

## Sleuteldag verslag van Mark

Dit jaar alweer voor de 6<sup>e</sup> keer waren we als club te gast bij Quispel voor een technische dag. Zelf was ik zeker niet op tijd (vanaf 10.00u waren we welkom) maar nog altijd één van de eersten toen ik om kwart over 10 de zijstandaard van mijn GS uitklapte voor de deur van Quispel Motoren na mijn éérste ritje in 2012, lekker binnendoor en met prima weer.

Waren bij eerdere sleuteldagen de bruggen in de werkplaats al vol, er was nu nog maar weinig bedrijvigheid in de werkplaats. Gelukkig was er meer te doen bij de koffietafel.

Jarno was helaas al de gehele week ziek, maar Timon en Ruud waren er wel. Na een typische Kees-van-Dijk begroeting: "*Mi zûn pak an kunde wel ne zonnebril gebrujke, dè doe pèn an oew auge!*", een kop koffie en een rondje showroom druppelde de één na de ander toch binnen en werd er zowaar ook af en toe een motor naar binnen geduwd voor een klusje.



Er moest een enkele stuurverhoger worden gemonteerd en verder was het vervangen van banden veruit favoriet.

En over banden gesproken: ook de traditionele workshop motorband-reparatie werd weer gegeven; een 'must' voor diegene die dit nog nooit heeft gezien en aan den lijve heeft ervaren.

Eenmaal meegemaakt (en in het bezit van een reparatiesetje) ben je onderweg zeker in staat om een lekke band te repareren en mobiel te blijven. Erg handig bij een toerit of een meerdaagse buitenlandse vakantie.

Dat die dag ook het Carnaval was begonnen bleef niet geheel onopgemerkt: William stond er 'gekleurd' op, en daarmee bedoel ik niet zijn bovengemiddeld bruine huidskleur (zie foto's).

Kees van Dijk had rond de middag de Saté weer warm en serveerde er de traditionele in-een-driehoek-gesneden 3 sneetjes witbrood bij. Er was ruim voldoende ondanks de behoorlijke opkomst. Ik had me die dag ten doel gesteld om het probleem wat Ben al voor af had aangedragen (de kilometerteller / snelheidsmeter van zijn C1200 viel regelmatig uit) mede te gaan oplossen.

Het feit dat Ben dit probleem al bij Motorport onder de aandacht had gebracht en men er daar niet uit was gekomen, maakte het een extra uitdagend probleem.



Ben bleek er letterlijk niet echt wakker van te liggen want hij kwam niet echt als één van de eersten binnen. Maar hij kwam uiteindelijk wel, en met een paar 'deskundigen' hebben we het probleem op gepakt.

Elk jaar is er wel weer een 'weetje' te melden, dit jaar gerelateerd aan de snelheidsmeter. Hebben de oudere BMW's nog een mechanische snelheidsmeter aangedreven met een staalkabeltje vanaf het voorwiel, de nieuwere modellen hebben een electr(on)ische versie gebaseerd op een sensor bij het achterwiel.

De Cruiser van Ben heeft geen middenbok, alleen een zijstandaard, en dus is het in beweging krijgen van het achterwiel om de snelheidsmeter te kunnen laten uitslaan niet echt eenvoudig. Een aanpak zou kunnen zijn om de motor op een krik te plaatsen en dan het achterwiel in beweging te krijgen, handmatig of door de motor het achterwiel te laten aandrijven. Er is echter een veel eenvoudiger methode.



De sensor die is gemonteerd op de cardanaandrijving is ook te activeren met een elektrisch apparaat dat een elektromagnetisch strooiveld opwekt, zoals een pistool-soldeerbout.

Tot onze verbazing bleek het inschakelen van de soldeerbout direct tot het aanwijzen van ca. 60km/u op de teller te leiden.

Het was met name deze 'truuk' van Timon die het relatief eenvoudig maakte om het euvel te isoleren.

Deze kennis was bij Motorport niet aanwezig.

Omdat we volgens de Timon-methode konden vaststellen dat zowel de sensor als de teller zelf goed leken te werken dachten we al snel aan een verbindingsprobleem. Bij het bewegen van een connector en de kabelboom zagen we de teller op en neer gaan. Dachten we eerst nog aan een slecht contact in de connector (inspuiten met contactspray en daarna een testrit maken), bleek later toch een kabelbreuk bij het balhoofd het echte euvel te zijn.

Omdat bij de C1200 van Ben de cockpit met het stuur meebeweegt moet de kabelboom die beweging ook maken. Door deze sturbewegingen is waarschijnlijk uiteindelijk één (bruine) draad gebroken maar door de isolatie werd die draad nog wel bijeengehouden waardoor het contact er soms wel was en soms niet.

Uit een bedradingschema wisten we dat de sensor via een gele en een bruine draad met de kilometerteller in de cockpit verbonden was, en als je weet aan welke draden je moet trekken dan is het vinden van zo'n breuk een stuk eenvoudiger.

De reparatie was daarna met een aantal handen snel gedaan (kabelboom en draad strippen, beide uiteinden vertinnen, krimpkousje over één draad schuiven, einden aan elkaar solderen en kousje om de verbinding krimpen, daarna e.e.a. weer intappen en vastzetten).

Ben was erg blij met een werkende kilometerteller. Alhoewel de dag verder redelijk voorspelbaar verliep was de gezelligheid er niet minder om. Alhoewel er nog warme saté voorradig was dropen de clubleden rond een uur of 2 alweer één voor één af, een overvolle koffietafel achterlatend. Daar kan Quispel weer even mee vooruit.

Daar waar we andere jaren Timon en zijn team een alcoholhoudende attentie en/of een clubartikel aanboden als blijk van waardering, hadden we nu het idee opgevat om een meer blijvende herinnering achter te laten in de vorm van een ingelijste-fotocollage-met-bijbehorende-tekst, met dank aan Noëlle.

De fotocollage mocht naar eigen inzicht een plaatsje gegeven worden in de zaak van Timon. Gezien de gebruikte foto's, waar ondergetekende maar liefst 2 keer op voorkwam, had Kees wel een suggestie (het toilet). Wat het uiteindelijk is geworden gaan we binnenkort zelf ervaren, bij het eerstvolgende bezoek.

Alhoewel Kees inmiddels meer dan genoeg tijd heeft om "un stukste te skrijve" over deze sleuteldag heb ik dat maar voor mijn rekening genomen, mede omdat ik dat elk jaar graag doe (ook een soort van traditie) om mijn persoonlijke waardering te laten blijken voor de organisatie (Kees) en de gastvrijheid (Timon & Team) van wederom een hartverwarmende dag in het koude jaargetij.

Wat mij betreft een jaarlijks terugkerend evenement die we nog lang in ere mogen houden.

Mark.