

SUZUKI AC 50

AMAI, DA ZEN SCHÖN BROMMERKES



In Nederland is het Japanse merk Suzuki met bromfietsen nooit een grote speler geweest. 'Hier' moest je in de jaren zeventig, als je mee wilde tellen met een Japanner, een Yamaha hebben, met Honda als tweede - op afstand. Maar in het Vlaamse land was je pas echt in trek met een Suzuki.

Als we bij Luc Aerts (49) op bezoek gaan omdat hij 'wel wat van Suzuki' heeft, denken we een verzamelverhaal te gaan maken. Deze bedrijvenbeveiligers annex brandweerman mobiliseert echter een heel overzicht van het merk uit Hamamatsu. Er is in de loop der jaren een kleine Suzuki-gemeenschap ontstaan, die verspreid over België een behoorlijk aantal trouwe 'leden' heeft. Dat verklaart natuurlijk waarom we op het jaarlijkse bromfietsreffen in Wellen vaak behoorlijk wat mooie exemplaren tegen komen.

Inbouwmotoren

Suzuki was in België eerder vertegenwoordigd dan in Nederland. Al in 1961 zagen we de eerste motorfietsen op de

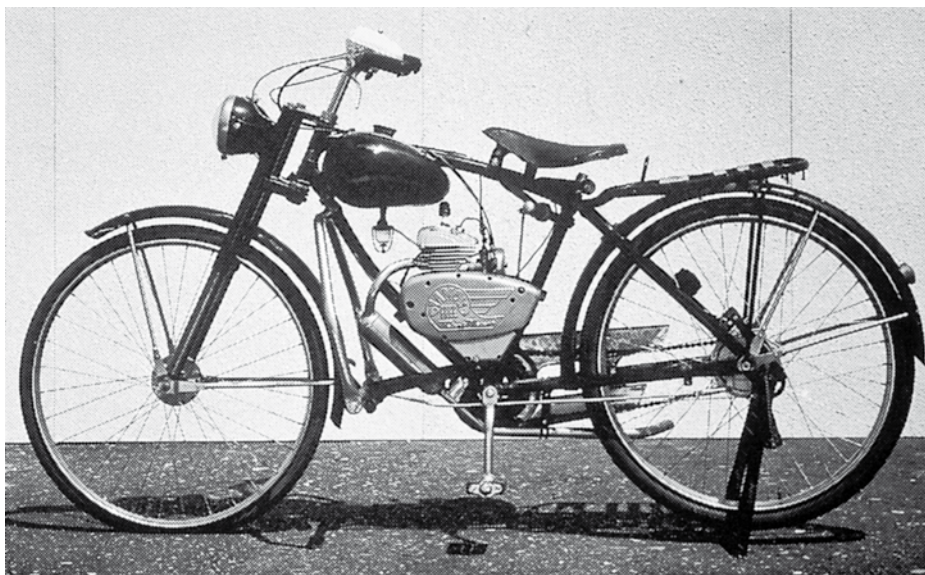
weg verschijnen. Dat waren Colleda Twin Aces, eigenlijk overjarige '59ers. Er stond al een Suzuki-'S'je op de tank, maar eigenlijk heette het merk toen nog Colleda. Dat is te verklaren: Eigenlijk was Suzuki bang voor de ijzersterke reputatie die ze hadden in de agrarische wereld. De familie Suzuki (die naam komt in Japan net zoveel voor als hier 'Jansen') had eigenlijk al jaren een weefgetouwenfabriek en katoenplantages. Toen kort na de Tweede Wereldoorlog de vraag naar die zeer traditionele agrarische producten weg begon te vallen, bedacht Michio Suzuki dat het misschien wel een goed idee was om 'iets' te doen met de gigantische vraag naar gemotoriseerd vervoer. Talloze fietsfabrikanten en motorproducenten krioelden door elkaar in die tijd. Omdat Japan eigenlijk helemaal niets meer had, behalve een onvoorstelbare drang om weer 'bij de wereld te gaan horen', hadden al die bedrijven volop

klandizie. De fabriek bouwde motortjes, die ze aan andere fabrikanten leverden. Eerst onder de naam SJK. Je kon de firma toen dus vergelijken met ILO of Sachs, maar dan naar Japanse begrippen. Als het 1955 is geworden en je al een beetje kon zien welke Japanse producenten vooruitgang boekten in de ontwikkeling, besloot



Toen onze Luc een Lucje was

*Tekst Cok van den Heuvel
Foto's: Tom Haanstra*



De Diamond Free uit 1954 toen Suzuki nog SJK heette

ook 'onze' fabriek op te schalen, want het ging eigenlijk best goed, terwijl het met de weefgetouwen hard achteruit liep.

'Wel je naam erop doen hoor'

De Diamond Free hulpmotor bouwde een fijne reputatie op. Onder de merknaam Colleda (made by Suzuki) begonnen ze hele motorfietsen te bouwen. We gaan naar 1959 als in Japan op voor ons volledig onbegrijpelijke manier wordt vastgesteld dat van de 120 merken er in de toekomst eigenlijk maar plaats is voor vijf. Kawasaki is een groot staalconcern: zij mogen een aantal motorfabrieken opkopen en onder hun vlag brengen. Honda omdat ze technisch zo voorop liepen. Lilac



Voortdurend wordt er geschaafd aan de AC, hier een '73er



Met de komst van de jaren zeventig zien we de styling strakker worden

omdat dat zo'n enorm kwaliteitsmerk was (ze bouwden zeer betrouwbare eencilinders). Yamaha omdat Torakusu Yamaha (stichter in 1887) toen al vereerd werd omdat hij met zijn orgels zo'n sterke naam had én omdat hij van die moderne motoren bouwde. En dus Suzuki, want die oersolide firma was ook wel modern, maar vooral degelijk. 'Maar dan moet je wel voortaan je eigen naam op je brommers en motoren plakken', zo werd zoon Shunzo Suzuki (die het bedrijf van vader Michio overgenomen had) verteld. Zo gebeurde en zo kwam het dat al die Japanners, met Honda voorop naar Europa gingen exporteren. Nederland speelde de pionierrol vanaf dat zelfde jaar 1959. Vandaar dat bijna alle primeurs in de Lage Landen te zien waren. Dus niet Suzuki, want die

zette in het land van Suske en Wiske zijn eerste schreden.

De vroege brommers van het merk (zoals de MA 50 Selped of de Suzumoped) waren niet zo gezien, alleen in Engeland zag je wel wat lichte motoren van 'ons'

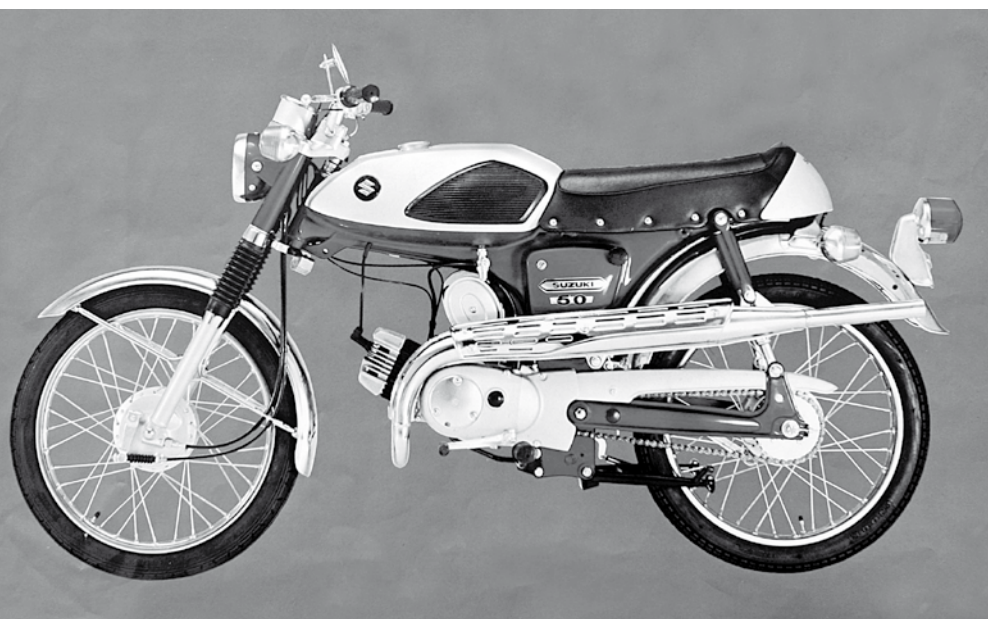


Met model 1972 is de AC 50 echt bij de tijd

merk.. Maar dat slaat gigantisch om als Suzuki een geweldige tijdgenoot voor de Honda CD 50, Flandria Record en Royal Nord Mystic Seven neerzet: de AS 50 van

1968. Die is me toch een partij modern: een strakke hoekige tank met twee kleuren, een helemaal complete elektrische installatie, een hoog opgebogen uitlaat en veel

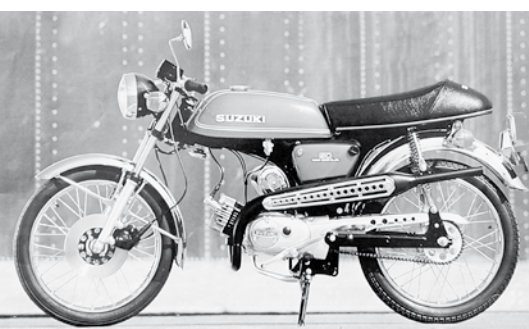
brommers en juist vanaf 1968 verkochten ze motorfietsen alsof ze niks kostten. Ze hadden dus de handen vol met uitleveren van T 20's, T250's T 500's en iets later de



De klapper van 1968, nu een zeer gezochte klassieker

chrom. Alles smaakvol vormgegeven, de totale vormgeving klópt gewoon. Vaste voetsteunen mochten gewoon en er was geen snelheidsbeperking (die komt in België pas in 1971). Hij is er in rood-zilver en blauw-zilver. Technisch is het ook al zo'n lekkernij. Een supermodern motorblok met een sterk voorover hellende cilinder, voorzien van een roterende inlaatschijf rechts opzij van de krukas. Gescheiden smering, geregeld door zowel toerental als stand van het gashendel. In

beroemde driebcilinder modellen. 'Laat die brommers dus maar zitten', was een beetje de houding. Vandaar dat in Nederland



In 1977 komt er een schijfrem versie met alweer een strakkere tank. Zijn belangrijkste concurrent: de Yamaha FS 1 DX

de versnellingsbak vijf setjes tandwielen; een ware schakeldroom. Als we dan ook nog melden dat het kwalitatief een absolute topper was, dan ben je alleen nog maar meer verbaasd dat de 'Ollanders' er niks in zagen. Ze hadden ook niet veel te kiezen want de importeur had al voor het publiek besloten. Een beetje logisch was het wel want de Nimag zat niet zo in de

pas in 1975 de veel eenvoudiger A 50 P (vierbak, membraaninlaat, pedalen) op de markt komt. Ook de supermooie styling is dan al verleden tijd.



Als de tank hoekig wordt zijn we bij het vijfbak zustermodel van de Nederlandse vierbak A 50 P aangeland. Het jaar is 1975

Bollen

Het is 1972 als de grote broer van Luc Aerts een nieuw type AC 50 koopt, in feite de derde variant, als we de facelift van model 1 meetellen. Bij die opwaardering van het oermodel zien we ook meteen de typisch Japanse verwarring toeslaan. Op de folder zien we de uitlaat onderlangs, maar in België blijft de bovenlangse gewoon gehandhaafd. Duitsers mochten die lage uitlaat kopen... Af en toe mocht Lucje rijden, maar vooral zat hij uren en dagen te poetsen aan de brommer. Ieder week opnieuw. Het is een goede investe-



Er was al goedkope versie voor 1977 ook een trommelremvariant. In Duitsland was dit weer de norm

ring want later mocht hij de machine de zijne noemen. Voorzien van een stuurkuip worden de kasseien onveilig gemaakt op deze '72er. Hij bestaat nog altijd, nu in perfecte toestand. Als we Luc vragen hem



Luc Aerts geeft zijn eigen oude Suzuki de sporen

op te starten geeft de Suzuki flinke blauwe walmen omdat hij al weer een poosje stil gestaan had, maar 'bollen' (lopen) deed hij! Deze derde AC 50 is zijn 'jaren zestiglook' ondertussen kwijt. De tank is rond geworden en een modern logo siert de flank, samen met slanke biezen. De uitlaat is niet meer verchroomd, maar zwart, voorzien van chromen accenten. De buddy wordt breder. De leverbare kleuren zijn candy orange en pop green.

Ook mooie brommers, maar toch...

De modernisering slaat toe in 1974 als er een groot Suzuki logo op de tankflanken verschijnt. Nog altijd zijn de brommers helemaal bij de tijd met hun 17 inch wielen, sterke trommelremmen en hypermoderne techniek. Ook qua aanzien passen ze perfect in hun tijdsbeeld, al vinden we in terugblik de eerste versie het mooist. We moeten niet vergeten dat halverwege de jaren zeventig iedere herinnering aan het vorige decennium niets anders betekende dan 'oud, hoort bij het grof vuil te liggen'. In deze tijd beleven we de hoogtijdagen van de Yamaha FS 1 in Nederland, maar de Belgen blijven hun Suzuki's trouw. Luc

daarover: 'Ja, ze waren er wel, maar je zag eigenlijk niet zo vaak een Yamaha. Toch waren ook dat mooie brommers, ik wil er niets naars van zeggen'. Honda's kwam je wel vaker tegen, maar voor de sportieve rijder was het toch ook niet de brommer.

Dan was eerder een Flandria een soort 'oudere broer' van een Suzuki. Dat zien we dan ook terug als we naar 'dokter Fla/Su' komen, een van de 'vaste stamgasten' in huize Aerts. Hij wil onder geen andere naam gekend zijn, dus... 'Ik was



Er zijn nog veel meer varianten op het thema 'snelheidsmeter'. Voor restaurateurs bijna niet te overzien

altijd een Flandria man, maar later ben ik die rappe Suzuki's ook gaan waarderen. Náást elkaar; dat hoeft elkaar toch niet te bijten? Tegenwoordig is die merkengekte niet meer zo fanatiek, gelukkig maar'.

In 1975, maar dan laat dat jaar, wordt het allemaal een stuk strakker bij Suzuki's verkoopsucces. De tank wordt lager en verliest zijn druppelvorm. Duidelijk modernere pinstripes markeren het veranderende tijdsbeeld. Deze brommer doet het ook in Duitsland goed, maar daar heet hij A 50 K, om het maar weer lastig te maken. Naast dit uiteindelijk laatste model verschijnt in 1977 de AC 50 D, met de d van schijfrem. Nederland blijft verschoond van de naamsverwarring, want deze modellen komen niet naar 'boven de Moerdijk'. 'Wij' houden het nog op de laatste A 50 P de luxe, oftewel de Samoerai en de GT 50 met staande cilinder (die in België en Duitsland ook leverbaar is en het daar commercieel stukken beter doet). Dit zijn de brommers waarop we Rik Thijs en zijn vrouw Jeanine Aerts (géén familie) treffen. Vaak zijn deze twee op hun Soezie's langs de weg te vinden want ze rijden graag samen; ieder op hun eigen 'machien'.



De superplatte koplamp (van de 125 Stinger motorfiets) die ook op sommige uitvoeringen zat, is een zeer zeldzaam onderdeel

het voorbij en levert Suzuki allen nog de modellen met staande cilinder, zoals de TS 50 ER, GT 50 en iets later de ZR 50 chopper.

verouderd. Zoals het bij Japanse model-histories hoort: verwarrend. Maar niet minder leuk, zoals wel blijkt als we voor het 'foto's trekken' een 'Le Mans-start' simuleren. Amai! Schön land, schön brommerkes; we zijn er graag...



De recente Japanse retro-Suzuki, een eerbetoon aan de AC reeks

Wanneer het precies ophoudt met deze modelserie wordt niet duidelijk, want het blijkt dat er veel exemplaren nog jaren in showrooms staan te wachten op de kopers. Zodoende denken mensen soms dat ze een '82 er hebben terwijl de brommer toch al veel eerder de lopende band verliet. In ieder geval rond 1980 is

Juist recent ziet de Japanse fabriek weer 'thuis' brood in de aloude A 50, want hij is weer leverbaar. De K 50 is niet helemaal gelijk aan de klassiekers, maar hij zit er zeer dicht tegenaan. Het is in feite een nieuwe oude brommer, gezien met de ogen van nu, maar wel met de techniek van toen. En die is nog altijd nauwelijks

Grundsolide

Hierbij een foto van mijn Suzuki AC 50 van 1970. Ik heb deze brommer gekregen van een Luxemburgse vriend die er in zijn jeugdjaren de plaatselijke wegen mee onveilig maakte. Hij moet geres-taureerd worden maar in feite is hij nog 'grundsolide' en redelijk origineel (bui-



ten de koplamp). Wisselstukken zijn zeldzamer, bijvoorbeeld in vergelijking met Kreidler, waarvan ik er drie bezit: Eitank '64, RS '71 en Mustang '81.

Piet Rohaert, België