

TECHNISCHE DAG QUISPTEL MOTOREN te DEURNE



Op 11 maart 2006 waren we vanaf 11.00u van harte welkom bij Timon Quispel van Quispel Motoren te Deurne voor de geplande "technische dag".

Ondanks de sneeuwval 's-morgens besloot ik toch maar op de motor naar Deurne te rijden, mede omdat mijn R1100RT aan een grote beurt toe was (45.000km op de teller) en daarom vandaag letterlijk in het middelpunt van de belangstelling en op een voetstuk (hefplatform) zou staan.

Vanwege de sneeuwval kwam overigens slechts een enkeling op de motor. Aangezien de meeste clubleden wat later (en ik ruim op tijd) aanwezig waren, werd de motor wel alvast op het hefplatform gezet en werden alle vloeistoffen al afgetapt terwijl de motor nog warm was. Met de verdere (de)montage werkzaamheden werd even gewacht totdat de groep belangstellenden compleet was.



Wat later dan gepland was het grootste gedeelte van de geïnteresseerde clubleden uiteindelijk bij Quispel aanwezig.

Kees van Dijk, de initiatiefnemer voor deze technische dag, had ons vooraf allen op het hart gedrukt dat het wel de bedoeling was dat we wat voor de koffie zouden meebrengen.

Daar werd door iedereen op een dusdanige manier gehoor aan gegeven dat Timon zichzelf, zijn monteurs en zijn gasten nog weken van koffie met koek kan voorzien.

Wij hadden Timon onze waardering voor zijn gastvrijheid laten blijken middels een originele BMW-club-pet en een fles van een Oirschotse gedestilleerde specialiteit die zich overigens minder goed met motorrijden laat combineren.

En er werd deze dag ook nog het nodige aan technische kennis opgestoken, want daar was het uiteindelijk allemaal om te doen.

Naast de gebruikelijke werkzaamheden die bij een kleine en grote beurt nodig zijn, bleek volgens het onderhoudsboekje na 40.000 km ook het brandstoffilter vervangen te moeten worden.

Omdat het filter samen met de brandstofpomp in de (kunststof) benzinetank is ingebouwd, moet deze benzinetank van de motor worden gehaald. Het is daarbij zaak om alle aansluitslangen (aan- en afvoer van brandstof, ontluchting en waterafvoer) dusdanig los te maken dat je ze later niet kunt verwarren, en ook de elektrische aansluitingen los te maken.

De tank moet verder zo ongeveer leeg zijn. Daarna kan de tank worden gedemonteerd en kan aan de onderzijde van de tank een deksel worden losgemaakt waarachter de pomp en het filter zijn gemonteerd. Er bleek een type brandstoffilter gemonteerd te zijn dat bij soortgelijke motoren al voortijdig voor problemen (wegvallen van de benzinedruk) had gezorgd. Het nieuwe type dat werd gemonteerd had dit probleem in ieder geval niet. Verder bleek de doorstroming van het oude filter inmiddels behoorlijk te zijn verminderd, dus het monteren van een nieuw filter was hoog nodig.



Zonder kuipdelen, tank en cilinderkopdeksels, en omgeven van gereedschap en bakken met zojuist afgetapte oliën zag de motor er inmiddels heel wat minder imposant uit. Je kon echter wel overal goed bij.

De dynamo-aandrijfriem moet normaal gesproken elke 60.000 km worden vervangen. Ondanks het feit dat deze riem dus nog zo'n 15.000 km mee zou moeten kunnen gaan, heb ik toch gevraagd om de riem na te kijken omdat vervangen inmiddels relatief eenvoudig geworden was en deze riem al wel ruim 10 jaar dienst had gedaan. En ondanks dat de riem er toch nog goed uit bleek te zien heb ik hem laten vervangen.

Het stellen van de kleppen bleek nodig, en vooral het beoordelen van een goed ingestelde klepspeling bleek niet zo eenvoudig. Timon liet zien en voelen hoe de klepspeling zou moeten zijn, en legde ook e.e.a. uit over de ongebruikelijke combinatie van een bovenliggende nokkenas en tuimelaars. Een goed werkende tuimelaar heeft ook een beetje axiale speling zodat deze tuimelaar niet gaat klemmen. Bij het monteren is het zaak goed op de pakkingen te letten, met name ook die rondom de bougie opening.

Verder zijn alle vloeistoffen (carter-, versnellingsbak-, cardan- en remolie) vervangen, evenals het olie- en luchtfilter.

Het vervangen van het oliefilter had ik de vorige keer zelf gedaan, en daarbij had ik het nieuwe oliefilter veel te vast gedraaid, met het risico dat het filter niet meer los te krijgen is. Dat weten we dan ook weer.

Vervangen van olie in de moeilijk bereikbare versnellingsbak gaat een stuk handiger met de vulslangen die Quispel in gebruik heeft. Het vervangen van remolie bij een motor met ABS verdient wat extra aandacht. Met behulp van een vacuümpomp is deze klus echter redelijk snel geklaard.

Remolie is verder agressief spul dat je niet op de motor of op je handen moet krijgen. Als het toch gebeurd is het zaak om e.e.a. direct goed schoon te maken. Verder bleek zo'n heftafel een enorm handig hulpmiddel waardoor je rechtstandig overal toch goed bij kunt en waarop je ook een hoop gereedschap en onderdelen tijdelijk kwijt kunt.





Zelf had ik ca. een jaar geleden al Brisk bougies gemonteerd. Dit type bougie is volgens Timon op zich wel goed, maar blijken in de praktijk niet altijd even betrouwbaar te zijn. Mijn bougies bleken al wat slijtage te hebben, en daarom heb ik nieuwe brisks gemonteerd die ik nog had. Voor een volgende bougiewissel adviseert Timon een beter alternatief. De banden bleken binnenkort aan vervanging toe, te zien aan de zogenaamde indicatoren, en ook de remblokken waren redelijk versleten. Over één à twee maanden zal ik daarvoor weer bij Timon aanleggen, zodat we goed voorbereid zijn op de 100-

passen-tocht die in Juni op het programma staat. Timon heeft de meeste banden van een aantal fabrikanten (o.a. Bridgestone, Michelin, Metzeler) wel op voorraad.

Uiteindelijk werd de motor ook nog afgesteld, waarvoor de motor naar buiten werd gereden en daar even moest warmdraaien. Daarna werd het vacuüm van beide carburateurs synchroon afgesteld. Ook het CO gehalte wordt gemeten en zo nodig bijgesteld, wat in dit geval niet nodig bleek. Het was inmiddels buiten ook weer gaan sneeuwen.



Al met al een gezellige en drukke dag, druk vooral voor Timon en zijn monteurs die vele vragen van ons beantwoordden, er toch het koppie erbij moesten houden om geen handelingen te vergeten bij de diverse werkzaamheden, en daarnaast ook nog de andere gasten te woord moest staan en waar nodig moest helpen aan onderdelen.

Timon vond ook nog de tijd om worstenbroodjes voor ons in de oven te leggen en te serveren. Naast de gastvrijheid, het vakmanschap en het in goede banen leiden van de dag had Timon ook nog een T-shirt voor ons. Ik hoefde voor deze gelegenheid alleen de onderdelen af te rekenen, en kon huiswaarts met een motor die weer helemaal 100% was voor de komende zomer.

Daarnaast hadden we deze dag in een gezellige en ongedwongen sfeer het nodige aan technische kennis over onze motoren opgedaan. Daarvoor zijn we Timon en zijn veel dank verschuldigd.

Mark