

Motor visie

27 oktober 1979
1e jaargang
f 3.50 - Bfr. 58

21

TEST SUZUKI SP370

Een straatfiets
voor het zand, of
een enduro voor
het asfalt?

HET WILLIGE LICHT- METAAL

De kunstwerkjes
van gieter Harry
den Boer

ALLES OVER HET PROEF- RIJ- BEWIJS

We wijzen de
weg in het amb-
telijke doolhof

VERGELIJKINGSTEST

MOTO GUZZI V50, SUZUKI GS 550, HONDA CX500
KAWASAKI Z500, BENELLI 504





MULTI-TEST



MOTO GUZZI V50 SUZUKI GS 550 HONDA CX500 KAWASAKI Z500 BENELLI 504

Zo'n 10.000 kilometer op de straat, 200 rondjes op het circuit van Zandvoort, ontelbare acceleratiesprints en veel warme uren op de rollenbank waren nodig om de kwaliteiten van vijf motoren uitputtend te beproeven. Vijf middenklassers in de halve liter klasse, drie viercilinders en twee twins. Drie kettingfietsen en twee cardanmotoren die rechtstreeks met elkaar op verschillend terrein onderling geconfronteerd werden. Uitblinkers bleken in andere situaties tegenvallend, toegeschreven of verwachte kwaliteiten werden met de stopwatch in de hand soms wreed ontmaskerd.

Drie Japanners en twee Europese motoren, uit het land van de rijzende zon komen de Suzuki GS 550, de Kawasaki Z 500 en de Honda CX 500. Italië leverde de Moto Guzzi V

50 II en de Benelli 504. Stuk voor stuk geen superbikes, maar machines met een filosofie die steeds meer aanhangers gaat krijgen. Halve liters combineren namelijk van nature een aantal eigenschappen die deze klasse aantrekkelijk maakt. Ze zijn niet zo vreselijk duur, tussen de zes en zeven mille, zijn door een gematigd gewicht handelbaar, terwijl de rijkosten en het onderhoud binnen acceptabele grenzen blijven. Daarnaast waren de prestaties van alle machines zodanig dat je nooit met een rood hoofd op de snelweg bij tegenwind achter een vrachtwagen hoeft te blijven hangen, terwijl in de sprint 98 procent van het Nederlandse wagenpark mismoedigend achter zal blijven.

Uit deze multitest kwamen zo'n vracht gegevens vrij, dat we de test in twee gedeeltes



hebben moeten opsplitsen. Afgezien daarvan zijn veel metingen verpakt in tabellen, die je zelf naar je eigen eisen kan interpreteren. Alex George heeft zijn eigen uitgesproken mening over de machines, kritiek en lof die je in de

volgende aflevering zal aantreffen. Daarin ook de technische gegevens, de vermogensgrafieken van de verschillende motoren en de conclusie. Omdat een motor niet alleen beoordeeld kan worden aan de hand van nuchtere cij-

fers, zijn de tabellen op zich niet zaligmakend. Vandaar dat ook een opsomming met de persoonlijke beoordeling van de testmotoren niet ontbreekt. Want een motor koop je niet alleen aan de hand van de prestaties die het ijzer le-

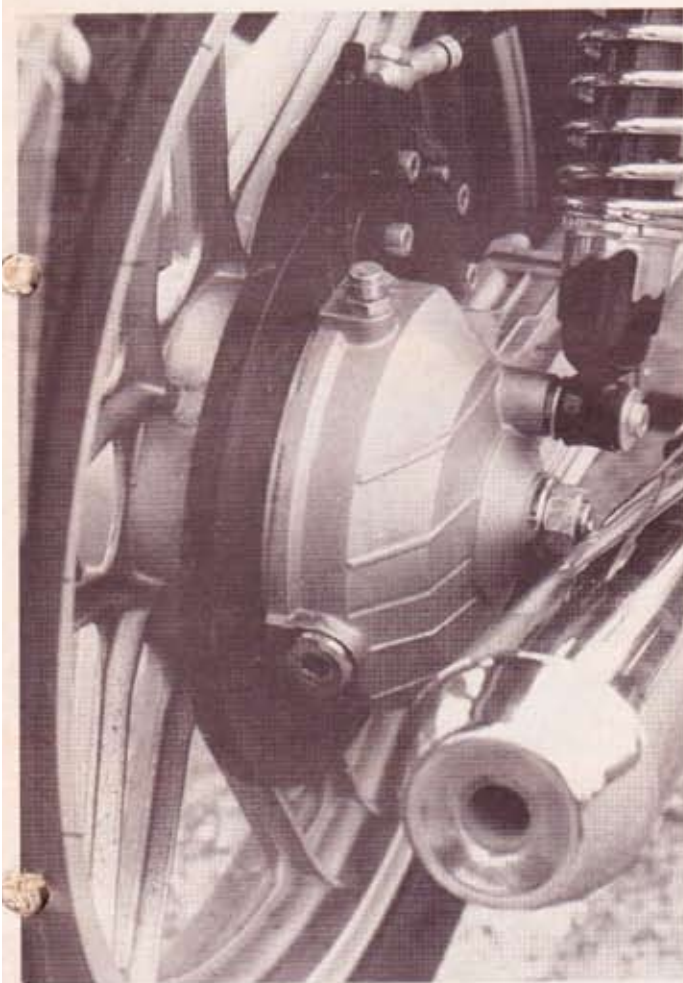
vert. Net zoals motorrijden een individuele zaak is, zo is ook de keuze van je machine een persoonlijke aangelegenheid. De keus van de motoren is gebaseerd op verschillende gegevens. Om met de Japaners te beginnen; de Honda

CX 500 is een machine met een toerhart. Waterkoeling, cardantransmissie en een excentriek uiterlijk onderscheiden de CX van andere Japanners, reden om de motor te vergelijken met de meer conventionele vierpitters van Suzuki en Kawasaki. Die twee laatste zijn wat je kan noemen 'klassieke' Japanners. De GS 550 heeft een klein inhoudsvoordeel, de Kawasaki is wat compacter en lichter geconstrueerd. Beide sportieve fietsen, wat aansluit bij de

technische opvatting. Belangrijk is daarbij dat alle machines in vrijwel dezelfde prijsklasse liggen. Wie uit winkelen gaat voor een middenklasser kan in principe uit alle vijf kiezen. Waarbij weer naar voren komt dat de Italiaanse school met kleinere productielijn prijziger uitvalt dan de Japanse motoren. Geen van de vijf machines is uitgesproken duur, maar dat houdt ook in dat geringe prijsverschillen bepalend kunnen zijn. Maar eerst de technische kant.

op. De Guzzi heeft het traditionele blok, met de talloze jaren ervaring van de 'dikke' broers erin verwerkt. De Honda heeft net als de V 50 een onderliggende nokkenas en stoterstangen, maar is verder voorzien van vloeistofkoeling en vier kleppen per cilinder. Op de rollenbank van de TH in Delft werd de pk race met een bandlengte voorsprong gewonnen door de Kawa. De Honda twin trok zich niets aan van de stoterstangen en wrong 40.3 kilowatt bij 8950

43.3 en 47 Newtonmeter. Opvallend was dat de Guzzi met 42 Nm nauwelijks onderdeed voor de Benelli met 42.8 Nm. Een karakteristiek die ook op de weg terug te vinden was. De Kawa trok de hoogste koppelfrafiek, de Guzzi de vlakste. Alle meetgegevens zijn grafisch weergegeven in een grafiek die in de volgende aflevering te vinden is. Op de weg bleek dat de viercilinders alledrie om veel toeren vroegen. De Suzuki GS 550 bijvoorbeeld doet tot zo'n



Twee machines met cardantransmissie. Links de Guzzi, rechts de Honda. Moto Guzzi heeft de schijffrem fraai integraal opgenomen in het cardanhuis, terwijl de lichtmetalen achtersvork gelagerd is in het motorblok. Honda doet het conventioneel met een trommelrem achter.

Benelli 504 die overduidelijk voor de super sportieveling is opgezet. Viercilinder techniek, uiterst handzaam formaat en racy zitpositie maken de 504 een motor voor de enthousiast. Net als de Benelli heeft ook de Guzzi V 50II een fikse portie exotica meegekregen.

Voor de Guzzi kenmerkt zich door opmerkelijke technische noviteiten en een volkomen eigen opvatting van hoe een motor gebouwd moet worden. Samengevat zijn er in deze groep duidelijk twee instellingen terug te vinden. De sportieve en de meer toeristisch, of beter gezegd prac-

Motoren

Alle vijf machines zijn in principe bekend, dus over de technische details kunnen we kort zijn. De Suzuki en de Kawasaki hebben een vrijwel gelijke opbouw. Dubbele nokkenassen en twee kleppen per cilinder plus het vertrouwde viercilinderconcept zijn naar Japanse begrippen heel gewoon. De Benelli 504 wijkt daar nauwelijks van af, maar moet het met een enkele bovenliggende nokkenas doen. De Guzzi en de Honda zijn weliswaar beide V-twins, maar daar houdt ook iedere technische vergelijking mee

toeren uit de twee cilinders maar de Kawasaki Z500 kwam net iets verder met 40.4 kW, terwijl de Suzuki GS 550 ondanks een iets hogere cilinderinhoud met 37 kW wat achter bleef. De Benelli 504 kon het Japanse geweld niet helemaal bijbenen met 34.5 kW. De Guzzi kwam aan 28.4 kW, maar daar moet bij vermeld worden dat deze vermogensmeting betrekking had op een V 50 model, alle andere metingen zijn gedaan met een V50 II. Het hoogste koppel trok de Kawa met 48.3 Nm, ook hier weer vlak gevolgd door de Suzuki en de Honda met respectievelijk

4000 toeren bijna niets, boven de 6000 toeren begint er leven in te komen en pas bij de 8000 toeren zit er echt pit in de machine. De Kawasaki volgt dat gedrag vrijwel op de voet, terwijl de 504 hetzelfde gedrag vertoont, maar dan allemaal een duizend toeren lager. De Guzzi bleef onderin lekker vermogen leveren, voelt zich tussen de 3000 en 7000 toeren helemaal kiplekker, maar levert ook het minste vermogen.

Resumerend verschillen de Kawa en de Honda nauwelijks, met licht voordeel voor de Z 500 die zowel het

hoogste koppel als vermogen van dit vijftal op de weg kan brengen.

Steeds belangrijker wordt het brandstofverbruik van de motoren. Met de stijgende benzineprijzen wordt het toch een factor die in de gaten moet worden gehouden en de Guzzi bleek in dit opzicht uit te blinken. Op een moordend traject knepen we de machine tot het uiterste uit en ondanks dat was de V 50 II met een liter 16.7 kilometer ver te rijden. Minst zuinig was de Benelli 504 die het tot 12.2 kilometer op een liter bracht en daarin nauwelijks met de andere twee viercilinders verschildte. 12.5:1 voor de Kawa, 12.7:1 voor de Suzuki. De Honda twin kwam op 13.0:1, maar marginaal beter dan de viercilinders. Het is bekend dat Italiaanse tweecilinders zuinig waren, maar de Guzzi steekt in dit geval torenhoog boven de concurrentie uit. Met een rustige rijstijl waren alle machines nog aanzienlijk zuiniger. De Japanners halen dan vlot 16:1, de Guzzi kan beneden de 20:1 komen. Tankinhouden verschillen weinig.

Op de Benelli na hebben de machines allemaal een tankinhoud van rond de 17 liter, de Benelli kan twee liter meer kwijt. De actieradius voor de Guzzi bedraagt met fel rijden dus 280 kilometer, van de Benelli 230 kilometer en van de Japanners gemiddeld 220 kilometer.

Prestaties

Pure prestaties zeggen in wezen weinig over een machine. Een motor die 200 haalt en daarbij als een dweil over de weg gaat kan moeiteloos in de praktijk overvleugeld worden door een machine die tien kilometer langzamer loopt, maar bij die snelheid uit de hand eet.

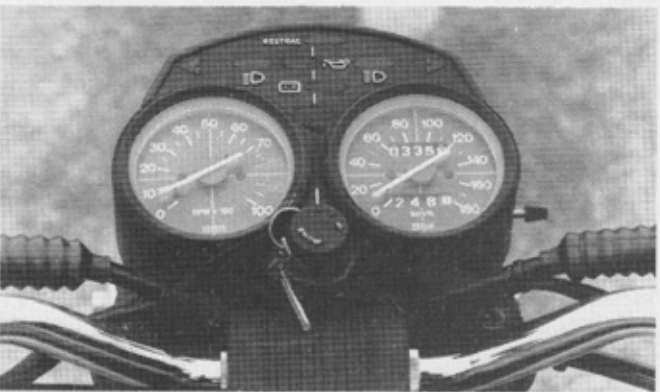
Alle metingen werden verricht met dezelfde rijder, na ver-

schillende runs in twee richtingen. Snelste is de Kawa met 174 kilometer top, vrijwel gelijk met de Suzuki en de Honda. De Guzzi moet zo'n tien kilometer prijs geven, de Benelli kwam nog iets lager. De beide Italiaanse machines bezaten hoogst leugenachtige snelheidsmeters, waarbij de 504 het wel heel erg bruin bakke. Liefst meer dan twintig kilometer méér is toch wel echt te veel van het goede. Maar ook de Japanse machines bleken gek te zijn op overdrijven. Zouden accurate tellers nou zo veel meer kosten? De acceleratie werd gemeten in twee gedeeltes en niet altijd is de snelste machine ook de beste sprinter. Dat is wat afhankelijk van het verloop van het koppel in combinatie met de versnelling en de snelheid. De Guzzi bijvoorbeeld bleek een uiterst kwiek sprintertje te zijn, waar het lage gewicht ongetwijfeld een rol speelt. Maar het is vooral de Honda die diep grommend als de snelste uit de bus kwam. De zwaarste machine is in dit geval ook de rapste.

Om nog even terug te komen op de topsnelheid, zittend is deze circa tien kilometer lager dan liggend bij deze halve liter machines. Wie het onderste uit de kan wil hebben zal dus vaak plat op de machine moeten liggen. Opvallend was bij de metingen dat de Suzuki er zittend weinig van aan trok of er nu met de wind mee of tegen werd gereden. Een ander punt is dat met een redelijke tegenwind de top in de vijfde versnelling al snel hoger wordt dan in zes. De Suzuki en de Kawasaki kennen dus dat verschijnsel, bij de overige drie machines bleek er weinig winst in te zitten om vol in vier te blijven jakkeren.

Transmissies

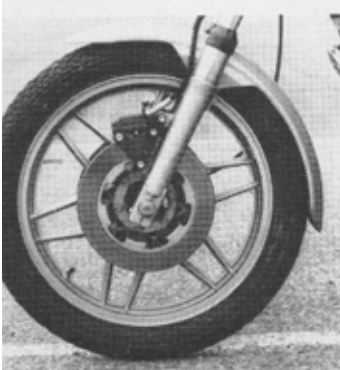
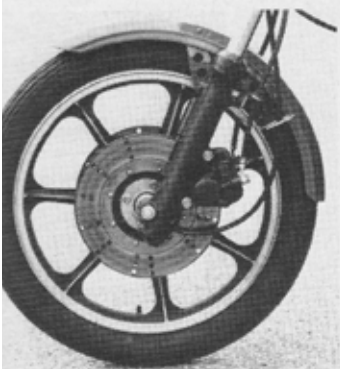
Twee cardanmachines waren er in deze groep, de Honda en de Guzzi. De Honda schakel-



Maximum vermogen en koppel

Motor	Opgegeven vermogen	Gemeten vermogen	Opgegeven koppel	Gemeten koppel
Moto Guzzi V 50 II	28(38)/7500	28.4(38.6)/7500	n.o.	42/3750
Kawasaki Z 500	39.5(52)/9000	40.3(54.8)/9100	42.9/7500	48.3/7200
Suzuki GS 550	37.5(51)/9100	37(50.3)/9000	42/7500	43.3/7500
Benelli 504	40.4(55)/8900	34.5(46.9)/8200	33/8500	42.8/6250
Honda CX 500	36.8(50)/9000	40.4(54.9)/8950	43/7000	47/7200

(Opgaves van vermogen in Kilowatts, tussen haakjes in pk's gevolgd door toerental van maximum vermogen. Opgaves van koppel in Newtonmeter, gevolgd door toerental van maximum koppel. Metingen verricht op de rollenbank van de TH in Delft, opgaves hebben betrekking op vermogen en koppel aan de krukas. Verschillen kunnen mede ontstaan doordat fabrikanten vermogensopgave doen gemeten aan het voorste kettingwiel of aan het achterwiel).



Brandstofverbruik

Motor	Start km stand	Eind km stand	Gemiddeld verbruik
Moto Guzzi V 50 II	3274	3346	4,3 liter = 1:16,7
Kawasaki Z 500	2898	2979	6,5 liter = 1:12,5
Suzuki GS 550	10601	10672	5,6 liter = 1:12,7
Benelli 504	2815	2893	6,4 liter = 1:12,2
Honda CX 500	17985	18058	5,6 liter = 1:13,0

Het brandstofverbruik werd gemeten over een snel en fel gereden traject met aansluitend daarop de acceleratie en topsnelheidsmetingen. Het gemiddelde verbruik geeft dan ook de waarde weer die uitsluitend onder zware belasting gehaald wordt.

de zonder meer voortreffelijk. De Guzzi deed het zeker niet slecht, maar het schakelen vroeg om een langere slag en voelde ook iets wolliger aan. De Kawasaki en de Suzuki doen het allebei keurig. Korte slag, duidelijk afgebakende versnellingen en de lichtheid van de bediening gaven geen reden tot kritiek. De Benelli schakelde wat hakeriger dan de overige machines.

Koppelingen geven bij middenklassers nauwelijks reden tot klagen. De Japanners kenmerken zich door de lichtheid van de bediening, de beide Italianen deden daar niet voor onder.

De zesbakken van de Kawa en de Suzi vielen onder het rijden niet bijzonder op. Bij het wisselen van de machines had eigenlijk niemand het verschil gemerkt. Je schakelt wat meer, maar direct voordeel is zo niet merkbaar.

Remmen

Een groot assortiment remmen sierde machines. Dubbele schijven voor vinden we op alle machines, waarbij die van Kawa zijn geperforeerd. Achter hebben alle machines een schijfrem, behalve de CX die een trommelrem achter heeft. De Guzzi heeft een fraai tegen het cardanhuis weggewerkte schijfrem achter. De Guzzi heeft het bekende integrale remsysteem. Een punt om op te letten, omdat de 'handbediende' schijf voor de V 50 II sloom werkte. De neiging bestond dan ook om de Guzzi als een slechte remmer te oogmerken, totdat we ontdekten dat met de voetrem hoge deceleratiewaarden te halen waren. De Suzuki beschikt over ronduit felle stoppers, net als de Kawasaki die ook gif in de blokken heeft. De Honda is duidelijk wat goedertieker, de machine remt goed, maar zonder het venijn dat de Kawa en de Suzi kenmerkt.

De beide Italianen remden eveneens goed. De diverse

achterremmen doen het vooral met het integrale remsysteem prima. Je merkt eigenlijk niet dat je de achterrem gebruikt, maar het gebeurt wel degelijk. De resultaten van remproeven vanaf een snelheid van tachtig kilometer per uur wezen uit dat er nauwelijks opvallend verschil is tussen de remweg van de verschillende machines.

Alle motoren hadden zo'n 18 meter nodig om vanaf tachtig kilometer per uur tot stilstand te komen. Wanneer vol in de remmen geknepen wordt vertraagden dus alle machines zeer goed, alleen bij 'deellast' blonken de Kawa en de Suzi uit. Het integrale remsysteem heeft vooral zijn voordelen in het gewone verkeer. Je kan je reactie naar je rechtervoet sturen en ook een matig getalenteerde rijder kan met dit systeem gevaarloos erg hard remmen. Juist daarin verschilt het van het conventionele systeem, dat laatste laat echter bij scherp rijden, zoals op het circuit, de remmen beter tot hun recht komen omdat beter gedoseerd kan worden. In de regen wordt de remwerking van alle machines dunnetjes. De trommel achter bij de CX is dan een ware uitkomst, want tot nu toe is er op dat gebied nog bar weinig vooruitgang geboekt.

Circuittest

Naast de normale wegkilometers gingen we naar Zandvoort om de stureigenschappen optimaal te kunnen uitproberen. Nu is een circuit niet de ideale plaats om een motor te testen, hoewel dat vreemd in de oren zal klinken.

Gemiddelde snelheden op Zandvoort

	Gemiddelde rondetijd (in sec.)	Gemiddelde snelheid (in km/uur)	Gemiddelde snelheid in procenten van de gemeten topsnelheid
Moto Guzzi V 50 II	2.07.43	119,5	73,9%
Kawasaki Z 500	2.00.51	126,5	72,7%
Suzuki GS 550	2.01.43	125,5	72,3%
Benelli 504	2.04.64	122,3	77,2%
Honda CX 500	2.01.27	126,6	72,9%

Rijden op een circuit verschilt namelijk hemelsbreed van de praktijk op de weg. Op Zandvoort komt voortdurend van alles aan de grond, op de weg zal diezelfde machine hooguit in ideale omstandigheden hetzelfde kunnen doen. Waar Zandvoort wel uitstekend voor geschikt is, is om de zwakheden van machines op te laten vallen. Wat er op de weg niet uitkomt door gebrek aan ruimte en echt snelle bochten, wordt op het circuit binnen een rondje blootgelegd. Stille getuigen daarvan waren de afgesleten voetsteunen van alle machines.

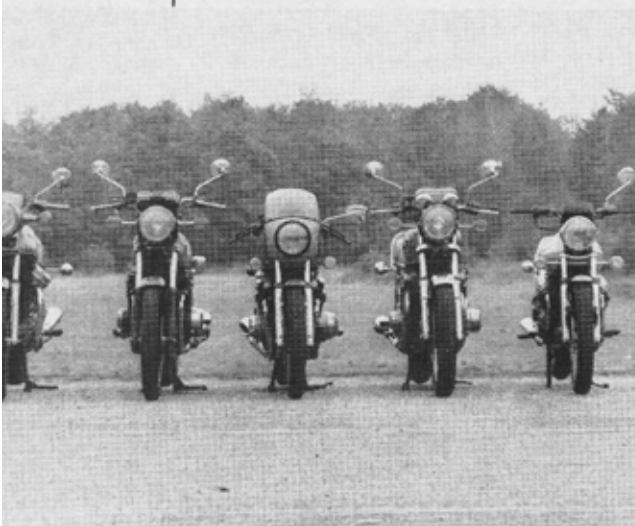
Om met dat laatste punt te beginnen, krassend en vonken trekkend pak je daar de bochten. Superster in deze categorie was de Benelli 504 die van een ronduit gevaarlijke middenbok is voorzien. De machine laat zich heel gewillig sturen, wat resulteerde in een bijna tot de helft doorschuurde middenbok. Aan de andere kant exelleerde de Guzzi die als makkelijkste machine uitsluitend af en toe met een voetsteun aan het asfalt snuffelde. Hoe hard er ook gereden werd, de Guzzi weigerde gewoon om krassend een bocht te pikken en stond daarmee op de eenzame hoogte wat de grondspeling bedroeg. Alle andere motoren sleepten de voetsteunen, jiffy-stand of middenbok over het asfalt, waarbij de laarzen van de rijders ook het nodige te lijden kregen.

Eerst de nuchtere cijfers van Zandvoort. Alex George reed voor ons alle machines en met hem als rijder klokten we ook de rondjes. Zijn beschouwing van de vijf motoren zal dan ook in de tweede aflevering van deze vergelijkingstest niet ontbreken.

Zonder extreme risico's te nemen reed Alex de machines maximaal snel het circuit rond. Na verschillende opwarmrondjes werden steeds drie achtereenvolgende rondes geklokt.

Snelste machine op het circuit werd de Kawasaki Z 500.

Luxe is troef in deze klasse, gegoten wielen en dubbele schijfremmen zijn gemeengoed geworden. Enige uitzondering is Honda met de Comstar wielen, terwijl bij Kawasaki de schijven geperforeerd zijn.



De rondetijden waren opmerkelijk constant en met een rondetijd van vrijwel precies twee minuten is de Z 500 een machine die gezien mag worden. Onder wedstrijdcondities en zonder jiffy of middenbok zijn tijden onder de twee minuten vlot haalbaar. De Suzuki en de Honda streken om de tweede plaats. Een remfoutje onderaan de Hunzerug (of de Hugenholtz-bocht) leverde zo maar een verlies van twee seconden op. Zonder dat verlies zou de Suzuki een fractie sneller zijn geweest dan de Honda die ondanks de afmetingen en het gewicht tot de snelste machines behoorde.

De Benelli 504 werd onverdiend zwaar gehandicapt door die slechte middenbok. Zonder die storende invloed zou per ronde minimaal twee seconde sneller gereden kunnen worden, terwijl Alex twee minuten rond haalbaar achtte. De Guzzi had de meeste tijd nodig om rond te komen. Om dat in de juiste verhoudingen te zien hebben we de gemiddelde snelheid op Zandvoort uitgedrukt in procenten



Motor

	Benelli 504 Sport	Suzuki GS 550
Type	4 cilinder, viertakt	4 cilinder, viertakt
Cilinderinhoud	498,5 cm³	54,9 cm³
Boring	56 mm	56 mm
Slag	50,6 mm	55,8 mm
Compressieverhouding	10,2 op 1	8,6 op 1
Koeling	rijwind	rijwind
Nokkenas(en)	1 bovenliggend	2 bovenliggend
Nokkenasandrijving	ketting	ketting
Krukaslagers	5 glijlagers	6 rollagers
Carburateur(s)	4 merk Dell'Orto, type VHBZ 22D	4 merk Mikuni, type VM 22S
Brandstof	super	normaal
Ontsteking	contactpunten merk Marelli	contactpunten merk ND
Bougie(s)	merk Bosch, type X260T2, alternatief: Marelli CX8L	merk ND, type W24ES, alternatief: NGK B-8-ES
Dynamo	wisselstroom vermogen 240 watt, stroomsterkte 20 A	wisselstroom vermogen 220 watt, stroomsterkte 14 A
Batterij	12 Volt 15 Ah	12 Volt 10 Ah
Oliekoeler	nee	nee
Materiaal cilinder(s)	licht metaal	lichtmetaal met gietijzeren voering
Starter	elektrische starter	kickstarter rechts elektrische starter

Prestaties

Maximum vermogen (fabr. opg.)	40,4 kW (55 pk) bij 8900 min-1	37,5 kW (51 pk) bij 9000 min-1
Maximum vermogen rollenbank	34,5 kW (46,9 pk) bij 8200 min-1	37 kW (50,3 pk) bij 9000 min-1
Maximum koppel (fabr. opg.)	33 Nm (3,5 mkg) bij 8500 min-1	42 Nm (4,2 mkg) bij 7500 min-1
Maximum trekkracht aan achterwiel (rollenbank)	42,8 Nm (4,3 mkg) bij 6250 min-1	43,3 Nm (4,3 mkg) bij 7500 min-1
Topsnelheid (fabrieksopgave)	180 km/h	185 km/h

Transmissie

Koppeling	meervoudige natte platenkoppeling	meervoudige natte platenkoppeling
Versnellingen	5	6
Type bediening	klaauwenschakeling	klaauwenschakeling
Overbrengingsverh. 1e versn.	2,454 op 1 (bak)	2,666 op 1 (bak)
2e versn.	1,666 op 1 (bak)	1,777 op 1 (bak)
3e versn.	1,277 op 1 (bak)	1,380 op 1 (bak)
4e versn.	1,050 op 1 (bak)	1,173 op 1 (bak)
5e versn.	0,900 op 1 (bak)	1,045 op 1 (bak)
6e versn.		0,956
Overbrengingsverh. secundair	2,588 op 1	
Ketting/cardan	ketting	ketting

Wielophanging

Vork	merk Sebac schroefveer	merk Suzuki, schroefveer
Achterelementen	merk Marzocchi, in 3 standen verstelbaar, schroefveer	merk KONI, in 5 standen verstelbaar, schroefveer

Besturing

Voorvorkhoek	63°	61°
Voorspoor	141 mm	120 mm
Balhoofdagering	kegellagers	losse cups
Achtervorklagering	naaldlagers	naaldlagers

Remmen

Voor	2 schijven	2 schijven
Diameter schijf trommel	260 mm	275 mm
Bediening	hydraulisch	hydraulisch
Achter	schijf	schijf
Diameter schijf trommel	260 mm	275 mm
Bediening	hydraulisch	hydraulisch

Wielen en banden

Velgmaat voor	WM 2, 1,85 x 18	1,85 J x 19
Bandenmaat	3.00 S18	3.25 H19
Bandenmerk	Michelin M38	Continental RB2
Velgmaat achter	WM3 2.15 x 18	2.15 J x 19
Bandenmaat	3.50 S18	400 H18
Bandenmerk	Michelin M38	Continental K112A

Maten

Max. lengte	2100 mm	2175 mm
Max. hoogte onbelast	1040 mm	1155 mm
Max. breedte	800 mm	850 mm
Wielbasis	1400 mm	1435 mm
Grondspeling	180 mm	150 mm

Inhouden

Brandstoftank	19 liter	17 liter waarvan 2 ltr reserve
Motorcarter	2,5 liter olie SAE 10W50	2,6 liter olie SAE 10W40

Onderhoudskosten

Motorrijtuigenbelasting	f 171,- per jaar f 45,- per 3 mnd.	f 171,- per jaar, f 45,- per 3 mnd.
WA-verzekering*	f 328,- per jaar	f 328,- per jaar
AR-verzekering*	f 1993,- per jaar	f 1733,- per jaar

* KNMV-premie

Prijzen

Catalogusprijs (incl. BTW)	f 6990,-	f 5999,-
Importeur	Riemersma B.V. Den Heuvel 3 Oirschot 04997-1342	B.V. Nimag, Veursestraatweg 280 Leidschendam (070-209353)

Moto Guzzi V50-II Kawasaki Z500

2 cilinder, viertakt	4 cilinder, viertakt	6 cilinder, viertakt
490 cm³	497 cm³	496 cm³
74 mm	55 mm	78 mm
57 mm	52,4 mm	52 mm
9,8 op 1	9,5 op 1	10 op 1
rijwind	rijwind	vloeistof
1 onderliggend	2 bovenliggend	1 onderliggend
ketting	ketting	ketting
2 glijlagers	5 glijlagers	2 glijlagers
2 merk Dell'Orto, type VHB 24F	4 merk TiKei, type KzzP-2A	2 merk Keihin, type V35
super	normaal	normaal
contactloos inductief	contactpunten	contactloos inductief
	merk NGK, type D8EA, alternatief: ND X24ES-U	
wisselstroom vermogen 280 watt, max. stroomsterkte 20 A	wisselstroom vermogen 180 watt	wisselstroom vermogen 170 watt
12 Volt, 32 Ah	12 Volt, 12 Ah	12 Volt, 14 Ah
nee	nee	nee
licht metaal met gietijzeren voering	lichtmetaal hardverchroomde boring	lichtmetaal met gietijzeren voering
electrische starter	electrische starter	electrische starter

2,8 kW (38 pk) bij 7500 min-1	39,5 kW (52 pk) bij 9000 min-1	36,8 kW (50 pk) bij 9000 min-1
28,4 kW (38,6 pk) bij 7500 min-1	40,3 kW (54,8 pk) bij 9100 min-1	40,4 kW (54,9 pk) bij 8950 min-1
N.O.	42,9 Nm (4,5 mkg) bij 7500 min-1	43 Nm (4,35 mkg) bij 7000 min-1
42 Nm (4,3 mkg) bij 3750 min-1	48,3 Nm (5,1 mkg) bij 7200 min-1	47 Nm (4,7 mkg) bij 7200 min-1
160 km/h	N.O.	180 km/h

droge platenkoppeling	natte meervoudige platenkoppeling	meervoudige natte platenkoppeling
6	6	5
klauienschakeling	klauienschakeling	klauienschakeling
2,727 op 1 (bak)	2,57 op 1 (bak)	2,733 op 1 (bak)
1,733 op 1 (bak)	1,78 op 1 (bak)	1,416 op 1 (bak)
1,277 op 1 (bak)	1,38 op 1 (bak)	1,115 op 1 (bak)
1,045 op 1 (bak)	1,13 op 1 (bak)	0,931 op 1 (bak)
0,999 op 1 (bak)	0,96 op 1 (bak)	0,931 op 1 (bak)
	0,85 op 1 (bak)	
cardan	ketting	cardan

Sebac, schroefveer	Kawasaki, schroefveer	Honda, schroefveer/gas
Marzocchi in 5 standen verstelbaar, schroefveer	Showa, in 5 standen verstelbaar, schroefveer, slag totaal 100 mm	Koni, in 5 standen verstelbaar, schroefveer

62°	64°	63,5°
86,5 mm	96 mm	100 mm
kegellagers	kegellagers	losse cups/naaldlagers, kegellagers
kegellagers	naaldlagers	glijlagers, silentbloes

2 schijven	2 schijven/geperforeerd	2 schijven
300 mm	280 mm	240 mm
hydraulisch*	hydraulisch	hydraulisch
schijf	schijf/geperforeerd	trommel met 2 rem schoenen
235 mm	280 mm	160 mm
hydraulisch*	hydraulisch	stang
integraal remsysteem		

WM2 185 x 18	185 B x 19	MT 1.85 x 19
3.00 518	3.25 H-19	3.25 H19
Michelin M38	Dunlop gold seal F7	Bridgestone S710
WM2 1.85 x 18	1.85 B x 19	MT 1.85 x 19
3.50 S18	3.75H-18	3.75 H18
Michelin M38	Dunlop Roadmaster KBTT100	Bridgestone S703

2080 mm	2100 mm	2206 mm
1035 mm	1125 mm	1125 mm
750 mm	785 mm	740 mm
1395 mm	1395 mm	1455 mm
n.o.	145 mm	150 mm

16,5 liter waarvan 2 liter reserve	15 liter waarvan 2,8 liter reserve	17,5 liter waarvan 3,5 liter reserve
2,25 liter olie SAE 10W40	3 liter olie SAE 10W40	3,5 liter olie SAE 10W40

f 171,- per jaar, f 45,- per 3 mnd.	f 171,- per jaar, f 45,- per 3 mnd.	f 171,- per jaar, f 45,- per 3 mnd.
f 328,- per jaar	f 328,- per jaar	f 328,- per jaar
f 1993,- per jaar	f 1993,- per jaar	f 1993,- per jaar

f 6999,-	f 6498,-	f 6700,-
MCI B.V. Gerard Scholtenstr. 73 Rotterdam 010-669580	Bruinsma B.V. Stadhouderskade 143 Amsterdam 020-717944	Honda Motor, Nikkelstraat 17 Ridderkerk 01804-23333



van de gemeten topsnelheid. De Benelli bleek de effectiefste machine te zijn met een waarde van 77,2%. De Guzzi maakt op het circuit ook goed gebruik van zijn potentieel, gezien het cijfer van 73,9%. De drie Japanners deden ook nu weer weinig voor elkaar onder met waardes tussen de 72 en 73 procent. In vroegere dagen zou het met iedere motor mogelijk zijn geweest om een 120 'Ster' te halen, toch geen geringe prestatie voor halve liters.

Uit de circuittest, die je los moet zien van het overige testgedeelte, kwam naar voren dat de Suzuki en de Kawasaki het makkelijkste snel te sturen was. De Honda draaide weliswaar vrijwel gelijke tijden, maar vroeg duidelijk méér aan de rijder om snel rond te komen. De Guzzi reed absoluut moeiteloos en strak, maar heeft niet genoeg vermogen om in dit spelletje mee te kunnen doen. De Benelli zou dat wel kunnen, maar de eerder al misprijzend opgenoemde middenbok bederft veel voor het ranke Italiaantje. De strijd tussen de absoluut



Rondetijden op het circuit van Zandvoort (in seconden)

Moto Guzzi V50II	Kawasaki Z 500	Suzuki GS 550	Benelli 504	Honda CX 500
totaal/ronde 2.08.16-2.08.16 4.16.28-2.08.12 6.23.53-2.07.25	totaal/ronde 2.00.51-2.00.51 4.01.05-2.00.54 6.01.55-2.00.50	totaal/ronde 2.00.71-2.00.71 4.03.33-2.02.38* 6.04.31-2.00.98	totaal/ronde 2.05.20-2.05.20 4.09.74-2.04.54 6.13.94-2.04.20	totaal/ronde 2.01.46-2.01.46 4.01.85-2.00.39 6.03.81-2.01.96

**) Afwijking in rondetijd door remfout in Hugenholtzbocht)*

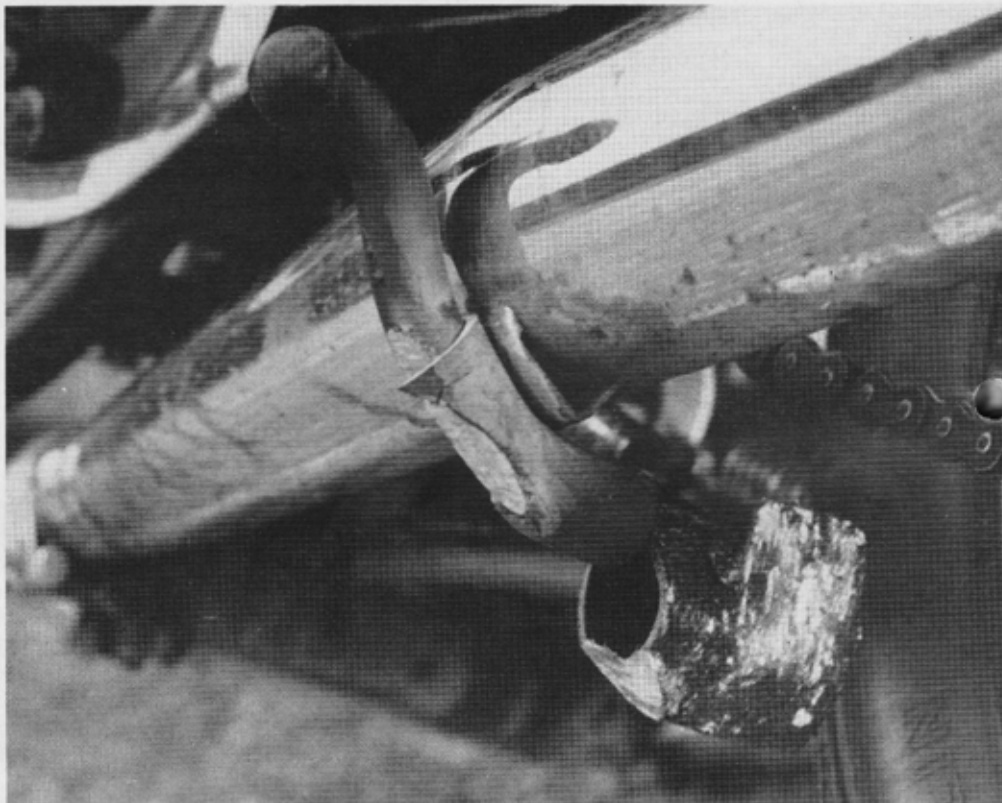
De grootste handicap van de Benelli: de middenbok komt overal aan de grond.

40

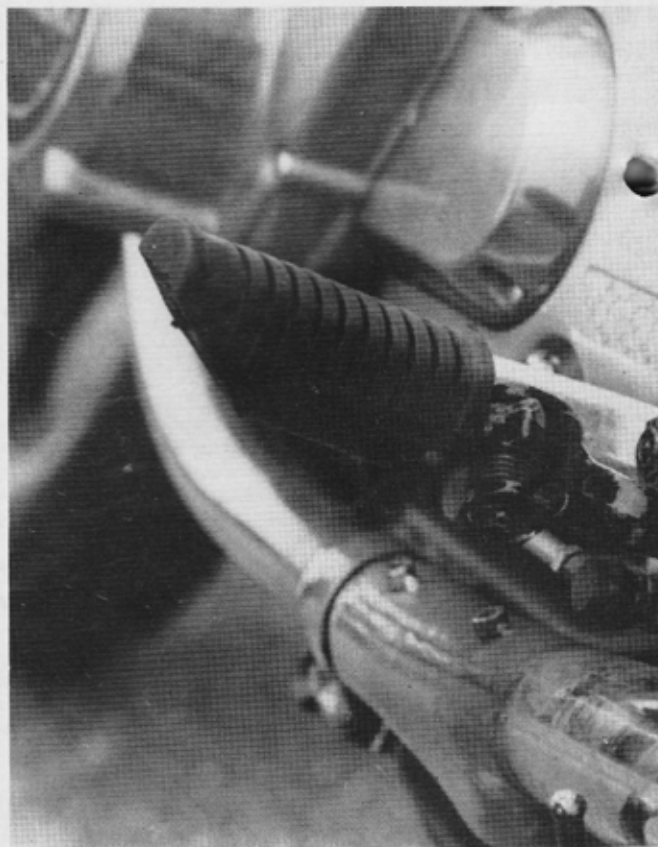
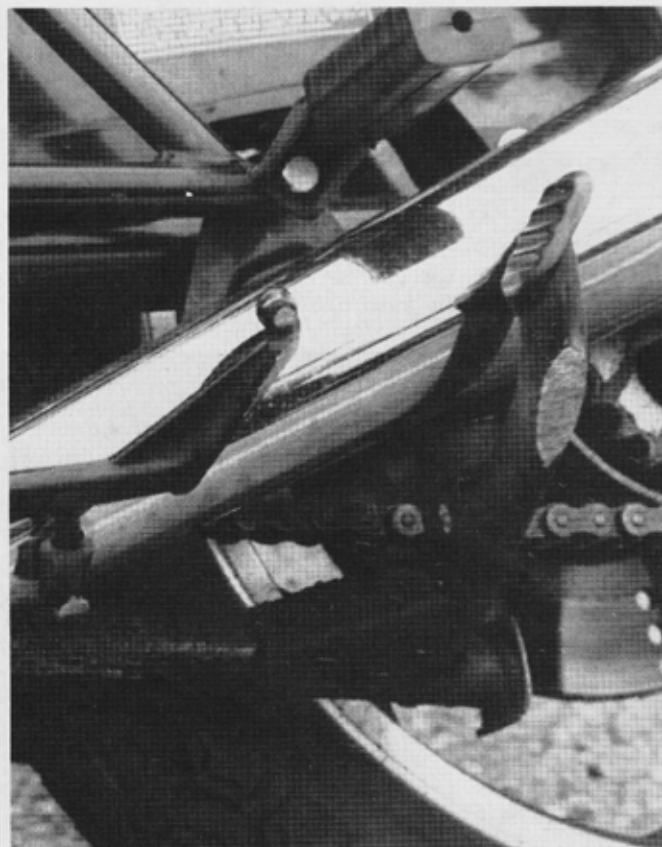
snelste machine op het circuit zou dus in het voordeel van de Z 500 beslist worden. De Honda CX werd ondanks speedwobbles naar de tweede plaats gemend. Vooral na het Scheivlak gaf de CX problemen. De chicane is daar heel slecht weggewerkt, waardoor het wegdek bar hobbelig is. (Overigens stook Alex niets vermoedend van de nieuwe bocht 'vol' door het Scheivlak, om daarna plotse-ling geconfronteerd te worden met een verlegd circuit. De discussie was pittig na afloop . . .).

De Suzuki 550 draaide een fractie langzamer dan de Z 500, maar circa een seconde sneller dan de CX. Maar een remfout bracht de 550 uiteindelijk naar de derde plaats. Wel heeft de machine het potentieel om in de winnaars kring te zitten.

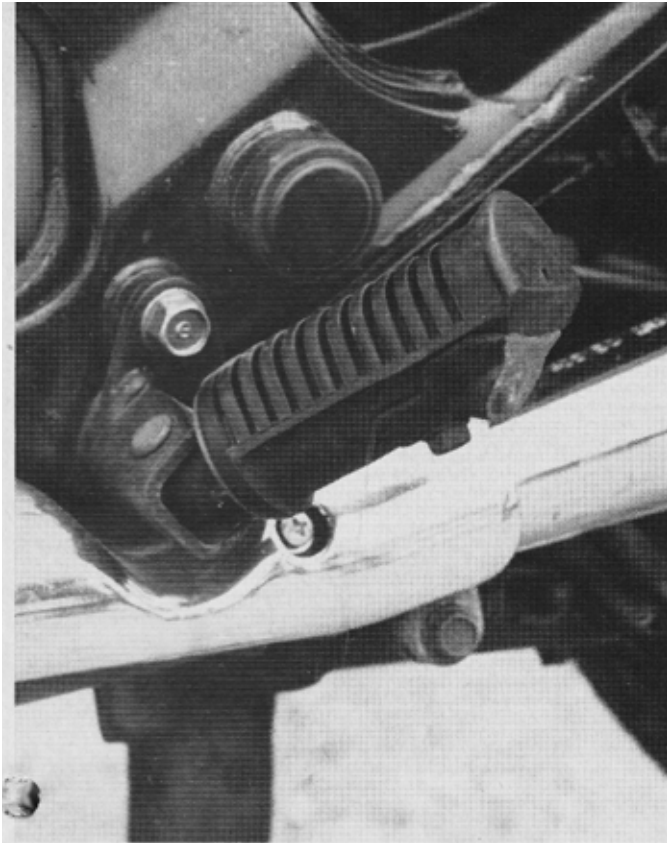
Ook op Zandvoort hebben we het geluid gemeten van alle machines volgens de normen



Jiffy en middenbok zijn bij de Kawa de boosdoeners.



Stille getuige bij de Suzuki, ook de stroppen van de uitlaatdem-pers slijten op de normale weg door.



Acceleratie en topsnelheden

Acceleratie (in seconden) 80-120 km (in drie) 100-140 km (in vier)

Moto Guzzi V 50 II	5.73	8.43
Kawasaki Z 500	6.12	8.49
Suzuki GS 550	6.33	8.63
Benelli 504	5.87	8.53
Honda CX 500	5.40	7.25

Topsnelheid in km/uur

(tussen haakjes telleraanwijzingen)

	Zittend	Liggend
Moto Guzzi V 50 II	143.5(152)-148.8 154.0(163)	159.0(170)-161.5 164.0(175)
Kawasaki Z 500	165.0(171) 164.0(170)	175.0(181) 173.0(179)
Suzuki GS 550	163.0(178) 163.0(178)	169.0(185) 178.0(194)
Benelli 504	135.0(150) 144.0(160)	155.0(178) 162.0(184)
Honda CX 500	157.0(168) 168.0(175)	170.0(181) 174.5(185)

Meetomstandigheden: De metingen werden verricht met een rijder gekleed in raceoverall met een 'rijklare' gewicht van 82 kilo. Alle metingen vonden plaats in twee richtingen onder de volgende omstandigheden: windkracht 4 tot 5, temperatuur 12°. De uiteindelijke snelheden zijn dus een gemiddelde van twee metingen tegengesteld verreden op dezelfde weg onder identieke omstandigheden.

van de Rijksdienst voor het wegverkeer. Het stilste bleek de Suzuki te zijn met 81.5 decibel, tweede werd de Honda met 82, toen de Kawasaki met 84 gevolgd door de Benelli en de Guzzi met ieder 85 decibel. Hierbij moet opgemerkt worden dat het om gebruikte machines ging, die door meer mechanisch geluid (kleppen, klapperende kettingen etc.)

aanzienlijk hogere decibel waardes geven.

Praktijk

Zandvoort is nu eenmaal niet in je achtertuin te vinden, dus de prestaties die daar neergezet zijn, bepalen nog niet het totaalbeeld. In de volgende aflevering gaan we dan ook verder in op het karakter van

iedere machine gewoon op de weg, de technische gegevens, vermogensgrafiek, de uitvoering en het uiterlijk. De sportieve kant is nu voornamelijk aan de beurt geweest en de conclusie daarvan kan kort zijn: De Kawasaki Z 500 komt hier als de winnaar uit de bus. De rode viercilinder geeft de hoogste prestaties, zowel motorisch als op de

weg. Dat wordt nog eens benadrukt door de snelste circuittijd terwijl de machine procentueel gezien daarvoor nog niet eens het laatste eind van zijn tong hoeft te laten zien.

(wordt vervolgd)



Het complete testteam met v.l.n.r. Frank de Rijke, Wim Helsing, Henk Bruggeman, Alex George, Derk Evers en Jack Oortwijn.