinigen van de carrosserie worden gebruikt. Wanneer het



chassis steeds van uitwendig aanklevende olie wordt ontdaan, is de kans voor vet worden van de carrosserie zeer gering.

Bovendien mag nimmer een zeem of spons, welke reeds voor het onderstel gebruikt is, gebezigd worden voor de carrosserie.

Tot de zorg van de carrosserie behoort ook het roestvrij houden van de scharnieren, en goed gangbaar houden van de portiersloten en raammechanieken. Scharnieren en sloten worden nu en dan gesmeerd met een dunne olie. De uitwendig aanklevende olie moet daarna worden afgewreven.

Het onderstel wordt door spuiten en wasschen geheel van slijk ontdaan en alles volkomen droog gezeemd.

Het uitwendige vet aan de veeren, veerschommels, naven, stuurscharnieren enz. wordt met petroleum verwijderd en daarna goed droog gewreven, opdat daar geen stof en zand kan blijven kleven.

De treeplanken mogen zoo noodig met zeepwater worden gereinigd.

Het nikkelwerk wordt met een zeem gewasschen, en met een zachten lap droog gewreven en zoo noodig opgewreven met een nikkelpoetsmiddel.

De motor, eventueel versnellingsbak, wordt uitwendig met petroleum of benzine schoon-gemaakt en droog gewreven.

Hierbij de noodige zorg dragen, dat bij de ontstekingsapparaten, dynamo, startmotor, enz. geen petroleum indringt. Deze toestellen moeten met een vochtigen benzinelap worden afgenomen.

Verder de noodige zorg dragen, dat er geen olie aan de electrische kabels blijft kleven, daar olie een groote vijand van rubber is. Het verdient aanbeveling bij het schoonmaken van of werken aan den motor, de spatschermen te bedekken met een doek, opdat deze niet beschadigd worden door gereedschap of de knopen van het werkpak.



De Suzuki Coupé GX Fanclub

wenst alle (mee)lezers van deze Rugzak Rede

PRETTIGE KERSTDAGEN

en een

**GEZOND, GELUKKIG EN
VOORSPOEDIG 1993!**

Het ontstaan van Blacky

door Corrie Fokkert

Hallo Suzukertjes,

Na vele maanden wachten was het dan eindelijk zo ver. Mijn vriend kwam van z'n werk af en reed door het plaatsje Langerak. Hij zag daar de auto van zijn dromen staan. Nadat we het muisje hadden bekeken vroegen we om een proefrit, maar dat ging moeilijk, want zoonlief, van wie het muisje was, was niet aanwezig.

We hebben handgeld gegeven zodat de Suzuki niet achter onze rug om verkocht werd. De volgende dag terug om de auto goed na te kijken en een proefrit te maken. Na alles in het donker te hebben bekeken, besloten we het scheurijzer te kopen.

Maar, na enige weken begon de ellende al. Mijn vriend vond het wel raadzaam de binnenkant (de bodem) te tectyleren. Na nog geen 5 minuten kwam hij al binnen met het bericht dat er een stuk uit de bodem was gevallen. En ja hoor, je kon de parkeerplaats goed zien van binnenuit. Dus moest er een stuk ingelast worden. Zo gezegd, zo gedaan en we konden weer "vrolijk" verder rijden. Tenminste, dat dachten we.



Op een zonnige dag stonden we even op een parkeerplaats te genieten van een ijsje. Alleen, toen we weer weg wilden deed de muis het niet meer. We hadden helemaal geen stroom meer, dus we belden mijn broer op om ons te komen halen. Eindelijk thuis vond mijn vriend een kastje onder de voorklep waar een stukje weggebrand lood in zat (hoofdzekering, red.). Dus, even een stukje lood wegnippen van de dakgoot en hij liep weer.

Prompt 2 maanden later, bij het schoonmaken met de hogedrukreiniger, vloog ons de lak (2e laklaag) om de oren. Maar het stoorde mij niet zo, dus liet ik het maar zitten. Alleen, na een jaar kwam de APK-keuring eraan, en hij begon zo te roesten dus liet ik hem overspuiten door mijn vriend en zijn kameraad. Dus de grijze kleur eraf en een mooi zwart lakje erop. Perfect dacht ik, klaar voor de APK! Fout dus, hij werd afgekeurd op 18, ja echt 18 punten. Slik. Dat kost nogal wat. 2500 gulden zei de garage. Ik geluk dat ik een beunhaas ken die het voor veeel minder wilde repareren. Dus besloot ik hem toch maar weer te laten maken. Nu de APK erop zit kan ik hopelijk weer even verder.

Dit was dus de geschiedenis van mijn lieve (ja, toch wel) autootje. Omdat hij een nieuw lakje heeft gekregen is de naam ook veranderd. Hij heette Muisje maar heet nu BLACKY.

Doei, Corrie.

(advertentie)



Hoe een ziekenhuisopname toch nog leuk wordt?

door: Dyana Versteeg

Naarmate het weer kouder en meer regenachtig werd, begon ik tegen m'n vriend Marc te zeuren/drammen, dat ik een autootje wilde. Maar, je kent dat wel: "Hoe vaak gebruik je die nou?" en "Te duur; ga jij maar met de bus". Maar wat zou een vrouw zijn zonder vrouwelijke charmes, dus ... af en toe gingen we eens op zoek. Het zou een eendje (lekker, open dakkie en zuinig) of een mini'tje (klein, maar fijn) worden.

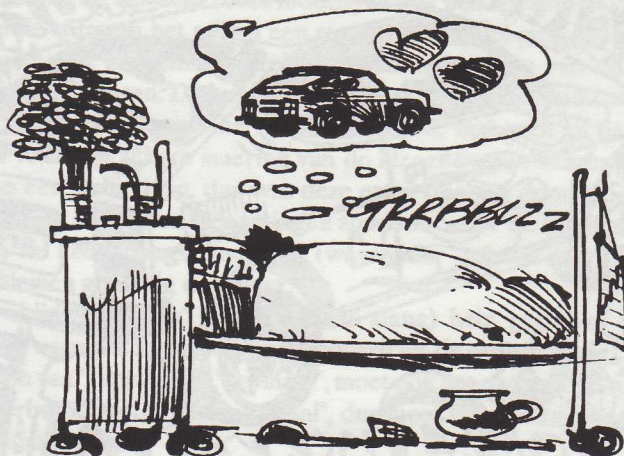
Totdat mijn Moppie het Suzuki'tje ontdekte. Ik werd quasi nonchalant meegenomen en gevraagd wat ik ervan vond. Nou, het autootje dat ik zag, stond op instorten, maar het model vond ik echt wel gaaf. Er gebeurde verder niets ... Ik droomde al weg, zag mezelf al sjezen in DT (Double Trouble). Jawel, hij had zelfs al een bijnaam!

Toen moest ik onverwacht het ziekenhuis in; balen natuurlijk. Als Marc belde had ie 't "vreselijk druk", kwam soms maar "even" langs, "ik moet nog zoveel dingen regelen". En dan lig je daar te denken: "Wat vreet die nu weer uit?"

Afijn, toen mocht ik uit het ziekenhuis. Bij de uitgang zie ik m'n vriendin staan, haar man ernaast met een filmcamera. En ik maar denken "Waarom moet ik nu op de film? Belachelijk zeg!" Ik kijk Marc aan en die glundert; ik kijk naar rechts, en wat zie ik: mijn eigenste DT, zilvergrijs met allemaal kleurige linten en een dikke strik op het dak! Yoehoe, wat gaaf, niet! M'n kanjer laat de autosleutels voor m'n gezicht bungelen en zegt: "Voor jou, Mop, omdat ik zoveel van je hou!"

Een fijnere thuiskomst kun je je niet wensen, nietwaar?

Dyana Versteeg



P.S. En dan wil ik zeker niet onvermeld laten, dat Marc perfect is bijgestaan door Ingrid en Joop. Zonder hun hulp had ik in zo'n kort tijdsbestek geen DT gehad. Hartstikke tof, bedankt!!

De geschiedenis van Suzuki, deel 5

door: Johan Schoenmaker



Evenals bij de LC10 waren ook van de LS10 drie versies leverbaar: Standaard, DeLuxe, Super Deluxe. Na een periode van intensieve ontwikkelingen debuteerde in het voorjaar van 1969 de nieuwe LS10. In mei van datzelfde jaar was de produktie al opgelopen tot 5000 per maand waarmee de auto lijst aanvoerder werd van de lichtgewicht bestellers bij de Japanse voertuigenregistratie. Gelukkig was bij de bouw van de Iwata fabriek al ruimte gereserveerd voor een op dat moment nog onbekende besteller.

Een versie van de LC10 personenauto met hoog motorvermogen kwam in november 1968 op de markt als Fronte LC10SS. Door gebruik te maken van een watergekoelde versie van de driecylinder motor was het mogelijk geworden het specifiek vermogen op te voeren tot 100 pk per liter, waarmee de auto een topsnelheid van 125 km per uur kon bereiken. De auto had een fantastische acceleratie waarmee de kwartmijl in slechts 19,95 seconden kon worden afgelegd. Hiermee was het de eerste Japanse mini-auto die de kwart mijl beneden de 20 seconden aflegde. De auto straalde een sportief uiterlijk uit door de verlaagde wielophanging, een zwarte grille, volledig zwarte banden en speciale race spiegels. Verder was de auto uitgerust met een toerenteller en kuipstoelen met hoofdsteunen. Als onderdeel van de publiciteitscampagne namen Stirling Moss en Mitsuo Itoh een Fronte LC10SS mee voor een snelheidstest op de Italiaanse "Autoweg naar de zon".

Aan de L30 vrachtwagenreeks werd in 1968 weer aandacht besteed vanwege de bewezen populariteit. Tot deze serie behoorde nu ook de L32 een stadsbesteller speciaal gemaakt

voor export naar Amerika. Uiteraard was verbetering nog immer mogelijk en dat leidde tot de L40 serie. Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt om een auto met Front-cabine te maken waarin grote afgeronde vensters opgenomen werden waardoor de lijn van de massieve carrosserie verlaagd kon worden. Het instrumentarium werd samengevoegd in één instrumentenpaneel dat geplaatst was in een zwart dashboard, identiek aan dat van de LS10. Evenals bij vorige series waren er diverse versies leverbaar, waaronder een pick-up vrachtwagen en een vrachtwagen met een vlakke laadvloer. Allemaal goed ogende karretjes. De bedrijfswagens moesten volgens Suzuki mooi genoeg zijn voor particulier gebruik, gemakkelijk te besturen en goede prestaties leveren. Hoewel je dit niet zou verwachten was bij deze auto's veel aandacht aan het aspect veiligheid besteed. Veiligheid heeft bij Suzuki altijd een belangrijke plaats in de marketingcampagne ingenomen.

Ondanks het geruststellende vooruitzicht van een constant groeiende produktie van personen- en bedrijfswagens doemde een niet te verwaarlozen bedreiging aan de horizon op. De luchtvervuiling als gevolg van uitlaatgassen werd een toenemende zorg over de hele wereld en zeker in Japan zelf. In 1968 werd in Japan een wet uitgevaardigd die de uitstoot van koolmonoxyde door Japanse mini's en grotere auto's met 3 procent moest terugdringen, en waarbij verdere reducties voor de toekomst waren voorzien. Hoewel door het Selmix systeem en het later geïntroduceerde CCI smeersysteem de uitstoot van CO door tweetaktmotoren had gereduceerd werd toch duidelijk dat vroeger of later tweetaktmotoren alleen nog voor zeer kleine vermogens gebruikt zouden kunnen worden. Men was gedwongen om over te stappen op viertaktmotoren die van zich zelf schoner zijn en ook gemakkelijker schoon zijn te krijgen. Voor de fabrikanten van mini-auto's betekende de overschakeling op schone viertakten een groot nadeel. Door de zwaardere motor, het extra gewicht van emissiebeperkende apparatuur en het vermogensverlies door deze apparatuur verslechterde de verhouding tussen vermogen en gewicht aanzienlijk. In Amerika werd vervuiling ook grondig aangepakt door wetgeving waaraan alle auto's, of ze nu geïmporteerd of in Amerika gemaakt waren, aan moesten voldoen. Iedereen die de smog van Los Angeles met eigen ogen gezien heeft weet dat deze wetgeving eigenlijk veel te laat kwam.

Om dezelfde reden ontwikkelde Suzuki ook een nieuwe generatie van 4 takt motorfietsen. Hoewel de doelstellingen hetzelfde waren liepen de ontwerpen door de verschillende eisen van de voertuigtypen uiteen. In augustus 1977 verscheen de eerste auto met 4 takt motor op de markt. Het was de opmerkelijke LJ80 terreinwagen met een volledig nieuwe 4 cilinder viertaktmotor van 797 cc met bovenliggende nokkenas. De LJ80 was afgeleid van de bestaande LJ50, een auto die gelijkenis vertoonde met de in de 2e W.O. beroemd geworden Amerikaanse Jeep. De auto, die was ontworpen voor het ruigere werk, bleek geknipt te zijn voor 2 personen en bagage of zelfs grotere vrachten. Behalve inschakelbare vierwiel-aandrijving had de auto ook een hoge en lage overbrenging, vergelijkbaar met die van de vrachtwagens. De ophanging bestond uit bladveren en telescopische schokdempers rondom. In het leveringsprogramma kwam ook een gesloten besteller, de LJ80V voor, eigenlijk een hardtop versie van de LJ80. Beide voertuigen hadden een motor in het vooronder die 41 pk leverde bij 5500 tpm. De nokkenas werd aangedreven met de in die tijd gebruikelijke

getande riem. Dezelfde motor werd ook gebruikt in drie bestellers die samen de ST80 serie vormden. Bij deze auto's bevond de motor zich echter onder de vloer direct achter de cabine. De serie omvatte een pick-up, een gesloten besteller en een besteller met ramen die tevens voorzien was van schuifdeuren aan de zijden. De vormgeving was overeenkomstig de mode van dat moment, waarbij de auto wat hoekig leek maar toch met afgeronde hoeken. Speciaal aandacht was besteed aan het interieur voor het comfort van bestuurder en passagier.

Het uitbrengen van de nieuwe viercilinder viertaktmotoren betekende geenszins het einde van de bestaande en zeer succesvolle driecilinder-tweetakten. Het alternatief voor de toekomstige kopers was één van de drie ST20 modellen met tweetaktmotor. De motor was in alle modellen een 550cc watergekoelde machine met 31 pk bij 4500 tpm die in het midden gemonteerd was. Voor de aankomende autobezitter stonden 2 opties open, een sedan en een sport-coupé. De sedan werd geleverd in een tweedeurs uitvoering als SS20GC en een vierdeurs uitvoering als SS20FC beide auto's hadden dezelfde specificaties en een hatch-back (3e respectievelijk 5e deur) carrosserie. De achterin gemonteerde motor was een 539 cc driecilinder watergekoelde tweetakt die 30 pk bij 4500 tpm leverde. De motor was zuinig en stil.

De sport-coupé SC100 had een 4 cylinder motor van 970 cc met bovenliggende nokkenas, die een vermogen van 47 pk bij 5000 tpm leverde. ook deze motor bevond zich achter in de auto. Door de achterbank neer te klappen kon een ruime bagageruimte gecreëerd worden. Om het in- en uitladen te vergemakkelijken bij deze slechts als tweedeurs leverbare auto

(advertentie)

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



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

W. J. M. Steffens

Iets nodig?

**Voor alles van motorkap tot cilinderkop, van dashboard tot wisserblad.
Bel dan Wil Steffens, hij heeft het of heeft het gehad.**

was de achterruit als een derde deur te openen. Het lage, slanke voorkomen van de sport-coupé was zeer aantrekkelijk evenals de overige specificaties waaronder standaard schijfremmen en radiaalbanden.

Het is spijtig dat de auto's van Suzuki niet de door de fabrikant gewenste markt positie hebben verworven. Debet hieraan zijn de import beperkingen van enkele Europese landen. Hoewel de eerste Suzuki auto's, de LJ80 serie, in het midden van 1979 in Engeland werden voorgesteld, duurde het nog tot oktober van dat jaar voordat de eerste Suzuki auto werkelijk op de markt gebracht werd: de SC100. Was import in Engeland eerder mogelijk geweest dan zou het interessant geweest zijn om te zien hoe de kleine Suzuki's, met name die met een driecylinder tweetaktmotor, zich tussen de concurrenten gewerd zouden hebben. Terugdenkende aan de introductie van de Austin 7 in het midden van de twintiger jaren kan geconcludeerd worden dat in Engeland altijd een markt geweest is voor lichtgewicht auto's met lage bedrijfskosten. Was het oorspronkelijke Suzuki project zoals gepland al voor WO 2 gestart dan zou de impact van de Japanse mini's ook in overzeese markten veel dramatischer geweest zijn.

Volgende keer: het laatste deel en heel veel illustraties van de genoemde types!

Suzukkies

Ja hoor... wederom ruimte voor familieberichten. Trouwden clubleden in het vorige blad dat de stukken eraf vlogen, nu zijn er weer twee clubleden in de dop geboren. Als dat zo doorgaat, moeten we toch maar eens werk van kleurplaten gaan maken, zodat al het kroost tijdens ledenvergaderingen koest te houden is!

Op 27 juli hebben Monique en Marc Peeters uit Venray een dochter op de wereld gezet, Tessa.

Op 1 oktober jongstleden, om 22.13 uur (beetje laat, wel), hebben Ellen en Peter Kenter uit Zaandam een zoon gekregen. Zijn naam: Luke.

Namens bestuur en leden van de Fancub hartelijk gefeliciteerd, en we hopen dat Tessa en Luke een lang en Lucky leven tegemoet gaan!

De Koppeling

De Koppeling is een rubriek in dit blad, bestemd voor allerlei niet-commerciële advertenties van en voor clubleden. Iedereen kan (tot nu toe) zijn of haar Coupé te koop aanbieden in de Suzoekers, maar De Koppeling is een Vraag- en Aanbodrubriek, uitsluitend voor clubleden. We hebben er weer een paar:

Gezocht: boeken uit de artsen- en verpleegsters-opleiding, oude "verbandleer"-boeken en Oranje Kruis-boekjes druk 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9 en 12. Gevonden?? Wil je ze kwijt? Dan graag een belletje naar Ingrid Stroosnijder, Diemen, tel. 020-6981888.

Gezocht: bouwpakketje van een GX. Niemand heeft dit bouwpakketje meer in de oude voorraad. Wie heeft er nog één, reeds in elkaar gezet of nog in de doos? Reinier Feith, tel. 05750-13152.

Gezocht: trekhaak ten behoeve van de POEDEL-service in oprichting. POEDEL betekent Pech Oplossen bij Evenementen Door Eigen Leden (deze naam is overigens nog niet definitief, hoor!) en is een organisatie, opgezet door enige van jullie sleutelneven, wat gaat voorzien in mobiele sleutelhulp, je raadt het al, bij evenementen. Heb je nog een trekhaak liggen, dan kun je hem (telefonisch) kwijt bij Janny Coens, tel. 020-6992905.

De Beste Wensen...

Vlak voor het "ter perse" gaan van dit blad kregen we op het secretariaat een gigantische, beeldschone kerstkaart binnen van B.V. NIMAG, de importeur van Suzuki, met het verzoek de volgende boodschap aan onze leden over te brengen:

BV NIMAG WENST U PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN VOORSPOEDIG 1993

Helaas was het reproduceren van de kaart niet meer mogelijk, maar de beste wensen brengen wij natuurlijk graag over! Bij volgende evenementen zal de kaart uiteraard alsnog te bezichtigen zijn.

Burgerlijke Stand

Hoe noemen we onze Coupé?

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

Suzoekers

Door LEDEN te koop aangeboden

Zwarte Coupé, 70.000 km. gelopen, APK tot 07.1993, compleet gerestaureerd, "spiksplinter-nieuw", plus onderdelen. Vraagprijs f10.000,--. Liesbeth Aussems. Tel. 040-540455 of 085-512103.

Roodbruine Coupé van 1981, 63.000 km. gelopen, APK tot 05.1993, taxatierapport f6.000,--. Vraagprijs f5.000,--. Informatie via Ingrid Stroosnijder, Diemen. Tel. 020-6981888.

Blauwe Coupé van 1980, 94.000 km. gelopen, APK tot 01.1993, ziet er goed uit, taxatierapport f7.500,--. Vraagprijs f4.500,--. Simone van Dinteren, Hilversum. Tel. 035-832936.

Zwarte Coupé, 70.000 km. gelopen APK tot 10.1993. Vraagprijs f3.000,--. Heidi van de Heuvel, Mariahout. Tel. 04992-2351.

Turquoise (niet origineel) **Coupé** van 1980, 87.000 km. gelopen, APK tot 04.1993, veel nieuwe onderdelen. Vraagprijs f2.700,--. Guido Duin, Haarlem. Tel. 023-257956.

Roodbruine Coupé van 1981, 80.000 km. gelopen, geen APK. Nieuwe draagarmen, Koni-schokbrekers voor, plus diverse onderdelen. Vraagprijs f2.000,--. Richard Buddelmeyer, Hoorn. Tel. 02290-40553.

Blauwe Coupé van 1982, APK tot 07.1993, carrosserie redelijk, lichte achterschade; rollbar, Koni's, motor getuned. Vraagprijs f1.250,--. Tevens te koop: TRW 8-spaaks velgen/13" en Goodyear banden 60/165. Vraagprijs f600,--. Erwin Jansen, Vorden. Tel. 05752-2643.

Zilvergrijze Coupé van 1982, 61.000 km. gelopen, APK tot 06.1993, tank en achterremmen moeten vernieuwd, roest op de bekende plaatsen. Vraagprijs f1.000,--. Walther Piso, Hoofddorp. Tel. 02503-44311.

Motorblok en vesnellingsbak in goede staat. Vraagprijs f500,--. Alex Aaldrecht, 's Gravenhage. Tel. 070-3299054.

ATS velgen voor GX, 5-spaaks, gestraald, behandeld met vliegtuigprimer, opnieuw gespoten (zilver/matzwart), zonder banden. Prijs nader overeen te komen. Bart Oerlemans, Huizen. Tel. 02152-42172.

Diverse goede, gebruikte onderdelen voor de Coupé. Joop Guezen, Diemen. Tel. 020-6901492.

Coupé-onderdelen? Jij zoekt ze, misschien heb ik ze! Probeer het eens! Jaap Hartog, IJmuiden. Tel. 02550-16982.

Lieve leden, is je auto via een van de bovenstaande advertenties verkocht, geef dat dan direct aan Ingrid door.

Dat bespaart namelijk zeer veel werk!

Door NIET-LEDEN te koop aangeboden

Blauwe (niet origineel) Coupé van 1981, 86.000 km. gelopen, APK tot 04.1993, taxatierapport f5.500,-, vraagprijs f3.750,-. **Gijs Maris 's Gravenhage.** Tel. 070-3270639.

Roodbruine Coupé van 1982, 72.000 km. gelopen, APK tot 05.1993. Carrosserie puntgaaf, met "worstvelgen". Vraagprijs f3.500,-. **Masselink, Borculo.** Tel. 05457-73852.

Anthraciet (niet origineel) Coupé van 1981, 95.000 km. gelopen, APk tot 03.1993. Ziet er goed en gaaf uit. Vraagprijs f3.250,-. **Karin de Vries, Enschede.** Tel. 053-333756.

Oranjerode Coupé van 1979, 84.000 km. gelopen, APK tot 12.1992. Prima carrosserie, 4 jaar geleden geheel gerestaureerd, nieuwe draagarmen. Vraagprijs f3.000,-. **Josefien Broos, Beme-len.** Tel. 04407-2962.

Oranjerode Coupé van 1980, 101.250 km. gelopen, APK tot 03.1993. Nieuwe wiellagers. Vraagprijs f3.000,-. **Connie de Vaan, Wychen.** Tel. 08894-21483.

Gele Coupé, 112.000 km. gelopen, APK tot 01.1993. Carrosserie goed, wel wat blaasjes; spaakvelgen. Vraagprijs f2.000,-. **A. Verschoor, 's Gravenhage.** Tel. 070-3885235.

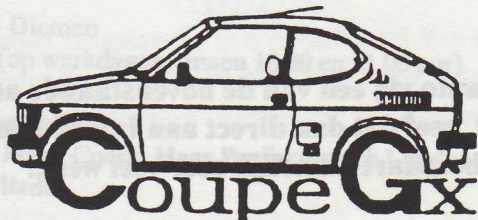
Zwarte Coupé van 1981, 96.000 km. gelopen, is afgekeurd op voorremmen en wiellagers. Carrosserie roestig. Vraagprijs f500,-. **Marcel Hulst, Groningen.** Tel. 050-145073.

Witte Coupé van 1980, 37000 km. gelopen, geen APK. Carrosserie slecht. Vraagprijs f400,-. **Hr Van Halen, Rotterdam.** Tel. 010-4825680.

Blauwe Coupé van 1981, 40.000 km. gelopen, APK afgekeurd. Nieuwe accu, banden, benzine-tank en waterpomp; onderdelenexemplaar. Tegen elk aannemelijk bod. **Sjon Adema, Zoeter-meer.** Tel. 079-610325.

Blauwe Coupé, 45.000 km. gelopen, APK tot 03.1993, roest op de bekende plaatsen. **Hr Verbeek, 's Gravenhage.** Tel. 070-3230418.

Ook wanneer je een auto van een niet-lid hebt gekocht, horen wij dat liefst zo snel mogelijk. Bel Ingrid dan eventjes op 020 - 6 98 18 88, zodat zij haar bestand van te koop staande auto's kan schonen!



JAPANESE EN FRANSE AUTO- ONDERDELEN



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

AUTO PARTS UTRECHT

De aardigste dealer
van heel Amsterdam



AUTO AMSTELSTAD

Official
SUZUKI-DEALER

voor personen-, en bestelwagens.

Ook voor leasing.

Centraal gelegen in het verlengde
van de Albert cuypmarkt.

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

hva gant
SUNUS-K

Meldingsformulier **DE KOPPELING**

(versturen naar Ingrid Stroosnijder, Lijsterbesoord 31, 1112 EG Diemen)

Zoals jullie weten hebben we in de Rugzak Rede de rubriek DE KOPPELING, waarin **clubleden** alle vragen of aanbiedingen kwijt kunnen die helemaal niets met de Coupé te maken hebben.

Maak alsjeblieft gebruik van dit formulier wanneer je iets in die rubriek geplaatst wilt zien. We wijzen je er wel op, dat het niet de bedoeling is, dat hier advertenties met een commercieel karakter in geplaatst worden. Diegenen die dat willen, kunnen in de Rugzak Rede adverteren. Advertentietarieven kunnen opgevraagd worden bij Ingrid of Janny.

Lidmaatschapsnummer *] :
Naam :
Adres :
Postcode/woonplaats :

**Ik wil graag onderstaande tekst in volgende Rugzak Rede
in De Koppeling opgenomen hebben:**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Wanneer je dit formulier ingezonden hebt, maar plaatsing is om de een of andere reden niet meer nodig, laat het ons dan even weten!

**] formulieren zonder lidmaatschapsnummer kunnen we NIET in behandeling nemen!*

Meldingsformulier SUZOEKERS

(versturen naar Ingrid Stroosnijder, Lijsterbesoord 31, 1112 EG Diemen)

Lidmaatschapsnummer *] :
Naam :
Adres :
Postcode/woonplaats :

Ik bied mijn Suzuki SC 100 GX Coupé De Luxe te koop aan.

Kenteken :
Kleur (bij rood incl. kleurcode) :
Datum afgifte deel 1 (...-19..) :
APK tot datum / KM-stand :
Staat carrosserie :
Recente reparaties :
.....
Wat is vervangen of vernieuwd? :
.....
Bijzonderheden en accessoires :
.....
Taxatierapport aanwezig? :
Taxatiewaarde / taxatiedatum :
Vraagprijs :

Ik geef uiteraard even bericht wanneer mijn auto verkocht is.

- ☐ Bij verkoop van de auto gaat mijn lidmaatschap over naar de nieuwe eigenaar (f 10,-- administratiekosten voor nieuwe eigenaar) **]
- ☐ Ik blijf na verkoop van mijn auto lid van de club **]
- ☐ Na verkoop van mijn auto eindigt mijn lidmaatschap per eerstvolgende vervaldatum (31 december van elk jaar, op te geven voor 1 december) **]

***] formulieren zonder lidmaatschapsnummer kunnen we NIET in behandeling nemen!**

****] s.v.p. aankruisen wat van toepassing is**

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Steering wheel pulling to one side	1. Unevenly worn wheel tires.	Replace.	256
	2. Brake dragging in one road wheel.	Repair.	236
	3. Wheel tires unequally inflated.	Adjust the pressure.	
	4. Worn or distorted link rods.	Replace.	
	5. Disturbed front wheel alignment.	Adjust as prescribed.	218
Shocks coming to steering wheel	1. Tire inflating pressure too high.	Reduce to the specification.	236
	2. Poor shock absorber performance.	Replace.	
	3. Differences in tire diameter amount the four road wheels.	Adjust.	
	4. Worn steering linkage connections.	Replace.	
	5. Worn or broken front wheel bearings.	Replace.	
	6. Loose front wheel.	Retighten.	
	7. Steering wheel loose in place.	Retighten the nut.	
Rapid wear or uneven wear of wheel tires	1. Wheel tires improperly inflated.	Adjust the pressure.	236
	2. Differences in diameter among the four tires.	Adjust or replace.	
	3. Worn or loose road wheel bearings.	Replace.	
	4. Wobbly wheel tires.	Repair or replace.	237
	5. Wheel tires improperly "rotated" to result in unbalance.	Adjust.	
	6. Disturbed front wheel alignment.	Adjust as prescribed.	218
Steering noise	1. Loose bolts and nuts.	Retighten.	
	2. Broken or otherwise damaged wheel bearings.	Replace.	
	3. Worn or sticky tie rod ends.	Replace.	
	4. Linkage joints needing grease.	Lubricate or replace.	

3-10. Starting Motor

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Starter runs but pinion will not mesh into ring gear.	1. Worn pinion of starter clutch.	Replace.	
	2. Defective splines, resulting in sticky pinion plunging motion.	Repair or replace.	
	3. Worn bush.	Replace.	
	4. Wrong pinion plunging position.	Adjust.	
	5. Worn teeth of ring gear.	Replace.	

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Starter will not run at all, or runs but runs too slow to crank with full force.	Battery trouble	Repair or retighten.	168
	1. Poor contact in battery terminal connection.		
	2. Loose grounding cable connection.	Retighten.	168
	3. Battery run down.	Recharge.	
	4. Battery voltage too low due to battery deterioration.	Replace.	
	Ignition switch trouble		
	1. Poor contacting action.	Replace.	
	2. Lead wire socket loose in place.	Retighten.	
	3. Open-circuit between ignition switch and magnet switch.	Repair.	
	Magnet switch trouble		
	1. Lead wire socket loose in place.	Retighten.	
	2. Burnt contact plate, or poor contacting action.	Replace, or repair.	
	3. Open-circuit in pull-in coil.	Replace.	
	4. Open-circuit in holding coil.	Replace.	
	Starter proper trouble		
	1. Brushes are seating poorly or worn down.	Repair or replace.	153
	2. Burnt commutator.	Repair or replace.	152
	3. Open-circuit in armature winding.	Replace.	152
	4. Worn-down starter.	Replace.	
Starter does not stop running.	1. Fused contact points of magnet-switch contact plate.	Repair or replace.	
	2. Short-circuit between turns of magnet-switch coil (layer short-circuit).	Replace.	
	3. Failure of returning action in ignition switch.	Replace.	

3-11. Alternator

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Battery quickly becomes over-discharged.	1. Loose or broken "V" belt.	Adjust or replace.	124
	2. Open-circuit in stator winding.	Repair or replace.	162
	3. Open-circuit in rotor winding.	Repair or replace.	161
	4. Excessively worn slip ring brushes.	Replace.	162
	5. Weakened brush springs.	Replace.	
	6. Regulator setting too low. (Regulated voltage too low.)	Adjust as prescribed.	163
	7. Poor contacting action of low-speed point in regulator.	Repair.	163
	8. Fused high-speed contact point in regulator.	Repair, or replace.	

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
	9. Improper acid concentration in or low level of battery electrolyte. 10. Defective battery cell plates 11. Insufficient contact in battery terminal connection. 12. Open-circuit between two "F" terminals (one on regulator and the other on alternator), or high resistance. 13. Excessive electrical load.	Replace, or replenish. Replace the battery. Clean and retighten. Repair. Advise the user to economize.	166 168
Battery tends to become overcharged.	1. Regulated voltage set too high. 2. Poorly grounded "E" terminal of regulator. 3. Open-circuit in voltage-regulator pressure coil. 4. Fused low-speed point of regulator. 5. Poor contacting action of high-speed point of regulator. 6. Open-circuit or high resistance between two "N" terminals (one on alternator and the other on regulator).	Adjust as prescribed. Repair. Replace. Repair or replace. Repair or replace. Repair.	163
Alternator noise	1. Worn, loose or otherwise defective bearings.	Replace.	

3-12. Wiper Motor

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Wiper will not run.	1. Fuse is set loose or blown off. 2. Incomplete metal-to-metal contact in connector. 3. Worn or floating brushes. 4. Dirty or burnt commutator. 5. Short-circuited or fused field coil. 6. Loose terminal connection on wiper switch.	Tighten or replaces. Repair. Replace or repair. Repair or replace. Replace. Repair.	
Wiper will not stop running.	1. Defective wiper switch.	Replace or repair.	
Wiper stops at wrong position.	1. Improper wiper arm setting. 2. Cover plate incorrectly positioned in place.	Repair. Repair.	
Poor wiping action.	1. Insufficient pressure of wiper arm. 2. Deteriorated or hardened blade. 3. Blade improperly set. 4. Windshield dirty with oil.	Replace. Replace. Repair or replace. Clean.	

3-13. Fuel Meter

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Faulty meter indication	1. Incomplete metal-to-metal contact in terminal connections. 2. Defective receiver gauge due to burnt point or deformed bimetal element. 3. Erratic float movement. 4. Defective grounding (for float and gauge).	Retighten. Replace. Repair or replace. Repair.	
No indication	1. Open-circuit. 2. Open-circuited heat wire. 3. Burnt point. 4. Deformed bimetal element. 5. Open-circuited resistor.	Repair. Replace. Replace. Replace. Replace.	274

3-14. Turn Signal Lamps

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Flashing frequency is higher on one side, or flashing occurs only on one side, right or left.	1. Lamps are imperfectly grounded. 2. Lamps of wrong watt ratings are used. 3. One of the lamp bulbs is blown on right or left side or on front or rear side. 4. Defective turn signal relay. 5. Open-circuit or high resistance between switch and lamps.	Repair. Replace. Replace. Replace. Repair.	
No flashing on occurs on both sides, right and left.	1. Blown fuse in turn signal circuit. 2. Open-circuit or high resistance between battery and switch. 3. Defective turn signal relay.	Replace. Repair. Replace.	
Flashing frequency is too low, or no flashing occurs on both sides.	1. Lamps of a smaller watt rating than the specification rating are used. 2. One of the lamps on right or left side or on front or rear side is poorly grounded. 3. Supply voltage is too low. 4. Fuse set loose in place, resulting in poor contact. 5. Incomplete metal-to-metal contact in connector. 6. Defective turn signal relay.	Replace. Repair. Recharge the battery. Repair or replace. Repair. Replace.	168
Flashing frequency is too high.	1. Lamps of a larger wattage than the specification are used. 2. Defective flasher.	Replace. Replace.	

3-15. Speedometer

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Faulty indication	1. Damaged speedometer drive or driven gear. 2. Defective drive cable. 3. Drive cable incompletely or improperly tied into the meter. 4. Defective speedometer.	Replace. Replace. Set right. Replace.	
Speedometer noise	1. Inadequately lubricated or defective cable.	Lubricate or replace.	

3-16. Water Temperature Meter

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Faulty indication	1. Incomplete metal-to-metal contact in terminal connections. 2. Receiver gauge defective (due to burnt point or deformed bimetal element). 3. Defective temperature gauge.	Repair and tighten. Replace. Replace.	
No indication	1. Open-circuit. 2. Defective receiver gauge (open-circuited heat wire, deformed bimetal element or pointer). 3. Defective temperature gauge.	Repair Replace. Replace.	274

3-17. Oil Pressure Warning Lamp

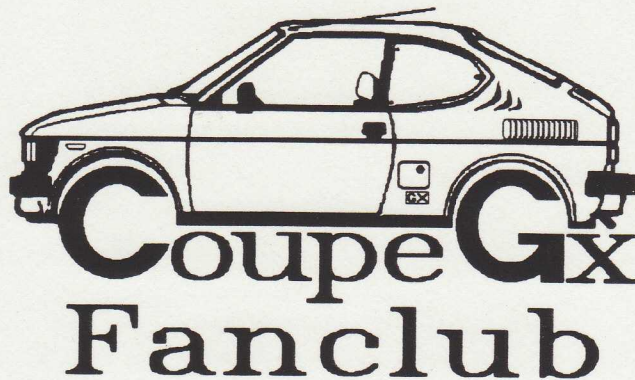
Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Turning ignition switch on (for engine starting) does not light this lamp.	1. Lamp bulb is blown. 2. Blown-off fuse. 3. Defective oil pressure switch. 4. Open-circuit between lamp and ignition switch. 5. Open-circuit between lamp and pressure switch.	Replace. Replace. Replace. Repair. Repair.	
Lamp remains burning even after engine starts up.	1. Not enough oil in engine oil pan. 2. Oil pressure too low. 3. Defective oil pressure switch.	Replenish. Repair or replace the pump. Replace.	102 101

3-18. Charge Warning Lamp

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Turning ignition switch on (for engine starting) does not light this lamp.	1. Lamp bulb is blown. 2. Blown-off fuse. 3. Open-circuit. 4. High resistance in circuit wire due to loose connection.	Replace. Replace. Replace. Retighten.	
Lamp remains burning even after engine starts up.	1. Alternator is not producing full output. 2. Defective voltage regulator. 3. Ground-circuit formed between lamp and the battery.	Repair. Repair or replace. Repair.	44 163

3-19. Horn

Complaint	Possible causes	Remedy	Page
Horn will not sound off.	1. Blown-off fuse. 2. Broken circuit wire. 3. Defective horn.	Replace. Repair. Replace.	
Poor sound quality	1. Incomplete contacting action inside horn switch. 2. Improper point gap or burnt point inside the horn. 3. Cracked diaphragme	Repair. Repair or replace. Replace.	



Beste Suzuki GX-rijd(st)er,

Door middel van deze brief willen wij u graag op de hoogte brengen van het bestaan van de Fanclub voor deze leuke autootjes.

Ons belangrijkste doel is zo veel mogelijk Coupé's rijdend en in goede staat te houden. Dit proberen we te bereiken door onder andere advies en bemiddeling bij aan- en verkoop, onderhoud en restauratie van Coupé's. Hiervoor kunnen we mede rekenen op de medewerking van een (gestaag toenemend) aantal dealers, waar onze clubleden onderdelen ten behoeve van hun werkzaamheden kunnen aanschaffen met een zeer aantrekkelijke korting. Daarnaast kunnen wij u een zeer aantrekkelijke classic-car verzekering (ook All-Risks) bieden. Ook geven we 4x per jaar een clubblad uit met wetenswaardigheden, tips, informatie etc. De jaarlijkse ledenvergadering wordt altijd gecombineerd met een evenement ergens in het land. We proberen deze evenementen zo veel mogelijk te spreiden, zodat een lid niet altijd ver hoeft te reizen om hieraan deel te kunnen nemen. Tenslotte verleent de Suzuki Coupé GX Fanclub graag medewerking aan braderieën, autoshow's en dergelijke, waarvoor leden met hun auto's door ons worden uitgenodigd.

De kosten voor het lidmaatschap bedragen f 50,- per jaar (inclusief *eenmalig* f 10,- administratiekosten). Ook bieden wij de mogelijkheid van het gezinslidmaatschap, wat afgesloten kan worden door één of meer huisgenoten die voor f 30,- per jaar (eveneens inclusief *eenmalig* f 10,- administratiekosten) van de faciliteiten van de Fanclub gebruik kunnen maken.

Dus, wilt u een Coupé kopen, verkopen of gewoon met plezier blijven rijden, neem dan telefonisch of schriftelijk contact op met één van onderstaande (bestuurs)leden.

Janny Coens of Hans Pruijs
Secretaris resp. Ledenadministratie
Mercurius 14
1115 VL Duivendrecht
Telefoon 020 - 699 29 05
(werkdagen, 17.30 - 20.00 uur)

of:

Ingrid Stroosnijder
Voorzitter
Lijsterbesoord 31
1112 EG Diemen
Telefoon / fax 020 - 698 18 88
(Telefoon: werkdagen, 16.30 - 19.00 uur)

Ook wanneer u geen belangstelling voor de club hebt zouden wij een berichtje van u zeer op prijs stellen. Indien u bereid bent ons (voor onze statistieken) evengoed een paar gegevens van uw auto door te geven zouden wij dat ten eerste waarderen.

Hopelijk horen we spoedig van u!