

711otor visie

10 november 1979
1e jaargang
f 3.50 - Bfr. 58

22

TEST DUCATI 900 SD

Italiaans als
chiantiwijn:
warmbloedig en
vurig

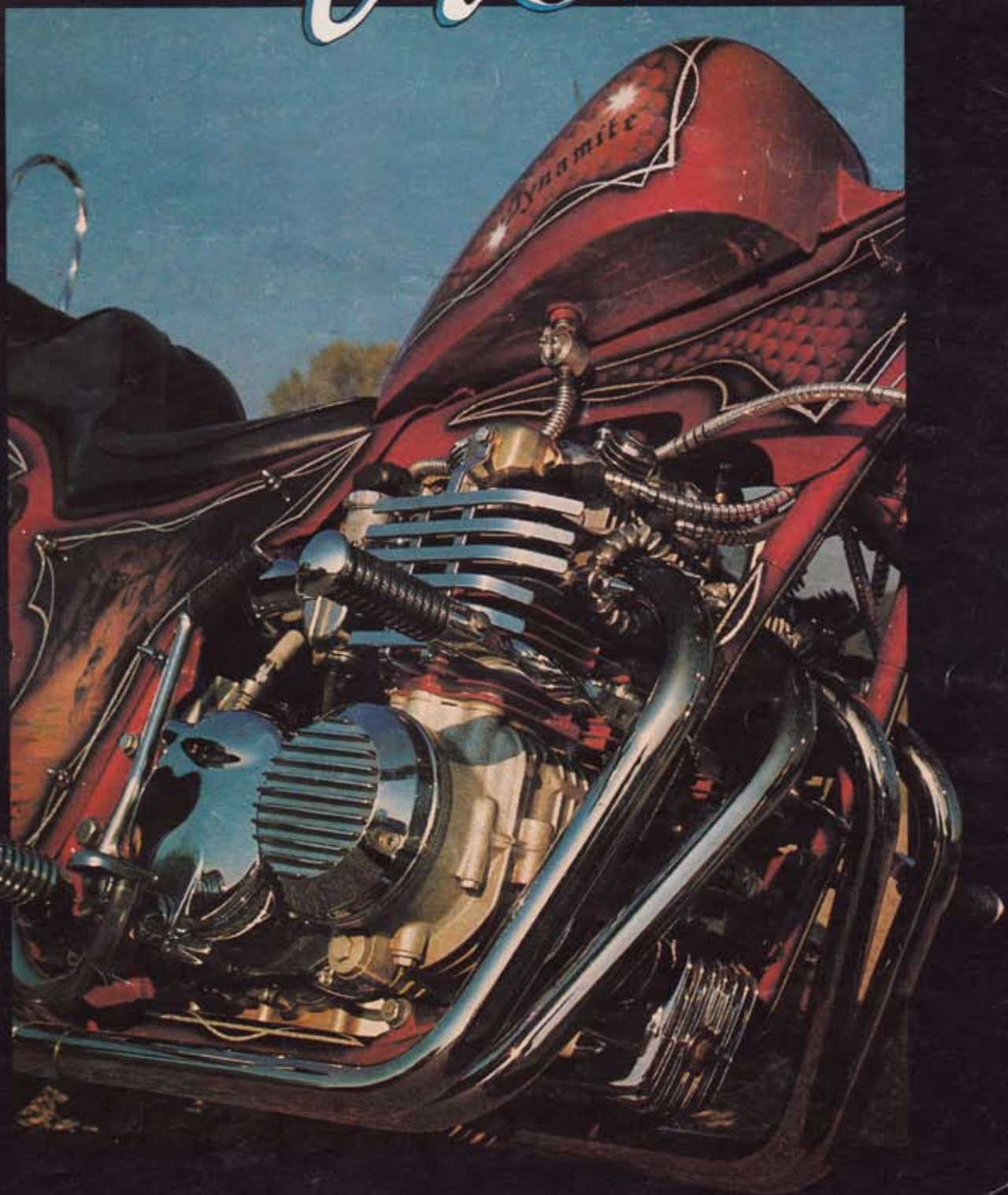
MULTI- TEST(2)

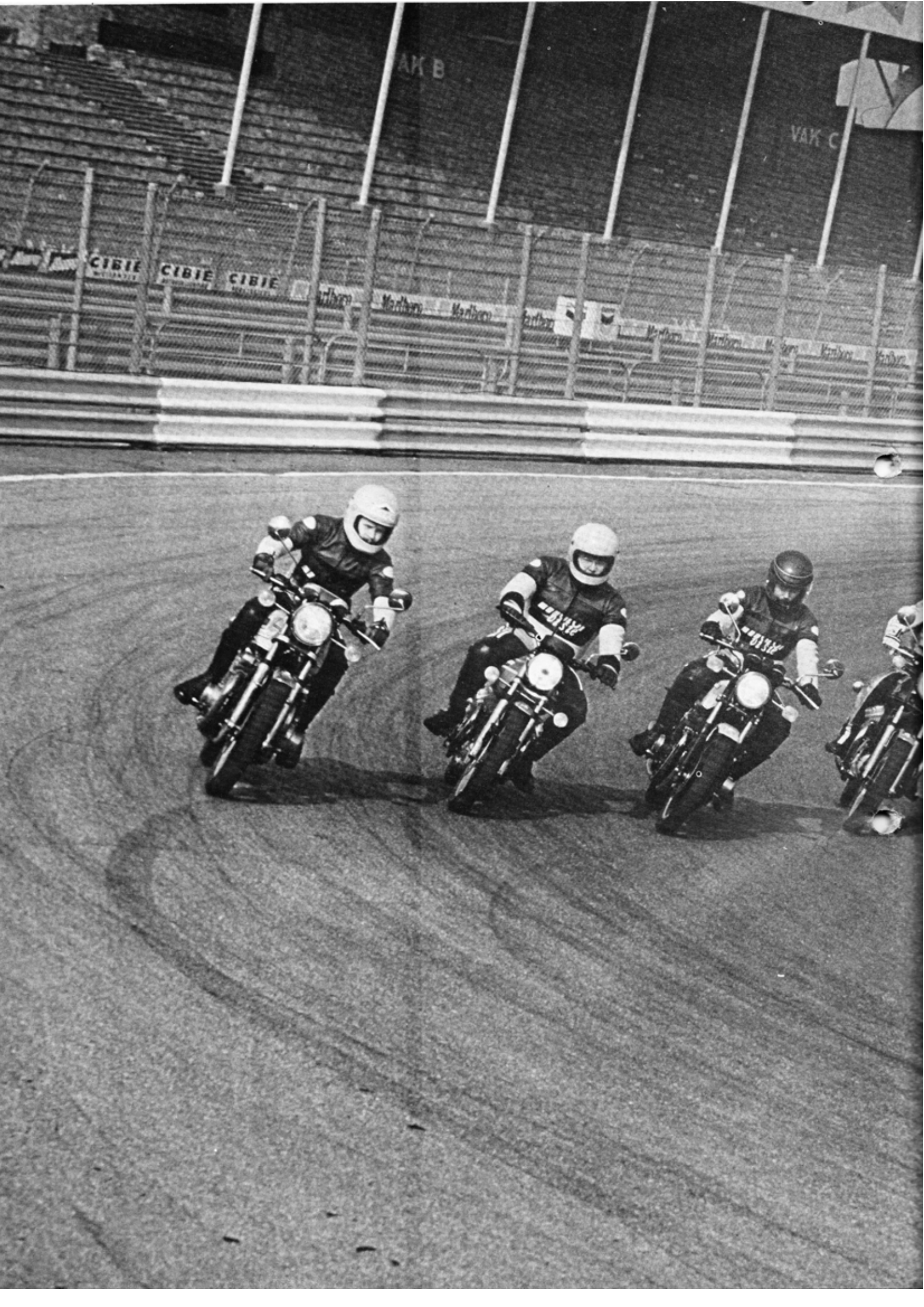
Het vervolg van
de slag tussen de
halve liters

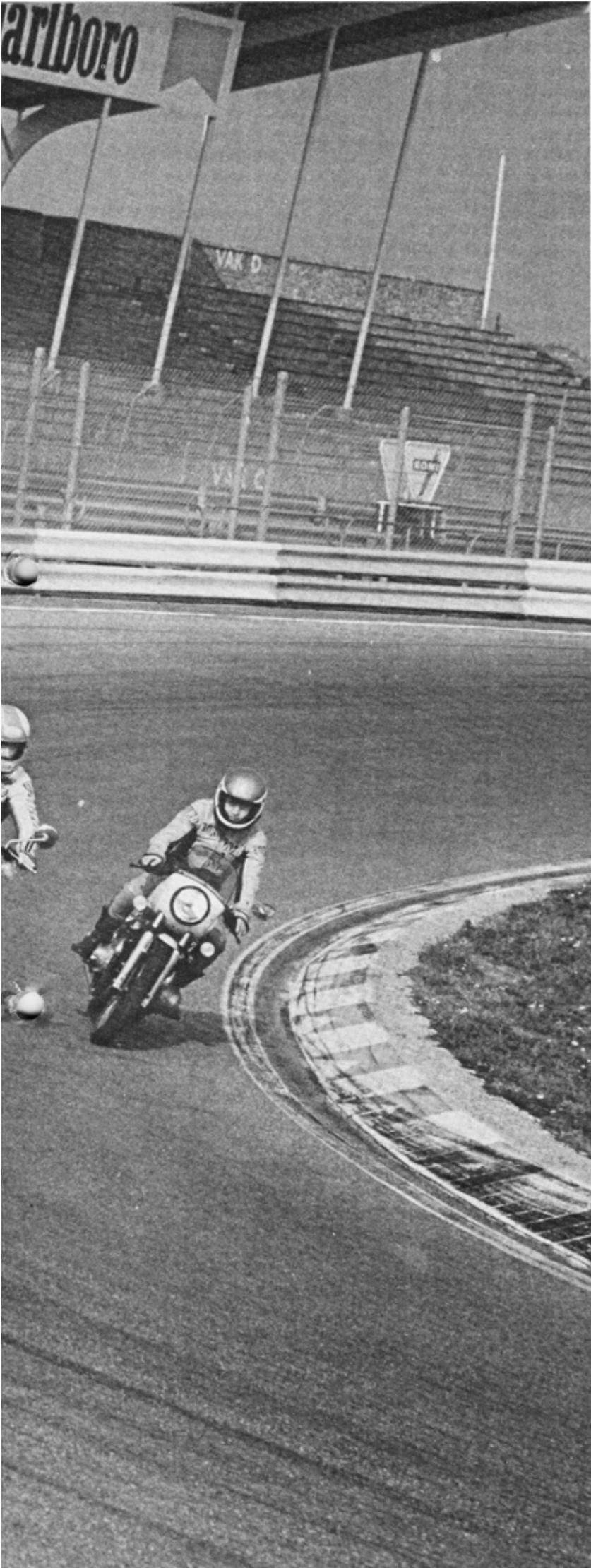
"LAMP" BERNIE SCHREIBER

HET GROTE VERGAPEN

De custom-bike:
gebouwd om op
te vallen







MULTI-TEST (SLOT)



MOTO GUZZI V50 SUZUKI GS550 HONDA CX500 KAWASAKI Z500 BENELLI 504

Zoals we in de vorige aflevering al vermeldden zijn niet alleen prestaties zaligmakend. Alex George gaat in zijn kolom dieper in op de stuurkwaliteiten van de machines, maar denkt daar als racer anders over dan de normale gebruiker. Het weggedrag bij 'normaal' rijden is een andere zaak. De Benelli 504 bijvoorbeeld moet lijden onder het sportieve imago dat de fabriek zo graag aan deze machine heeft willen geven. De zitpositie is op het circuit al wat verkrampt, maar bij lange ritten is die zeker voor grote rijders onbruikbaar. De kleinste testrijder had echter weer nauwelijks problemen daarmee. 'Lekker sportief' was zijn commentaar, en inderdaad,

voor wie de 1.70 meter niet al te royaal overschrijdt biedt de 504 plaats genoeg. Een andere machine die duidelijk als 'klein' ondervonden werd, is de Guzzi V 50. De motor toont en is uiterst compact wat naar voren komt wanneer je op de machine gaat zitten. De voeten komen altijd makkelijk aan de grond, de zitpositie is smal en door het zeer lage gewicht is de Guzzi ook aan de hand uiterst makkelijk te hanteren.

De zitpositie van de Guzzi is volkomen aangepast aan het toeristische werk. Je zit lekker ontspannen, een tikkeltje recht op wat met de prestaties van deze machine uitstekend overeenkomt. Het alerte blok en lage gewicht geven in



De grootste verrassing op Zandvoort was voor mij de kleine Benelli. Ik had de 504 al eerder dit jaar gereden voor een roadtest, maar toen kon de machine niet veel indruk op me maken. Gek genoeg zag ik de Benelli na de confrontatie met de drie Japanse machines plotseling heel anders, de 504 had makkelijk de winnaar op het circuit kunnen worden wanneer niet de gewraakte middenbok gebruikt was. Een fout die op het tekenbord en niet op het circuit gevonden had moeten worden. Jammer, want de stuurkwaliteiten van de 504 zijn verder formidabel. Het integrale remsysteem werkt voortreffelijk bij noodstops, maar ik vind het een nadeel voor een sportmotor omdat je er te veel aan wennen moet. Een minpunt is ook het stuur dat te laag en te ver naar achteren geplaatst is in relatie met het zadel, terwijl de voetrusten weer te ver naar voren staan (voor een sportmachine). Ik vond de 504 een prettige machine, maar de Benelli laat wat frustraties achter omdat met iets meer zorg het de beste machine van de vijf had kunnen zijn. De Honda CX 500 is juist met de uiterste zorg ontworpen en gebouwd. De machine deed het eigenlijk goed in alle proeven, met uitzondering van remmen en wegligging. De stuurkwaliteiten hadden vooral te lijden in de lange vloeiende bochten achterin het circuit. Vooral met het vermogen erop en in de nieuwe chicane gedroeg de CX zich onstabiel. Bij lagere snelheden viel het allemaal best mee en was de CX ondanks een gewicht van zo'n 220 kilo strak te sturen. De remmen waren niet in staat om bij echt snel rijden de

machine snel genoeg af te stoppen. De remwerking was goed, maar grotere schijven voor zouden het veel beter doen. De CX is een van de snelste machines zowel in topsnelheid als acceleratie, terwijl de goede verhoudingen van de versnellingsbak het mogelijk maakte om de levendige motor ideaal te bespelen. Voordat de punten opgeteld waren leek de Honda vlot te gaan winnen, niet door uit te blinken in enkele facetten, maar door overal redelijk goed in te zijn. Het is moeilijk om de Guzzi met de anderen te vergelijken, omdat de Guzzi in wezen een toermachine is. Hoewel het niet de snelste 500 in de wereld is, bleek de kleine Guzzi opvallende trekjes te hebben. De gematigd getuned motor ruikt zeker niet de armen van je lijf bij het accelereren, maar de motor heeft een goede topsnelheid en uitstekend bruikbaar middengebied. De verhoudingen van de versnellingsbak liggen wat verder uit elkaar dan bij de Benelli om gebruik te maken van het ferme koppel bij lage toeren. Echt snel schakelen ging niet zo best, een fractie van een seconde wachten gaf veel betere resultaten. De stuurkwaliteiten zijn uitstekend afgestemd op het vermogen van de motor. Onder alle omstandigheden bleef de motor stabiel en vooral voorspelbaar. De Guzzi kan moeiteloos van links en naar rechts gegooid worden en blijft daarbij precies gaan zoals je wilt. De voorvork en de vering achter zijn prima afgestemd op het gewicht van de motor en konden de hobbels en richels van Zandvoort gemakkelijk aan. Het integrale remsysteem werkte merkwaardig genoeg beter op de Guzzi dan op de Benelli. Het was gevoeliger en meer positief te bedienen, terwijl het veiliger aanvoelde wat waarschijnlijk te wijten was aan de betere zitpositie van de Guzzi. Een puntje is wel de snelheidsmeter die op het rechte eind boven de 200 kilometer kroop. . . . Maar ik mocht de Guzzi, de machine heeft een boel karakter en is goed gebouwd, iets wat je voelt én ziet aan de V 50 II. Ik had van de Kawa meer verwacht aan de hand van het 'racy' uiterlijk dan er op het circuit uitkwam, de grote 1000 cc machines zijn al

een levende legende geworden, maar het kleine broertje heeft nog lang te gaan voordat hij de status ook bereikt. Het blok produceert genoeg toeren en vermogen. Onderin loopt de machine mooi weg vanaf lage toerentallen, maar bij de 9000 omwentelingen lijkt de Kawa lucht te kort te komen. Misschien dat dat de karakteristiek van de motor is en wanneer dat zo is zou een kleiner achtertandwiel voor een hogere topsnelheid aanbevelenswaardig zijn. De bak schakelde voortreffelijk. De eerste versnelling ligt laag, 2, 3, 4 en 5 dicht bij elkaar. De Kawa lijdt aan het Japanse euvel van een te slappe voorvork die de motor alle kanten op stuurt wanneer je in de bocht over hobbels gaat. Ook gaat de motor daarmee moeilijk van zijn lijn af, omdat dan een harde vork ideaal is. Tenslotte is de vorkhoek nogal steil waardoor het voorwiel de neiging heeft om te gaan zoeken. De remwerking van de grote schijven is ongelooflijk, bij lage snelheden kon alles geblokkeerd worden maar bij hogere snelheden was er echt veel kracht nodig om hard af te remmen. De Kawa was de snelste op het circuit. De machine voelt véél sneller aan dan bijvoorbeeld de CX 500, maar de winst is marginaal. De Z 500 is een sportieve kleine machine maar ondanks alles voelt de Z 500 nog niet compleet aan. Alle ingrediënten zijn er, alles zit op zijn plaats maar het vonkje dat de machine perfect zou maken

mankeert nog. Naar mijn subjectieve mening komt de Suzuki als winnaar uit de bus. De GS 550 krijgt van mij meer punten dan de rest. Hoewel de dohc viercilinder niet zo snel was als de Honda, accelereert de Suzuki prima met een vloeiend vermogen tot 10.000 toeren. De carburatie was goed zonder ook maar een spoor van een gat in het hele bereik. Hoewel een zesbak eigenlijk onnodig is, was het een plezier om er mee te spelen en kon ook plat liggend perfect geschakeld worden. Op het rechte eind zakte de snelheid iets wanneer van vijf naar zes werd geschakeld, meer een overdrive dan een hoogste versnelling dus. Een heel goede wegligging (jammer dat ook deze vork was) terwijl de smalle voetrusten het mogelijk maakten dat je lekker in elke machine op een hoogst interessante manier de bocht in te gooien! Na de testdag op Zandvoort was mijn conclusie (zoals ik eigenlijk ook al verwacht had) dat de Italiaanse machines niet alleen beter stuurden, maar ook pittiger remden. Ik heb me altijd aangetrokken gevoeld tot de strakke sportieve lijnvoering van de Italiaanse machines, waarschijnlijk ook omdat ze mijn race-instinct aanspreken! De Japanse fietsen daarentegen zijn betere allrounders terwijl de Japanse zorg voor detail ze tot goede waar voor je geld maken. Tot slot nog even mijn persoonlijke lijstje:

	Kawasaki	Benelli	Honda	Guzzi	Suzuki
Motor	8	8	9	6	7
Versn.bak	8	8	7	7	8
Weggedrag	6	8	6	8	8
Zit	7	5	7	7	8
Remmen	7	7	6	8	8
Uiterlijk	6	7	7	7	7
Totale indruk	7	6	8	7	8
totaal aantal pnt.	49	49	50	49	53

combinatie met die zitpositie een 'wat kan me gebeuren' gevoel waarmee je de V 50 érg hard kan rijden. In tegenstelling met de 504 en V 50 voelen de Kawasaki en de Suzuki als aanzienlijk

zwaardere machines aan. De Kawasaki is daarbij nog de machine die compacter overkomt. Bij de roadtest van de Z 500 spraken we over een 'brommerachtige' zitpositie. Je zit tamelijk hoog te paard



en vrij ver naar voren op de buddy. De Suzuki geeft daartegen een meer gestrekte zitpositie, wat voor een groot deel te danken is aan het vlakke en lage stuur.

Wanneer het om een comfortabele zitpositie gaat wint de Honda het moeiteloos. Het grote en brede zadel plus de royale afmetingen van de machine zorgen ervoor dat iedere rijder plaats zát heeft op de CX. De houding is toeristisch gehouden terwijl een passagier ook een vorstelijk deel van de buddy tot zijn beschikking heeft.

Het rijklaar gewicht van de machine is altijd een leuk gegeven. We tankten daarvoor alle machines tot de rand toe voel om ze daarna op de weegschaal te plaatsen. De verwachting dat de CX 500 wel de zwaarste machine zou zijn kwam nu eens niet uit. Verrassend bleek dat de Suzuki 550 te zijn die op onze weegschaal een totaal van 231 kilo bleek te wegen. Tweede werd de Honda met 221,5 kilo gevolgd door de Benelli met 212 kilo, de Kawasaki bleef net onder de 200 kilo grens met 198 kilo terwijl, wat wel te verwachten was, de Guzzi veruit de lichtste machine bleek te zijn met een rijklaar gewicht van slechts 175,5 kilo. Ter vergelijking nog even de fabrieksopgaven van het lege gewicht of beter gesteld het 'droge' gewicht zonder brandstof, olie of koelvloeistof. De Suzuki wordt dan opgegeven voor 218 kilo, de Honda 200 kilo, de Benelli 183 kilo, de Kawasaki 192 kilo en de Guzzi 152 kilo.

De Japanners doen in gewicht dus nauwelijks onder voor de 750 cc broertjes, zeker de Suzuki geeft in dat opzicht weinig winst. Opvallend

is wel het lage gewicht van de Guzzi waarbij de winst voor een groot deel wordt geboekt door het lichte tweecilinderblok.

Nu we toch met gewichten in de weer zijn is het aardig om te vermelden wat het maximum toegelaten totaalgewicht van de machines bedraagt. Jammer genoeg ontbreken daarvoor de cijfers voor de Benelli en de Kawasaki omdat we dat niet op het typeplaatje terug konden vinden. Voor de Honda, Suzuki en de Guzzi bedraagt dat respectievelijk 397, 380 en 360 kilo wat betekent dat de machines een last mogen torsen van 175,5, 149 en 184,5 kilo. Waarden die in de praktijk niet zelden overschreden zullen worden. Met twee (aangeklede) rijders haal je zo een totaal gewicht van 150 kilo, zodat er voor de bagage bar weinig overblijft. Volg altijd de instructies voor de bandenspanning die in het geval van maximum belading drastisch verhoogd moet worden!

Vering

Een categorie waarin de Honda hoog scoorde. Wanneer we het comfort van de machines gaan bekijken blijkt de CX zijn berijder het meeste te verwennen. Jammer alleen dat dat wel ten koste gaat van de stuureigenschappen. Tweede op de lijst werd de Suzuki met een gering verschil met de Kawasaki. Beide machines zijn wat straffer geveerd dan de CX, maar bieden genoeg comfort om ook op lange ritten genoeglijk te kunnen toeren. De Guzzi deed het al helemaal niet slecht. De vering achter is wat stug, terwijl de veerwegen wat langer hadden

	Kawasaki	Benelli	Honda	Guzzi	Suzuki
Motor	7,75	7,25	8,5	6,75	7,5
Versn.bak	7,75	7,25	7	6,50	8
Weggedrag	7,75	7	5,5	8	8,25
Zit	7,25	4,75	7,25	7,25	7,75
Remmen	8,25	7,25	6,75	8	8,5
Uiterlijk	7,75	8	6,5	8,25	8
Totale indruk	7,75	6,25	7,5	7,5	8,5
Totaal aantal punten	54,25	47,75	49,0	52,25	56,5

De gegeven punten per onderdeel zijn berekend uit de cijfers van de drie redactieleden en van onze medewerker Alex George - wiens lijstje ook apart vermeld is. Totaal kunnen per machine 70 punten verdiend worden.

mogen zijn. De Benelli wordt ook op dit punt een buitenbeentje. Door de zitpositie en de stugge vering krijg je alle klappen die de weg kan opbrengen ook helemaal te voelen. Aan de andere kant geeft het voordeel voor de stuurkwaliteiten, maar verwacht van de 504 niet dat hij de weg voor je 'gladstrijkt'.

Bedieningsgemak

Wanneer je dit begrip laat slaan op het omgaan met de machine met afgezette motor, dan is de Guzzi de grote winnaar. De V 50 kan je als een bromfiets in je schuurtje wringen, waarbij het makkelijker is om de achterhand even op te tillen dan de machine van de middenbok te halen. Tegenpool is de CX die gewoon looiig aan de hand voelt. Alle middenbokken waren goed te gebruiken, ook de jiffy's gaven geen problemen. De dashboards van de Japanse machines waren stuk voor stuk beter dan de Italiaanse exemplaren. De Guzzi en de Benelli hebben de bekende Veglia klokken die te klein zijn om makkelijk af te lezen. De verlichting is matig terwijl de controlelampjes te zwak zijn om ook in daglicht snel opgemerkt te kunnen worden. Afgezien daarvan overdrijven de snelheidsmeters van beide machines geweldig, zo'n twintig kilometer te véél aanwijzen is toch wel al te gortig. Uitbinker was de Suzuki met klokken die precies onder de juiste hoek staan en die in het donker fantastisch goed verlicht zijn met een oranje-rode gloed. Grappig is ook de aanduiding van de stand van de versnellingsbak wat digitaal wordt aangegeven. De Honda heeft een redelijk overzichtelijk instrumentenpaneel een extra vermelding moet worden gegeven voor het slimme zekeringkastje op het stuur. De Kawasaki beschikt over een sober, maar efficiënt dashboard zonder veel opsmuk. Het is goed af te lezen, ook in het donker. Opvallend is wel dat alleen nog de Italianen het toch uiterst handige verklikkerlampje voor de dynamo hebben. De Japaners gaan er zeker van uit dat dat onderdeel het eeuwige leven heeft.

Nog een opmerking over het kuipje van de 504. Het geeft een aardige noot aan de sty-

ling van de machine, maar efficiënt is het zeker niet. Daarvoor zijn de afmetingen ervan gewoon onvoldoende, terwijl de ruit bij langere ridders het zicht op de tellers ontnemt. Van alle machines heeft alleen de Honda de choke op het dashboard, bij de andere machines wordt die op de carburateurs gevonden. Bij de Guzzi zit het bekende witte lipje van de Dell Orto carburateur nogal ongelukkig ver weggewerkt.

De bedieningselementen op het stuur gaven weinig problemen. De Italianen doen erg hun best en trekken ook snel bij. Het is allemaal nogal priegelig maar na verloop van tijd went het best.

De Kawasaki was de enige machine waarbij het stuurslot direct met het contactslot gekoppeld was. Een handige oplossing, in ieder geval beter dan dat gewriemel onderaan het balhoofd. Merkwaardig overigens dat vrijwel alle Italiaanse machines met maar één spiegel geleverd worden (het wettelijk minimum). Twee stuks staat toch wel zo prettig. Bij de Suzuki zijn de spiegels in silent-blocs gemonteerd wat duidelijk het beste resultaat gaf.

De Guzzi en de Honda zijn uiteraard gevrijwaard van alle rompslomp die het kettingspannen geeft. Voor de andere machines geldt dat dat karwei met het aanwezige boordgereedschap geklaard kon worden. De kwaliteit ervan is zoals verwacht werd in alle gevallen bedroevend. De Kawasaki en de Suzuki waren voorzien van long-life kettingen met O-ringen, de Italianen hadden conventionele kettingen.

Alle machines waren voorzien van gegoten wielen, maar de onderlinge verschillen zijn enorm. De Honda is de enige die voorzien is van tubeless (binnen-bandloze) banden. De CX had dan ook de bekende Comstar wielen met het MT profiel voor het velgbed. De Guzzi en de Benelli deelden dezelfde wielen, een WM 2/1.85 x 18 achterwiel in beide gevallen geschoeid met Michelin M 38 banden als standaard. De Suzuki heeft een 1.85 J velg voor en een 2.15 exemplaar achter, net als de Kawasaki. Van standaardisering is dus geen sprake, alleen wordt een velgbreedte van 1.85 voor en 2.15 achter alge-

meen als ideaal voor deze klasse gezien.

Uiterlijk

Er is bijna geen onderdeel in een test dat zo moeilijk te beoordelen is als het uiterlijk. Unaniem werd bijvoorbeeld de Benelli 504 als de ster van de show gezien. Het puur sportieve uiterlijk en de frisse kleurencombinatie van de 504 maakt het tot een zeer geslaagd ontwerp.

Hoewel de Guzzi volkomen anders is, scoorde de machine ook hoog in dit opzicht. Op de een of andere manier komt de V 50 vertederend over: 'een lief fietsje' was een vaak genoteerde uitspraak. En inderdaad komt de V 50 ook als een bijzonder goed geproportioneerd en gestyleerde motor over.

De Kawasaki viel op door het sobere en daardoor aantrekkelijk uiterlijk terwijl de Suzuki wel het meeste gewone, maar toch opvallende gezicht had. Ook vrijwel zonder tegenprutelen werd het uiterlijk van de CX het hardvochtigste beoordeeld. Voor de inspanning van Honda om met wat anders te komen kon nauwelijks waardering worden opgebracht. Het is en blijft een lelijk ding, maar juist daardoor is de CX nauwelijik met een andere machine te verwisselen. In ieder geval wen je er aan.

Qua afwerking waren de Honda en de Kawasaki het beste. De Italianen zien er in deze vorm ook al veel verrijnder uit dan vroeger het geval was, maar missen hier en daar nog wat puntjes. Met name geldt dat voor het chroomwerk van uitlaten en dempers terwijl ook verchromde bouten en moeren snel het beruchte roodbruine uiterlijk krijgen. Ook de pijpen van de uitlaten van de Guzzi krijgen snel alle kleuren van de regenboog, een verschijnsel dat de Japaners door gebruik te maken van dubbele pijpen effectief bestreden hebben. De Suzuki lijdt aan een slordige bedrading die op te weinig punten is vastgemaakt. Plastic snelbindertjes lijken ons toch niet zo prijzig.

Financieel

Gelukkig bestaat er heftige concurrentie op de Nederlandse markt die de prijzen

scherp houdt. De halve liter klasse biedt motoren aan die heel betaalbaar zijn. Vergeleken met de superbikes die tegen het dubbele aan kosten geeft een halve liter gewoon veel waar voor zijn geld. Prijswinnaars zijn de Benelli 504 en de Guzzi V 50 II voor respectievelijk 6990 en 6999 gulden. Het goedkoopste is de Suzuki GS 550 die voor 5999 piek weggaat terwijl de Honda CX 500 en de Kawasaki Z 500 daar net tussen in liggen met 6700 en 6498 gulden. Het betreft hier altijd de prijzen van volkomen standaard machines terwijl de opgegeven prijs de catalogusprijs inclusief de BTW is. In een marge van duizend gulden liggen de prijzen waarbij Suzuki traditiegetrouw de bodemprijs aangeeft en de Italianen als altijd in de bovenste regionen zweven.

Een WA verzekering kon voor alle machines op 328 gulden per jaar, terwijl een all risk verzekering aanmerkelijk duurder uitkomt en wel 1993 gulden voor alle machines met uitzondering van de Suzuki die door de prijs van net geen zes mille op 1733 gulden per jaar uitkomt. Het betreft hier prijzen die gebaseerd zijn op de KNMV tarieven waarbij een minimum leeftijd van 23 jaar gehanteerd wordt. Andere bedragen zijn dus zeer wel mogelijk. Aan wegebelaasting betaal je voor alle machines 171 gulden per jaar of 45 gulden per kwartaal.

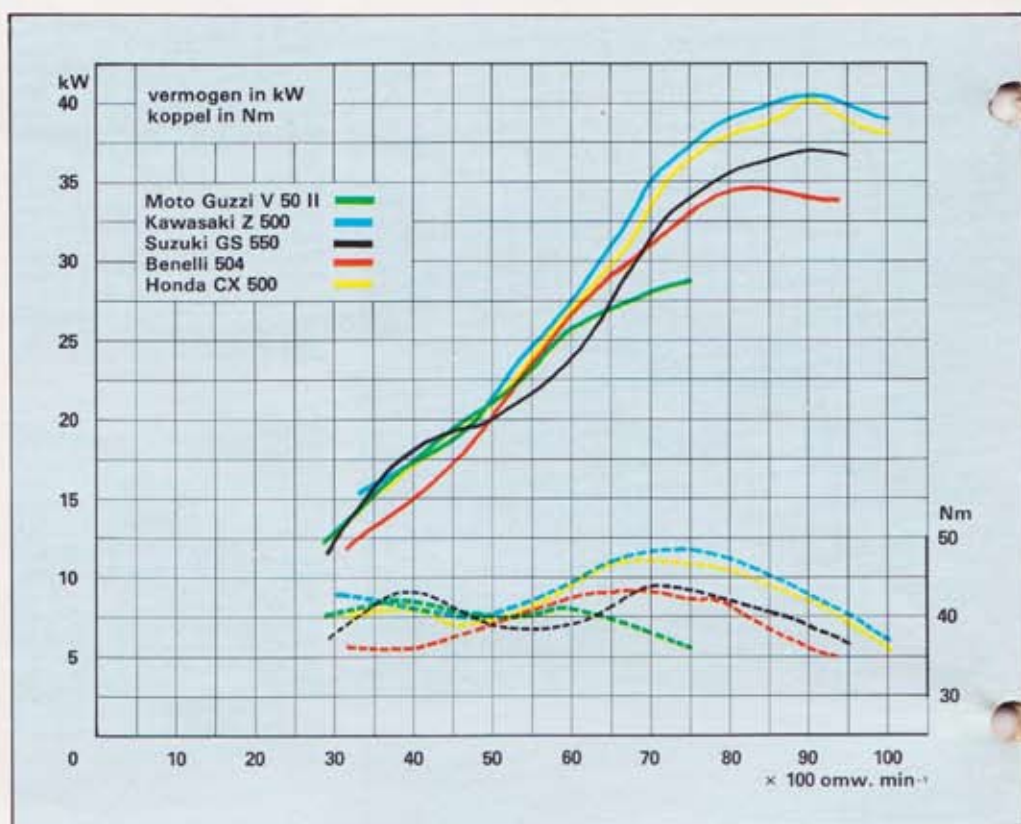
Conclusie

Waar een vergelijking wordt gemaakt, moet ook een winnaar uit de bus tevoorschijn komen. Voordat we zo ver zijn nog een paar algemene opmerkingen. Het karakter van de machines verschilt sterk. Alleen al aan het uiterlijk kan een conclusie worden getrokken, die door de test alleen maar bevestigd wordt. De Honda CX 500 is de toermachine bij uitstek van de vijf. Comfort is het sleutelwoord dat door waterkoeling en cardantransmissie geaccentueerd wordt. De royale afmetingen en zeer goede prestaties maken de CX geschikt voor relaxed toerwerk, een goede stuurmachine die het op dat punt echter niet op kan nemen tegen de overige vier. De Moto Guzzi V 50 II valt ook in het vakje van de toermachi-



nes. Een uitzonderlijk makkelijk te rijden machine die door een laag gewicht prima stuurkwaliteiten bezit. Opvallende techniek en een exclusief uiterlijk bestempelen de Guzzi tot een prettig rijdende machine. Niet een bestseller, wel een zeer plezierig alternatief voor de toerrijder. De Benelli 504 had als sportieve machine wel de meeste punten kunnen verzamelen op het circuit. Een ronduit voortreffelijk sturende machine die onverdiend gehandicapt wordt. Door de zitpositie gedoemd om alleen voor de super sportieveling geschikt te zijn en daarom bij voorbaat

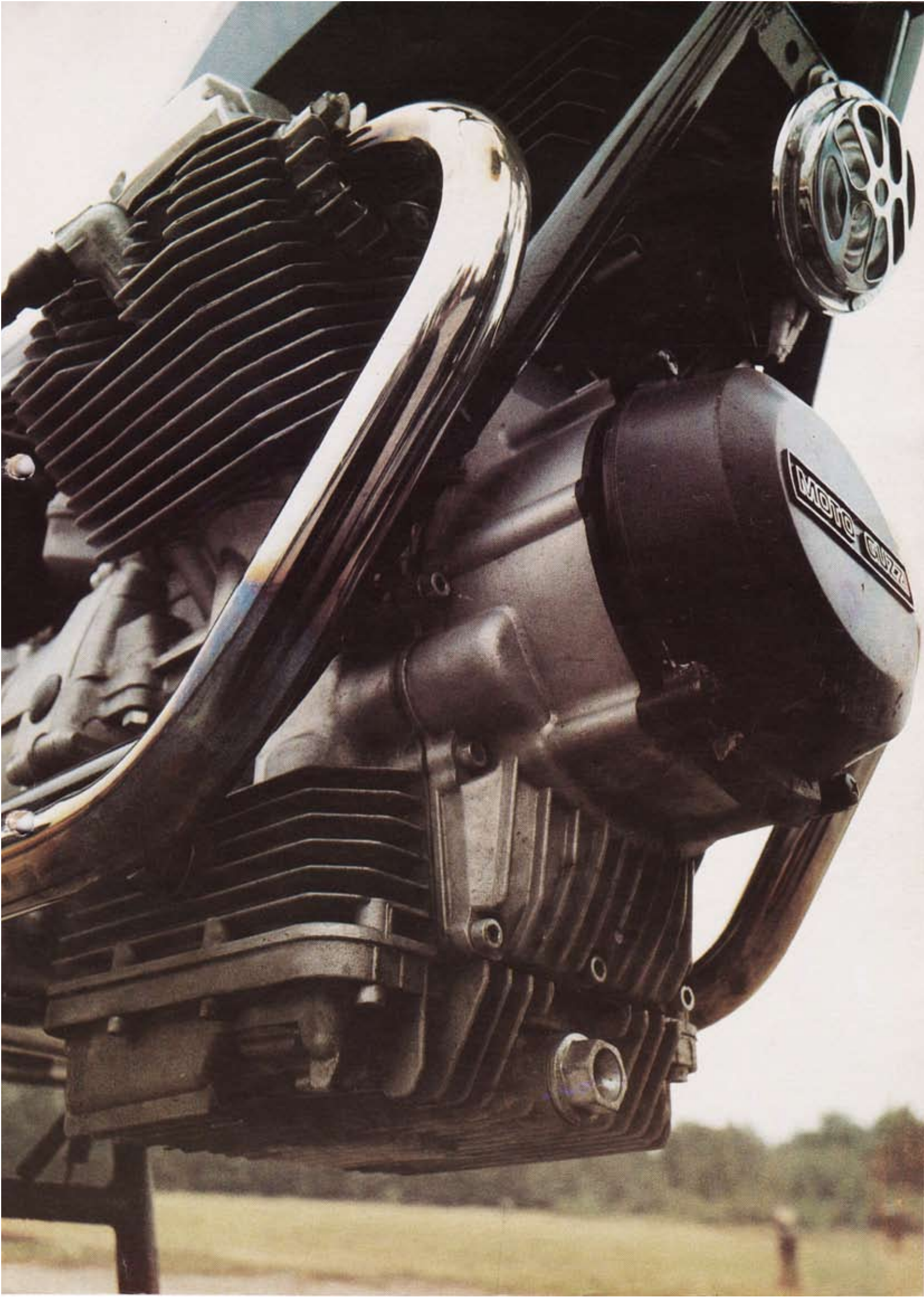
al uitgeschakeld als all-round winnaar. Een fraai uiterlijk verraadt het exotische karakter dat velen aanspreekt. De Kawasaki 500 toonde zich sterk op het circuit, maar verraadt dat het concept nog volkomen nieuw is. Goede prestaties verpakt in een aantrekkelijk jasje maakten de Z 500 tot een serieuze kandidaat om winnaar te worden. De combinatie van lage prijs, snelle rondetijden, goede toereigenschappen en vlot uiterlijk waren er verantwoordelijk voor dat uiteindelijk de Suzuki GS 550 als beste machine van de vijf beoordeeld werd.



De 550 bleek te zijn wat in de sportwereld als een 'puntsprokkelaar' aangeduid wordt. In alle categorieën scoorde de 550 hoog, zonder een echte uitspringer te zijn. Constant in de prijzen vallen betekent echter wel dat je totaal ongemerkt hoog wordt en dat is precies wat de Suzuki deed. De machine verloor niet drastisch op een enkel punt en werkte zich zo naar de top. Wel verdiend, want na alle machines gereden te hebben was de totaalimpresie van de Suzuki het beste. Het feit dat de 550 de laagste prijs draagt en niettemin daarvoor prima prestaties in ruil

geeft gaf de doorslag. Het is opmerkelijk dat de in wezen minst opvallende machine het beste beoordeeld werd.

De Suzuki mist de charme van een Italiaan, het comfort van de Honda en het felle van de Kawasaki. Wat de 550 wél heeft is een groot deel van de afzonderlijke kwaliteiten van de verschillende machines, want de Suzuki combineert in één motor een deel comfort, prestaties en uiterlijk. Het is Suzuki gelukt om onopvallend van de 550 een doorsnee motor te maken in de beste bedoeling van het woord. En dat is opvallend.



BRIDGESTONE

motorbanden
echt beter



HENZE IMPORT B.V.

VERRIJN STUARTLAAN 44
2288 EN RIJSWIJK

TELEFOON: 070 - 90 45 45

Bridgestone, echt beter onder alle rijomstandigheden.