

'Als ik over de **200 pk**



Stel, je krijgt een motor in onderdelen cadeau. Je bouwt de motor vol geduld op, maar enkele onderdelen blijken te ontbreken. Je gaat op zoek en komt thuis met een dikker blok, een turbo, speciale koppeling en nog wat los spul. Ging er iets verkeerd of hebben wij snode plannen?

De Suzuki GS 750 Turbo van Marco van de Velde



kom, ben ik tevreden'

In dit geval ging er in ieder geval niets verkeerd. Marco van de Velde kreeg twee jaar terug een Suzuki GS 750 uit 1979 in onderdelen cadeau om zich in de winter mee te vermaken. Vermaken deed hij zich, maar al gauw kwam de andere betekenis van het woord aan bod. Door gebrek aan enkele cruciale onderdelen zag Marco zich genoodzaakt de GS 750 te vermaken in de meest arbeidsintensieve betekenis. En toen kwamen ze, de snode plannen...

Het vermogen van 60 pk was toch wat magertjes en een GSX 1100 S Katana-blok uit 1981 vond zijn weg in het GS 750-vooronder. Het blok werd meteen opgeboord tot 1166 cc om gegoten Wiseco-zuigers te laten passen. Wielen, swingarm, koplamp en nog wat klein grut komen van een Yamaha FZR 600, terwijl een FZR 1000 voorzag in een voorvork, remklauwen en schijven. De balhoofdplaten zijn van een Suzuki RF 900 R. Verwacht geen simpele 'schuif onderdeel A in houder B'-montage. Ongeveer ieder onderdeel moest worden pasgemaakt.

Met al deze modificaties had Marco een strak sturende machine met het dubbele aantal pk's van wat hij oorspronkelijk had. Ga er maar aan staan, zoveel werk om een oud beestje te updaten tot specificaties van de huidige sportieve generatie motorfietsen. Ieder ander had allang een nieuwe gekocht, maar Marco niet. Het werd een beetje een prestigeproject, niet in de laatste plaats voor zichzelf, om zoveel mogelijk uit de Suzuki te halen voor zo min mogelijk geld. 'Het is een soort technische uitdaging voor mezelf. Iedereen kan zo'n motor wegbrengen naar een tuner, maar dan ben je gigantisch veel geld kwijt. Het is juist een kick als je het zelf hebt gedaan en daarbij gebruik ik meest goede tweedehands onderdelen, waardoor ik het betaalbaar hou.'

OLD SKOOL

Er bestaat zoiets als een old skool Suzuki-subcultuurtje. Liefhebbers van sportieve Suzuki's uit de jaren tachtig, begin jaren negentig, die hun motoren ombouwen tot waanzinnige specials met veelal opgepepte prestaties. Marco had hierover al vaak gelezen in motorbladen en het stijltje sprak 'm wel aan. Mede daardoor en ook weer vanwege de technische uitdaging, rees het plan om nog meer pk's uit de Suzuki te halen. Een turbo kwam op het verlanglijstje te staan. Een periode van zorgvuldige informatievergaring begon. 'Je haalt veel informatie van het internet, maar ook veel verkeerde. Door van tevoren eerst goed te beredeneren, filter je dat er al gauw

tussenuit, maar soms moet je gewoon vertrouwen op iemands beweringen.'

Marco had het geluk dat er indertijd veel gedragracer is met dergelijke blokken, maar het viel tegen informatie van deskundigen te verkrijgen. 'Alles is al een keer uitgevogeld, maar bijna niemand wil iets vertellen. Vooral bij Amerikanen is het bijna onmogelijk iets te weten te komen. Ik snap die geheimzinnigheid niet.'

Ondanks alle tegenwerking wist Marco genoeg informatie te vergaren om vol goede moed aan de turbo te beginnen. Via eBay wist hij de hand te leggen op een turbo van een Audi A6, 2,5 liter TDI. Een blok van een motorfiets heeft weliswaar minder cc's, maar vanwege hogere toerentallen, wordt er wel meer lucht verplaatst en is dus een grotere turbo nodig dan je zou verwachten. 'Eigenlijk is deze turbo nog ietsje aan de kleine kant.'

De monoshock van de FZR 600-achterbrug ruimde het veld en twee Koni-schokbrekers kwamen daarvoor in de plaats. Hierdoor kwam er tussen de zijdeksels ruimte vrij om het 4-in-1-uitlaatsysteem achter langs het blok te laten lopen en daar de turbo op te monteren. Een turbo wordt namelijk aangedreven door uitlaatgassen, die toch nog een derde van je vermogen vertegenwoordigen en dus maar net zo goed nuttig gebruikt kunnen worden. Die uitlaatgassen drijven een schoepenwiel aan, dat op zijn beurt weer een ander schoepenwiel aandrijft dat de lucht onder druk naar binnen blaast, een soort bladblazer zeg maar. Omdat de lucht met hogere snelheid naar binnenkomt, wordt er meer benzine/luchtmengsel in de cilinder geperst, waardoor meer vermogen wordt gecreëerd.

Klinkt simpel, maar probeer alles maar eens netjes op elkaar af te stemmen. Soms zat Marco weken in de garage te broeden op een probleem. 'Ik heb tweemaal op het punt gestaan te stoppen. Dat ik er echt niet meer uitkwam. Toch lukte het hem uiteindelijk om het geheel lopend te krijgen.'

RESPECT

Om het blok heel te houden, werden diverse aanpassingen doorgevoerd, waarbij veel onderdelen uit de dragracerij afkomstig zijn. Zo zijn er sterkere tapeinden gemonteerd, is de compressie verlaagd (vanwege de toegenomen compressie van de turbo) om pingelen te voorkomen, is er een massief koperen koppakking gebruikt. En om al dat vermogen goed op het achterwiel te krijgen is de koppeling versterkt, terwijl om slippen van de koppeling tegen te gaan een lock up-systeem is gemonteerd, waarbij armpjes en gewichten de koppeling harder aandruk-



Ondanks alle wijzigingen heeft de motor zijn authentieke uiterlijk redelijk weten te behouden.

ken, naarmate het toerental toeneemt. Dat merk je overigens ook in het koppelingshendel.

Dat vele ogen zijn werk nauwlettend volgen, is duidelijk als we voor dit interview afspreken bij de Street or track streetfighterbeurs in Utrecht. Marco staat nog niet stil of zijn motor wordt al herkend door enthousiastelingen. Het was feitelijk niet eens zijn idee naar deze beurs te gaan. 'Ik werd door iemand aangespoord naar de beurs te gaan en mee te doen, terwijl ik vond dat zijn motor daar veel meer op z'n plaats was. Zijn reactie was: "Ik bouw al twee jaar aan die motor en nog steeds moet ik 'm de stand op duwen. De jouwe doet het en daar heb ik respect voor." Dat was toch wel een mooi moment, want op mijn beurt heb ik juist diep respect voor hem.'

Naar eigen schatting heeft de 'GS 750 Turbo' nu zo'n 160 pk aan het achterwiel. 'Het is m'n bedoeling om er uiteindelijk dik 200 pk uit te krijgen. Nog meer is ook wel mogelijk, maar dat hoeft van mij niet. Ik ben sowieso geen wilde rijder, eigenlijk heb ik al die pk's niet nodig. Ik wil er ook absoluut niet mee dragraceren, het is puur de technische uitdaging.'

Later die dag doet Marco mee met de No bullshit horsepower shootout op de beurs, waarbij je van tevoren moet opgeven hoeveel pk's je denkt dat je motor heeft. Per sms worden we 's avonds op de hoogte gebracht van het resultaat: 'Gaf 160 pk op en had er 160,6... aan het achterwiel!!! Tweede plaats in de wedstrijd! Volgens de deskundigen stond Marco's Suzuki wel veel te rijk, wat op zich veilig is bij een turbo, anders verbranden de zuigers. Met wat kleine bijstellingen moet de magische grens van 200 pk gemakkelijk gehaald kunnen worden. Goed nieuws natuurlijk, maar we vragen ons af of het niet een beetje een desillusie is dat de doelstelling al binnen handbereik ligt. We staan in ieder geval niet gek te kijken als we een dezer dagen horen dat de lat 50 pk hoger is komen te liggen...

TEKST EN FOTOGRAFIE: TJM DEKKERS

Relevante website: www.oldskoolsuzuki.info, home.wanadoo.nl/marcovandelve/turbo%20GSX.

Personalia

| | |
|--------------|-----------------------|
| Naam | Marco van de Velde |
| Leeftijd | 36 |
| Beroep | Sales Manager |
| Rijbewijs | sinds 19e |
| Eerste motor | Honda VF 500 F |
| Droommotor | Suzuki Hayabusa Turbo |