

MARATHONMOTOR

Suzuki T350J van Theun Rustenburg

Peter van der Sanden

naam Theun Rustenburg
woonplaats Opperdoes
leeftijd 71 jaar
beroep machinebouwer
rijdt sinds 1969
droommotor Yamaha 3MA



aangeschaft 1975 (nieuw, overjarig)
nieuwprijs circa € 1400
dagwaarde circa € 2500
rijstijl toer
gebruik toer en vakantie
brandstofverbruik 1:15
olieverbruik 1:650
onderhoud zelf



Bouwjaar 1973
Kilometerstand 180.000

TWEETAKT KILOMETER VRETER

Tweetakten in Marathonmotor zijn zeldzaam, zeker exemplaren met een respectabele kilometerstand.

Groot was dan ook de verbazing toen Theun Rustenburg zich meldde met een puntgave Suzuki T350J met maar liefst 182.000 kilometer op de teller. Geen pekelfietsje, maar een motor waar de eigenaar binnenkort weer mee op vakantie wil gaan.

Eigenlijk ben ik veel te laat met motorrijden begonnen', zegt de 71-jarige Theun Rustenburg uit het Noord-Hollandse Opperdoes. Hij was 23 toen hij zijn motorrijbewijs haalde. 'Een rijbewijs halen was vergeleken met de huidige prijzen niet duur en een motor kopen ook niet, maar ik verdiende 27 gulden per week en dan moet er toch even worden gespaard. Motorrijden zat bij mij totaal niet in de familie. Niemand had iets met motoren. Ik ook niet, maar wel met techniek. Mijn interesse voor motoren werd pas echt aangewakkerd toen ik op de LTS tijdens een les hoorde dat Honda een motor had gebouwd met bovenliggende nokkenassen die 10.000 toeren per minuut kon draaien. Dat was de Honda CB72. Zoiets wilde ik ook hebben, maar mijn eerste motor in 1969 werd een Ducati Mark 3. Niet lang daarna kon ik een Honda CB72 kopen.' Theuns eerste Suzuki was een T20, die kort daarop alweer werd ingeruild voor een Suzuki T250. 'De T250 heb ik geruild tegen een witte Kawasaki S1 350. Dat is een verhaal op zich. Ik stond stil bij een tankstation in

MERKENCLUB

Geen motor zo zeldzaam of er bestaat wel een club voor. Leden van de Suzuki T> Club zijn tweetaktliefhebbers pur sang met een voorkeur voor het iets oudere spul, maar ook RG-eigenaren zijn welkom. Voor slechts € 27,50 ontvangen de leden een clubblad en zijn ze welkom op het jaarlijkse motortreffen, dat bol staat van de tweetaktrook. Meer informatie: www.suzukigclub.nl.



'DE ORANJE UITVOERING LIGT NOG ALS BIJNA NIEUW OP ZOLDER'

de buurt toen een witte Kawasaki S1 voorbij reed. Wat zou ik graag willen ruilen, dacht ik. De S1-rijder had mij zien staan en keerde om. Nog voordat hij zijn helm had afgezet, waren zijn eerste woorden: ruilen? Dat ik gelijk 'ja' zei, had hij niet verwacht. Die S1 is een van de mooiste motorfietsen die ik ooit heb gehad', aldus Theun. Dat wil wat zeggen bij iemand die in zijn leven 63 verschillende motoren heeft gehad.

Toch ging Theun in 1975 weer op zoek naar een andere motor. 'Bij mij in het dorp reden twee blauwe Suzuki's T350 rond. Zo eentje wilde ik ook hebben. Ik ben naar Tromp Motoren in Hoorn gegaan en ik had in mijn hoofd een bedrag van 1900 gulden dat ik terug moest krijgen voor mijn Kawasaki. Tromp bood echter maar 1800 gulden. Hij wist natuurlijk dat Kawasaki toen nog niet zo'n beste naam had. De koop ging niet door en de motorhandelaar sjokte ongeïnteresseerd verder door zijn motorzaak. Totdat hij merkte dat ik met één rustige beweging de S1 aantrapte en weg wilde rijden. Toen kwam hij op een draf naar me toe en bood me de gewenste 1900 gulden. Alleen jammer dat de T350J

die hij in zijn winkel had staan oranje was. Daar baalde ik wel van, want ik vond ik oranje een lelijke kleur. Toen ik jaren later een blauwe tank, koplamp en zijschildjes vond, heb ik die direct gekocht en gemonteerd. De oranje uitvoering ligt nog als bijna nieuw op zolder.' Theun Rustenburg, machinebouwer van beroep en daarom in staat van alles en nog wat zelf te bouwen, heeft het onderhoud aan zijn Suzuki altijd zelf gedaan. Net als aan al zijn andere motoren, waaronder veel Yamaha TZ-racers. 'Ik ben zelf absoluut geen racer. Ik heb eens deelgenomen aan de sterrendagen op Zandvoort. Dan kreeg je een speldje waarop je gemiddelde snelheid stond. Voor mijn "snelheid" hadden ze niet eens een speldje.'

REISMOTOR

Theun heeft de T350 echt als reismotor gebruikt, ook met zijn vrouw achterop. 'Ik heb de motor met bagage en onszelf wel eens gewogen; 340 kilo gaf de weegschaal aan. En dan 190 km/u op de snelweg in Duitsland. Ik heb mijn vrouw achterop nooit horen →

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

Een Suzuki T350 zul je niet snel meer tegenkomen bij een motorzaak. Vind je een mooie T350 bij een particulier, reken dan op een vraagprijs van rond de € 2500. Dat is beduidend meer dan wat zo'n motor begin jaren zeventig nieuw heeft gekost.

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- stuurkuip
- sportbuddy
- klein bagagerekje
- zelfgemaakt sportstuur
- Girling-achterschokbrekers

REPARATIES EN PROBLEMEN

62.000 km	nieuwe zuigers, eerste overmaat
90.000 km	krukaslagers en keerringen
100.000 km	nieuwe zuigers
120.000 km	condensator
125.000 km	tellerkabel
125.000 km	versnellingsbakas en naaldlager
150.000 km	voetsteunrubbers
182.000 km	tellerkabel
	Zo'n tien keer contact-puntjes vervangen

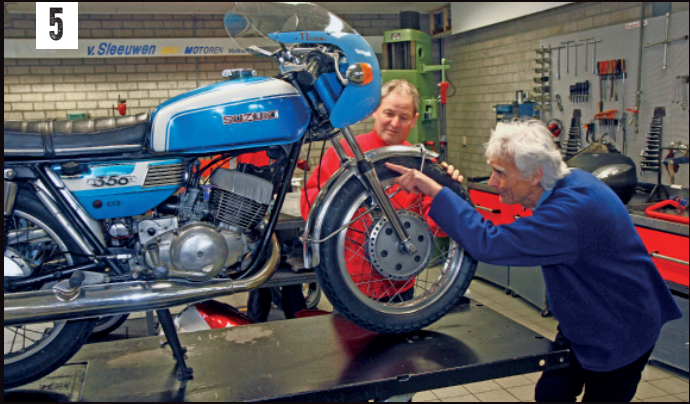
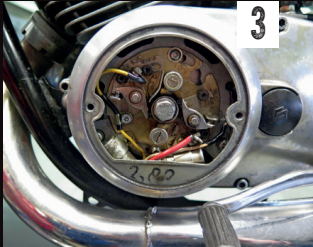
GOED OM TE WETEN

Suzuki bouwde de T-serie tussen 1963 en 1977 met inhoud van tussen de 90 en 500 cc. Alle zijn het tweecilinders met kickstarter. Na 1966 hadden alle modellen auto-matische mengsmering, bij oudere modellen moest je zelf de olie in de benzine mengen. Vanaf 1975 is de trommelrem vervangen door een schijfrem. De T350J met 315 cc is niet meer dan een opgeboorde T250. De T350 was er in drie verschillende typen: 1969 type 1 met een laag frame en een kleine tank. Type 2 van 1970 was gelijk aan type 1. In 1972 had je type T350R met een grotere tank en grote buddy. Vanaf 1973 heb je type T350J (zelfde als 1972).

WAT VONDEN WIJ ER IN 1969 VAN?

'De algemene indruk die deze testmachine bij ons achterlaat, is zonder meer gunstig. Voor f 3295 koopt men een machine die zeer weinig problemen oplevert, redelijk snel is en zeer compleet is uitgerust.' Ook het rijden met de machine leverde louter positieve geluiden op. 'Het is een machien waarop je je direct helemaal thuisvoelt; er is geen gewenningsperiode nodig! Alle

bedieningsorganen zijn uitstekend geplaatst en de werking ervan laat niets te wensen over.' Kritiek was er ook, met name over het blok. 'De mechanisch nogal wat lawaai producerende krachtbron (veel resonanties in de koelribben) leverde niet het vermogen dat door de fabriek geclaimd wordt. Te werk gaande volgens de gebruikelijke methode van meten bleken er ongeveer 6 pk in de mist te zijn!'



1. Geen speling op de (wiel)lagers.
2. Een beetje meer stroom aan boord zou welkom zijn.
3. Regelmatig de contactpuntjes controleren, is voor een tweetakt van levensbelang.
4. Vocht onder in het kraantje kan bevrozen. Daarom altijd aftappen voordat de motor in de winterstalling gaat.
5. Kijk daar, een heel klein roestpuntje.
6. De fraaie naaf van een GT500 en een Borrani-sportvelg.
7. Als het over techniek gaat, is Theun Rustenburg één en al oor.

THEUN HEEFT DE T350 ECHT ALS REISMOTOR GEBRUIKT

gemaakt naar onder meer Silverstone, Francorchamps, Mulhouse, Zuid-Engeland, Cochem en Bretagne, altijd met z'n tweeën en volle bekpakking. Om ervoor te zorgen dat mijn vrouw haar voeten beter op de voetrusten kwijt kon zonder dat de hakken van haar schoenen op de uitlaten wegsmolten, heb ik die voetsteunen wat hoger gezet. Het kuipje op de T350J is afkomstig van Laverda. Dat was al blauw toen ik het kocht. Origineel zit er een hoog en recht stuur op de motor, maar daarvan kreeg ik het in mijn rug. Ik heb toen zelf heel laag racestuurtje gemaakt.' Theun heeft zijn T350J voor het eerst voorzien van nieuwe zuigers bij 62.000 kilometer. De eerste overmaat is direct 0,5 millimeter. Andere merken hanteren 0,25 millimeter. Dan heb je wat meer mogelijkheden. 'Bij 120.000 kilometer heb ik de zuigers nog een keer vervangen. Geen overmaat dit keer, want die is er niet meer. Voor de zekerheid heb ik onderweg altijd een reservezuiger bij me. En verder wat schuurpapier en gereedschap, zodat ik als het moet onderweg een zuiger kan vervangen. Reservecontactpuntjes horen ook bij de standaarduitrusting. Die heb ik misschien wel tien keer vervangen, maar

als je dat steeds op tijd doet, draagt dat bij aan het behoud van de motor. Anders moet de motor extra hard werken om de schamele 39 pk uit het 315cc-blokje te persen.'

OP DE BRUG

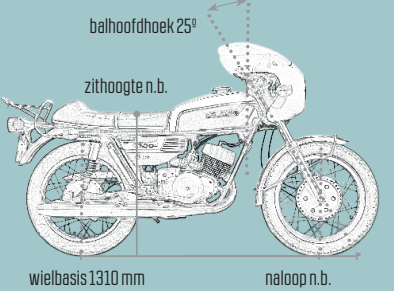
Deng, deng, deng, deng. Een tweetakt op de parkeerplaats bij Van Sleeuwen Motoren is geen alledaags gebeuren. Gerard van Sleeuwen glundert als hij opstapt. 'Lang geleden dat ik op zoiets heb gereden. Het is net een wat groot uitgevallen brommer', aldus de keurmeester, die later enthousiast terug komt. Op de brug worden als eerste de diverse lagers gecontroleerd. Volgens de eigenaar is er nog nooit een wielager vervangen. Wel heeft hij de achterbruglagering wat aangepast, zodat de motor wat stijver aanvoelt. Het balhoofdlager is eveneens origineel. Nergens is er speling te bekennen. En dat na 42 jaar. De trommelremmen voor en achter doen het goed, al vallen deze naar huidige maatstaven natuurlijk tegen. Het voorwiel in de T350J is niet origineel. 'De velg is een Borrani-racevelg met opstaande rand en de naaf met trommelrem is van een Suzuki GT550', vertelt Theun. 'Deze heeft koelgaten en ziet er verder een stuk sportiever uit dan de originele rem.' De uitlaat oogt nog als nieuw. 'Het binnenwerk van zo'n uitlaat wil nog wel eens lostrillen', legt Theun uit. 'Toen ik de motor kocht, heb ik extra verstevigingen in de demper aangebracht om dat te voorkomen. En met succes, want er heeft nooit iets gerammeld en roest is

ver te zoeken. Het scheelt natuurlijk dat deze motor in al die jaren nooit in de winter op de weg is geweest. Dan was het waarschijnlijk een ander verhaal geweest.' De vering voor en achter, hoe simpel ook, werkt nog goed. 'De voorvorkkeerringen zijn nog nooit vervangen. Daar sta ik zelf van te kijken. De originele schokbrekers achter vond ik veel te hard. Die heb ik vervangen door Girling-schokbrekers.' Op de vraag wat er beter zou kunnen aan de T350 noemt de eigenaar de dynamo. Bij meting blijkt de laadspanning amper 12,5 volt te bedragen. 'Eigenlijk heel normaal voor motoren uit die tijd', vertelt Van Sleeuwen. 'Meer stroom dan voor een vonkje en om een lamp te laten branden, was niet nodig. Hoe anders is dat vandaag de dag met alle elektronica. Juist het ontbreken van al die elektronica maakt zo'n T350J interessant voor zelfsleutelaars.' Naast alle motoren die hij heeft gehad, is de Suzuki altijd gebleven. 'Ik rij er per jaar niet zo heel veel meer mee, omdat ik ook de keuze heb uit een Honda CB77, een Honda CB93-café-racer en een Yamaha TZ350-racer uit 1975. Voor een vakantietrip wordt de Suzuki echter nog steeds ingezet. Het automatisch smeersysteem, het redelijke verbruik en de betrouwbaarheid zijn redenen om deze motor niet snel van de hand te doen. Dat had ik 42 jaar geleden niet verwacht.' Vlak voor vertrek vertelt Theun dat er nooit iets stuk gaat, maar komt er dan achter dat de tellerkabel het heeft begeven. 'Ach, een kleinigheidje', zegt Theun en zet weer koers richting Noord-Holland. ←

Suzuki T350J

MOTOR		type	luchtgekoelde tweecilinder-tweetakt
cilinderinhoud	315 cc		
boring x slag	61 x 54 mm		
kleppen per cil.	n.v.t.		
carburatie	carburetors		
koppeling	n.b.		
transmissie	zesbak		
eindoverbr.	ketting		
PRESTATIES			
max. vermogen	39 pk @ 7000 tpm		
max. koppel	29 Nm @ 6500 tpm		
sec. overbr.	ketting		
RIJWIELGEDEELTE			
frame	stalen wiegframe		
vering voor	telescoopvork		
vering achter	twee schokdempers		
veerweg v/a	n.b.		
rem voor	trommelrem		
rem achter	trommelrem		
bandenmaat v/a	3.00x18, 3.25x18		
MATEN EN GEWICHTEN			
drooggewicht	154 kg		
tankinhoud	15 liter		

AFMETINGEN



OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt en ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectiedoor onze specialisten! Stuur een e-mail aan marathonmotor@mps.adventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.



Vrouwliet mocht even proefzitten op de toen nog oranje Suzuki.