

Sleutel / Technische dag bij Quispel Motoren

Om kwart over tien draaide ik de oprit op van Quispel Motoren te Deurne. Timon Quispel had ons ook dit jaar uitgenodigd voor een sleuteldag en vanaf 10.00u zou kwartiermaker Kees van Dijk (tevens initiatiefnemer voor deze dag) de werkplaats en de showroom klaar hebben voor ontvangst van een aantal sleutelgrage' leden.

Tot mijn verbazing was ik zeker niet de eerste. Sterker nog: alle 3 bruggen waren al bezet. Één door een monteur van Quispel (Jarno) die bij een R1150RT, die fabrieksmatig nog geen twinspark had (2 bougies per cilinder), deze alsnog installeerde. Daarvoor wordt o.a. in beide cilinders (*edit: cilinderkoppen*) een bougiegat bijgeboord en wordt ook een 2e bobine geplaatst.

Hans Peters was die ochtend al vroeg begonnen aan het verhelpen van een olie lekkage op een lastige plek, namelijk bij de versnellingsindicator. Om het betreffende onderdeel te kunnen vervangen moest de gehele achterbrug + cardan worden gedemonteerd.

Hans Walraven had met een kennis zelf thuis een benzinefilter vervangen maar was niet geheel gerust over de betrouwbaarheid van deze reparatie en wilde graag dat e.e.a. door een deskundige werd gecontroleerd.

Bij gebrek aan een vrije brug (en ook omdat het koffietijd was) werd de tafel in de hoek van de showroom opgezocht alwaar iedereen zich verzamelde voor een bakkie en 'iets' erbij. Iedereen had gehoor gegeven aan de oproep om 'iets' mee te nemen voor bij de koffie, met een overvloed aan gebak, cake, gevulde koeken, stroopwafels en andere lekkernijen als gevolg. Daar kan Timon nog weken mee vooruit.

Kees had ook nog wat video / DVD materiaal klaargezet. Als dank voor de gastvrijheid, gebruik van de bruggen en gereedschap, tips en deskundige hulp mocht Timon een licht alcoholische verfrissing in ontvangst nemen evenals een echte authentieke originele BMW-club Buff.

Ben van Eerdt kwam uit Nieuw-Bergen op zijn pas verworven R80 uit 1988 om kennis te maken met de club die hij op Internet 'gespot' had. Hij was zo vriendelijk om ook wat foto's te maken en per email na te sturen nadat bleek dat niemand een camera bij zich had.

Later die dag bleken ook Rob & Noëlle nog tijd gevonden te hebben voor een bezoek en had Noëlle ook haar camera meegenomen, dus we hebben van deze dag uiteindelijk ruim voldoende visuele herinneringen kunnen vastleggen.

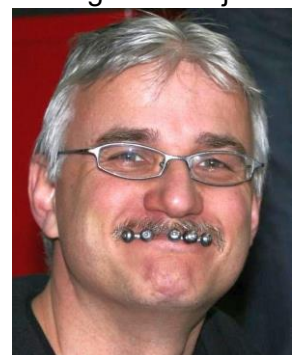
Uiteindelijk zouden Hans P., Hans W., Kees v.D., Rob & Noëlle, Paul, Léon, Joost, Gerard, Theo Brusselers (oldtimer rit), Ben (kwam kennismaken), Hans Schoonen (ook potentieel nieuw lid) en ikzelf een bijdrage' leveren aan deze dag, zowel technisch (behalve Léon) als ook met ouderwetse gezelligheid.

Naast de reparaties van Hans en Hans zijn er ook anderen bezig geweest met onderhoud en reparaties. Zo had Hans Schoonen een probleem met de koppelingskabel van zijn K100. Kees van Dijk had een probleem met de handvatverwarming van zijn R1100GS. Met deskundige hulp van Rob, mijn werkplaatsboek (met elektrische schema's) en een universeelmeter van Quispel bleek e.e.a. elektrisch toch goed te werken en was de uiteindelijke conclusie dat het probleem door de hand van Kees werd veroorzaakt.

Laatstgenoemde wilde ook graag het geluid van zijn motor wat meer in balans brengen met zijn eigen stemgeluid middels een alternatieve uitlaat, die wat later in de middag op de GS werd bevestigd.

Zelf wilde ik mijn R1100RT de jaarlijkse onderhoudsbeurt geven. Bij gebrek aan een beschikbare brug begon ik met het verversen van de olie op de werkvloer (ikzelf op de werkvloer, de olie in een opvangbak), en gingen de Tupperware' zijkappen en alle koffers alvast van de motor.

Voor al die kleine RVS boutjes van de zijkappen is een handig tijdelijk opbergsysteem aanwezig direct onder je neus! (zie foto).



Tussentijds hebben Arne, Rob en ikzelf nog even naar een route gekeken voor de 'schepenlift rit' begin April. Toen Hans Walraven klaar was kon mijn RT op de brug en kon de klepspeling worden gecontroleerd, waarna de motor buiten nog eens werd afgesteld. De remmen en banden bleken nog prima, en andere zaken (rem-, versnellingsbak- en cardanolie, bougies) hoeven pas na nog eens 10.000km te worden ververst / verwisseld.

De tip van de dag' (afkomstig van Jarno) was voor mij dat het controleren van het oliepeil het beste bij een weer koude motor kan gebeuren die daarvoor goed opgewarmd werd uitgezet. Als je een motor maar even laat lopen en dan weer afzet is de oliekoeler met de aan- en afvoer nog niet in de oliecirculatie opgenomen (thermostaatklep) en lijkt het oliepeil (te) laag te zijn.

Bij een goed opgewarmde motor loopt bij het uitzetten de oliekoeler leeg voordat de thermostaatklep weer dicht gaat en loopt alle olie dus naar het carter. Als de oliekoeler lekker heet aanvoelt weet je zeker dat de thermostaatklep open is. Het leeglopen gaat dan blijkbaar ook nog het beste als je de motor eerst even op de zijstandaard laat staan.

In de praktijk komt het blijkbaar nog wel een voor dat de motor ter controle even wordt gestart en weer wordt uitgezet, en dan blijkt het oliepeil ineens erg laag te zijn. Als je dan tot (max) peil bijvult zit er te veel olie in je motor.

's-Middags heb ik ook nog even gekeken naar een turbolader, afkomstig van een gangbare personenauto, die door een enthousiaste klant van Timon was meegebracht. Het is de bedoeling dat deze turbo op zijn K100 (dacht ik) zou worden gemonteerd. Daarvoor moest er nogal wat worden aangepast aan luchtinlaat, uitlaatspruitstuk en de oliecirculatie, en wilde hij ook een ander injectie regelsysteem op de motor gaan monteren om uiteindelijk de beste prestaties te kunnen bereiken. Al met al een erg uitdagend project dat door deze klant samen met Timon tot een goed einde moet worden gebracht. Timon had ook plannen om op zijn K1 een turbo te monteren.

Timon, Jarno en Jan hielden ook dit jaar het hoofd koel, de worstenbroodjes warm en de koffieautomaat in bedrijf, en waren steeds bereid onze vragen te beantwoorden en daar waar nodig met tips en weetjes de diverse (de)montage- en afstelwerkzaamheden te begeleiden. Verder wezen ze ons de weg naar gereedschap en onderdelen, en bedienden ze de oliepompslang. Ook afstellen van motoren werd door hen deskundig uitgevoerd; dat blijft toch specialistenwerk. Tel daarbij de aandacht voor de andere dagelijkse klanten nog op, en je begrijpt dat het een gezellige drukte was voor Timon's Team.

Op het einde van de dag werden de diverse motoren weer naar buiten gereden, het gereedschap opgeborgen, de handen gewassen, kon de koelkast en de provisiekast gevuld worden met de overgebleven koeken e.d., en ging eenieder na nog-even-een-rondje-showroom' en het afrekenen van de gebruikte onderdelen weer huiswaarts, terugkijkend op een supergezellige en technisch erg interessante dag.

Mark.