
Motor info – Korte Tips

Auteur: Steven

Last update:30-Jan-05

Inhoud

1.	PARKEREN	2
2.	LEDER BEHANDELEN	3
3.	SCHUIVENDE BEPAKKING	3
4.	ROUTES BEPALEN.....	4
5.	MET DE VEERBOOT	6
6.	ZICHTBAARHEID	7
7.	SMEERMIDDELEN	8
8.	VORKOLIE VERVANGEN	9
9.	ANDERE VORKOLIE	9
10.	VEERVOORSPANNING.....	9
11.	HOE PLAATS IK DE AFSLUITDOP WEER BOVEN IN DE VORKPOOT?	9
12.	PLASTIC REPAREREN	10
13.	KUIPRUIT OPKNAPPEN	11
14.	REINIGEN	12
15.	ULTRASOON REINIGEN	13
16.	KUNSTSTOF POETSEN	14
17.	LAK POETSEN	14
18.	FRAME BESCHERMEN	14
19.	VERWEERD ALUMINIUM OPKNAPPEN	15
20.	KETTING SMEREN.....	15
21.	ZELF EEN REGULATOR MAKEN	15
22.	ALUMINIUM REPAREREN	15
23.	RVS BOUTJES.....	15
24.	VERWARMEN VAN DELEN VAN MOTORBLOK.....	16
25.	DEMPERPROBLEMEN	17
26.	TUBELESS BAND TIJDELIJK REPAREREN.....	17
27.	CAMERA STANDAARD VOOR OP DE MOTOR	18
28.	DE AFSTELLING VAN DE MOTOR (HET MENGSEL).....	18
29.	HOE STEL IK MIJN BALHOOFD NETJES AF?	20
30.	HOE KRIJG IK MIJN HANDVATTEN ER MAKKELIJK AF?	20

Intro

Dit document bevat een aantal korte tips betreffende elk vlak van motorrijden.

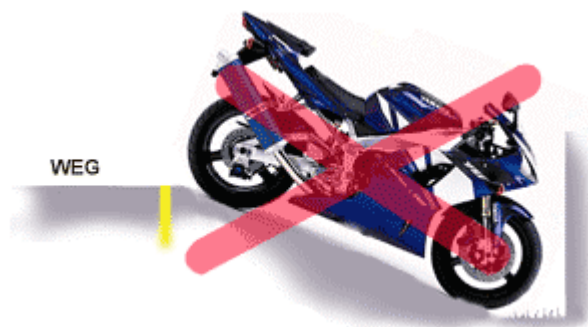
1. Parkeren

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>

Parkeren met de motor is iets anders dan parkeren met de auto. De meeste motorrijders parkeren hun motor niet in een parkeervak voor de auto. Of dit nu wel of niet mag, hangt af van de lokale gemeenteregels. Met een aantal dingen moet je voor het parkeren met de motor in ieder geval rekening houden.

1. Zet de motor op een verlichte, goed zichtbare plaats. Het liefst op een plek waar veel mensen komen.
2. Zet de motor vast met een goed ketting van gehard staal aan een aardvast punt. Zorg ervoor dat de ketting zo hoog mogelijk vast gemaakt wordt, en niet op de grond hangt. Dit maakt het moeilijk voor dieven om het slot door te knippen.
3. Als je op een helling parkeert: zet hem dan met de neus naar boven, en in de eerste versnelling.:

Op deze manier zal het zeer moeilijk worden om de motor weer op de weg te krijgen. Er is onvoldoende ruimte om de motor vooruit te rijden en te keren. De meeste motoren beschikken niet over een achteruit. Het kost dan erg veel kracht om de motor achteruit de weg op te krijgen. Bovendien kan de motor "over de jiffy" heen rollen.



Figuur 1: verkeerd geparkeerd



Figuur 2: Goed geparkeerd

Door de motor op deze wijze te parkeren kun je gewoon (met de rem er op) wegrijden. Natuurlijk parkeer je de motor ook in de eerste versnelling om er voor te zorgen dat deze niet achteruit rolt en valt. Tevens voldoende afstand tot de weg en obstakels achter de motor in acht nemen.

's Zomers wil asfalt wel eens zo zacht worden dat je jiffy er in wegzakt. Ook wil je je motor wel eens op zand- of kiezelgrond parkeren, daar zakt je jiffy ook makkelijk in weg. Ik heb altijd een metalen plaatje (roestvrij) van ongeveer 9 x 14 cm in m'n jaszak. Dit plaatje gebruik ik om m'n motor op lastige plekken te parkeren. Even het plaatje onder de jiffy en klaar. Door de oppervlaktevergroting zakt de jiffy niet weg. Dit bespaart zoeken naar een plankje of platte steen. Plaatje weer meenemen als je weggaat! Wat ook werkt is een platgeslagen cola-blikje.

2. Leder behandelen

Gebruik geen spuitbusrommel; veel te duur en die producten doen niet wat ze beloven. Gebruik een blikje rapide-leervet, in kleurloos of zwart verkrijgbaar, kost 4 euro en gaat lang mee.

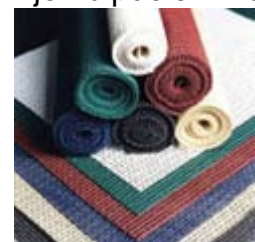
Je kunt op de naden wat meer vet smeren en dit goed inwrijven. In laten trekken en uitwrijven, anders blijft het kleverig. Een beetje bewerkelijk maar wel goed en goedkoop. Je leren pak wordt -bijna- waterdicht. Helemaal waterdicht leer bestaat niet. Dit is een oud motorrijders recept. Je hebt ook lui die het volgende doen met bijvoorbeeld een vetpak (waxcoat); eerst helemaal, flink, overdreven, invetten, en vervolgens, je raadt het nooit; het pak even verwarmen in een oven! Pardon? Ja, ik weet niet of het zo goed is maar het wordt gedaan.

3. Schuivende Bepakking

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>



Bagagetassen achter op de motor willen wel eens gaan schuiven. Dit is niet prettig in bochten en zeker ook niet prettig bij remmen en optrekken. Een stukje anti-slipmat (een dun geweven rubber matje) tussen de tas en het zadel lost het probleem op. Je kunt er meteen je kuipdelen mee beschermen, waardoor afplakken om krassen te voorkomen niet meer nodig is. Ook aan te raden voor gebruik onder een tanktas! Deze anti-slip matjes zijn te koop bij winkels voor huishoudelijke artikelen en meubelzaken (bijv. bij de Ikea) en worden in het huishouden gebruikt om onder vloerkleden te plaatsen, zodat deze op hun plaats blijven liggen.



4. Routes bepalen

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>

Je eigen criteria bepalen

Motorrijden heeft te maken met een gevoel van vrijheid. Het liefst stap je op je motor en zie je wel waar je uitkomt en hoe je daar dan komt. Als je maar fijn kunt rijden. Maar om de kans op dat laatste te vergroten is het (vooral bij langere afstanden) verstandig om vooraf een route te plannen. Hoe doe je dat?

Eerst zul je voor jezelf het een en ander moeten bepalen:

- Bepaal waar je heen wilt en hoe lang je er over wilt doen om daar te komen.
- Bedenk hoeveel uur je dan maximaal per dag motor wilt rijden (indien het om een meerdaagse rit gaat).
- Over wat voor soort wegen wil je rijden? Snelwegen die tijd besparen, maar je niet direct een vakantiegevoel geven, of secundaire wegen waarbij je meteen van je reis kunt genieten?

Kaarten en routeplanners

Als je dit voor jezelf hebt bepaald dan kan het gepuzzel met landkaarten en routeplanners beginnen.

Je kunt werken zelf met een combinatie van gedetailleerde landkaarten (schaal ca. 1:200.000 tot maximaal 1:1.000.000), waarop secundaire wegen goed zijn aangegeven, tezamen met een routeplanner. Voor de routeplanners raad ik aan een routeplanner te gebruiken waarbij het mogelijk is om een groot aantal tussenlocaties op te geven. Bij alle GPS software en bij Routeplanners zoals die van [AND](#) is dit mogelijk. Bij de gratis on-line routeplanners is dit meestal niet mogelijk. Wil je deze toch gebruiken dan raden we de routeplanner van Michelin (www.viamichelin.com) of RAC (www.rac.co.uk) aan. De eventueel met behulp van een routeplanner bepaalde weg markeer je op de kaart. Bij gebruik van een routeplanner zul je vaak besluiten tot alternatieve wegen die de routeplanner niet als suggestie opgeeft. Onderweg kun je natuurlijk ook altijd nog besluiten om van de geplande route af te wijken.

Hoe herken je leuke wegen?

- Zoek wegen met veel bochten en hoogteverschillen. (te zien op de kaart)
- Zoek wegen die door mooie natuur gaan. (te zien op de kaart en info van het VVV)
- Vermijd snelwegen.
- Vermijd wegen die van de ene grote plaats, via een zo recht mogelijke lijn, naar een andere grote plaats gaan. Deze wegen zijn meestal erg druk.
- B-wegen langs een rivier zijn meestal ideaal voor het wat snellere bochtenwerk. Zoek je haarspeldbochten, dan zoek je naar wegen die over grote hoogteverschillen gaan. Verder loont het natuurlijk de moeite om eventueel beschikbare routes van andere motorrijders te raadplegen. In sommige reisverslagen die je op deze website kunt vinden is een duidelijke routebeschrijving opgenomen.

Tom Boudewijs (www.tomboudewijns.nl) levert boeken en CD-roms met uitgewerkte routes (dus ook in GPS!), die zeker de moeite waard zijn.

Afstand en tijd plannen

De gemiddelde motorrijder zal op snelwegen een effectieve snelheid van max. 100 km/u halen (inclusief stops). Op secundaire wegen zal de effectieve snelheid lager zijn. Je kunt voor voor secundaire wegen met een gemiddelde effectieve snelheid van 60 km/u rekenen. Je kunt dan zelf uitrekenen hoe ver je op een dag ongeveer zult komen. Wil je een dag kilometers maken, maar niet over de snelweg, dan zul je als je om 9.00u op de motor zit en om ca. 16.00u een slaappleats wilt vinden, die dag ongeveer $7 * 60 = 420$ km rijden. Dit sluit aan bij de resultaten uit van een poll van Motorvision.nl.

Heb je vooraf al bepaald waar je wilt overnachten, dan neem je het adres hiervan op in je routeplan. In het andere geval zal het laatste deel van je route bestaan uit het zoeken naar een geschikte slaappleats. Dit is iets wat je niet graag in het donker doet. Begin dus op tijd met zoeken naar een slaappleats. Een lijst met motorvriendelijke slaappleatsen van het land waar je route door leidt kan dan handig zijn.

Een nadeel van het niet over de snelweg rijden, is dat de benzinstations minder makkelijk te vinden zijn en dat deze op zon- en feestdagen vaak gesloten zijn. Dat laatste is iets waar je met het plannen van je route zeker rekening moet houden. Van de snelweg af doe je er ook verstandig aan om niet pas te gaan tanken als je tank bijna leeg is.

Uitschrijven van een route en het lezen hiervan

Het is onmogelijk om al rijdend een kaart te lezen. Een route schrijf je daarom uit. Je moet onderweg in één oogopslag kunnen zien welk wegnummer je aan moet houden en/of welke richting je aan moet houden. Noteer geen overbodige zaken, maar bedenk ook dat soms hetgeen je op de kaart ziet niet altijd de werkelijkheid is. Een weg die op de kaart een doorgaande weg met een Y-afsplitsing lijkt kan in werkelijkheid een T-kruising zijn. Het noteren van de richting die je aan moet houden in de vorm van een plaatsnaam biedt daarom meeste zekerheid. Zorg er voor dat de aanwijzing zo kort en krachtig mogelijk is. Gebruik afkortingen die je makkelijk kunt onthouden zoals bijvoorbeeld:

- LI = Links
- RE = Rechts
- BBK = Bebouwde kom
- EBK = Einde Bebouwde kom
- EW = einde weg
- ri = richting
- (straatnaam)
- [plaatsnaam]

Op deze manier stel je eigen routebeschrijving of roadbook samen. Schrijf groot of kies een groot lettertype! Je kunt ook gebruik maken van alternatieve aanduidingsmethoden, zoals de bolletje-pijltje methode (even zoeken met Google, en je hebt zo de tips daarover gevonden). Of kijken op: http://home.tiscali.be/erwin.wellekens/system_mtl.htm

Je kunt je routebeschrijving op verschillende manieren bevestigen voor gebruik onderweg:

- Op je tank plakken
- In het kaartenvak van je tanktas
- In een speciale kaartenhouder voor op je tank
- Of in een speciale roadbookhouder, waarmee je middels een rollensysteem naar onder en boven ik je roadbook kunt gaan.

Sommige mensen zweren bij een roadbookhouder. Ikzelf heb echter een duidelijke voorkeur voor het kaartvak van mijn tanktas. Op deze manier hoef ik onderweg niet aan wieltjes te draaien om naar het volgende stuk van mijn route te "scrollen". Ik vind het ook wel fijn als ik zonder een hoop geknutsel aanpassingen of aantekeningen op mijn routebeschrijving kan maken. (Bovendien is het geen gezicht op mijn GSX-R 750.)

Bedenk wel dat het deel van je routebeschrijving dat je kunt zien erg, beperkt is. Alleen het bovenste deel van je kaarthouder is onderweg te zien. Ik weet inmiddels uit ervaring dat het erg moeilijk is om richting je kruis te kijken en op de weg voor je te letten.

Hoe je het ook wendt of keert, roadbookhouder of kaartenhouder, je ontkomt er niet aan af en toe te stoppen, en wat wegnummers en plaatsnamen in je hoofd te stampen.

Met de GPS

Inmiddels zijn er legio GPS-systemen die geschikt zijn voor op de motor. Je hebt ze in zwart-wit, maar ook in kleur, wat alles een stuk zichtbaarder maakt op de motor. Als je een GPS wilt gebruiken, koop er dan een met een zo groot mogelijk scherm, een houder voor op het stuur of balhoofd. Vergewis je er ook van de de GPS een routeplanner in zich heeft. Ik weet uit eigen ervaring dat als je dat niet hebt, en je de route misrijdt, het erg lastig is om weer terug te komen op de route.

5. Met de veerboot

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>



Met een motor kun je op veel plaatsen komen. Maar zodra je water over moet steken, zul je vaak gebruik maken van een (veer)boot. Op grote veerboten moet je je motor vastzetten en kun je niet naast je motor gaan zitten om de boel in de gaten te houden. Dan wil je dat je motor goed vast staat. Hoe doe je dat?

- Zet de motor op de zijstandaard. Niet op de middenbok!
- Zet de motor in de eerste versnelling, zodat het achterwiel geblokkeerd is. Blokkeer het voorwiel door een Tie-wrap of een elastiek om de voorrem-hendel en handvat te binden.
- Haal een spanband onder je zadel door en zet de motor daarmee stevig vast aan de hier voor bestemde bevestigingsogen van de veerboot. Door de spanband onder het zadel door te halen, maak je dat deze enigszins gefixeerd is in de lengterichting van de motor en zal je zadel niet permanent ingedeukt zijn. Hierbij moet je er natuurlijk wel voor zorgen dat je op deze manier geen kuipdelen of andere delen van de motor beschadigt. (Een doek ertussen of Ductape kan veel verschil maken.) Er zijn meestal wel spanbanden aanwezig, maar het is raadzaam eigen spanbanden mee te nemen.
- Haal spanbanden door de passagiershandvaten of bagagebeugels van je motor en zet de motor hiermee stevig vast aan de hier voor bestemde bevestigingsogen van de veerboot.
- Sta er andere motorfietsen naast jouw motor, kijk dan even of deze ook goed vast staan en help je mede motorrijders eventueel bij het vastzetten van hun motor. Dit is wel zo sociaal en voorkomt dat andere motoren tegen jouw motor aanvallen.



- Denk er aan dat je geen waardevolle spullen achterlaat op je motor en neem zaken die je nodig zult hebben (foto toestel, tandenborstel etc.) mee naar de passagiersverblijven. Het laadruim waar je motor staat is tijdens de reis namelijk afgesloten voor passagiers.
- Neem je contactsleutels uit het contactslot !

6. Zichtbaarheid

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>

Veel motorongelukken worden veroorzaakt doordat andere weggebruikers(automobilisten) een motorrijder niet, of niet tijdig genoeg hebben gezien. Dit terwijl deze wel in het blikveld aanwezig was. Het is dus erg belangrijk om aandacht te besteden aan je zichtbaarheid als motorrijder in het verkeer.

Enkele wetenschappelijke feitjes:

- Felle kleuren worden beter waargenomen dan sombere kleuren. Maar contrast ten opzichte van andere zaken in het blikveld speelt een belangrijkere rol bij de waarneming.
- Wit licht geeft een grotere lichtopbrengst, maar geel licht wordt beter waargenomen. Wit licht is dus beter voor je zicht en geel licht is beter voor je zichtbaarheid.
- Door een in onze genen aanwezig dierlijk instinct gaat onze aandacht sneller uit naar voorwerpen met 2 lichtvlekken (ogen van roofdieren). Auto's met hun dubbele koplampen worden dus beter waargenomen dan motorfietsen met hun ene koplamp of twee dicht naast elkaar geplaatste koplampen. Door dit instinct is het ook zo dat, zodra er gelijktijdig een auto en een motor, met de koplampen aan, in het blikveld vallen, de aandacht primair op de auto wordt gericht.
- Je bent als motorrijder in verhouding maar een klein object bent binnen het blikveld van andere weggebruikers. Hierdoor val je minder op en kun je gemakkelijk verstopt raken achter obstakels in het blikveld, zoals bomen, verkeersborden, andere verkeersdeelnemers, de stijl van de ruit etc.
- De binnenspiegels van een automobilist bevat een zogenaamde dode hoek. Dat is het gebied wat buiten de spiegels valt en wat dus niet wordt waargenomen, tenzij de automobilist over zijn of haar schouder kijkt.

Enkele tips:

- Het is raadzaam om in de kleuren van je motor, je pak en je helm felle / contrasterende kleuren op te nemen. Met een zwart pak en een zwarte helm op een zwarte motor zie je er top uit, maar word je zeer slecht waargenomen. Een combinatie van verschillende contrasterende kleuren vergroot je zichtbaarheid aanzienlijk.
- Heb altijd je dimlicht aan. Ook overdag.
- Zorg dat je koplamp niet te hoog staat afgesteld. Een te hoog afgestelde koplamp verblindt andere weggebruikers, waardoor deze niet kunnen waarnemen dat het om een motorrijder gaat, hoe ver deze nog weg is en met voor snelheid deze nadert.
- Het heeft weinig zin om met groot licht op te gaan rijden als je op wilt vallen. OK, andere weggebruikers zullen het licht zeker waarnemen. Maar doordat dit licht ook verblindend werkt kan niet worden waargenomen dat het om een motorrijder gaat, hoe ver deze nog weg is en met voor snelheid deze nadert.
- Als je een auto nadert die aan jou voorrang behoort te verlenen, kijk dan of je de bestuurder in de ogen kunt kijken. Gaan zijn of haar ogen schuil achter de stijl van een ruit of een ander obstakel dan is de kans groot dat je (nog) niet wordt gezien en is het raadzaam om er bedacht op te zijn dat je mogelijk geen voorrang gaat krijgen. Vaart minderen dus en/of je positie op de weg wijzigen, waardoor je de ogen van de

bestuurder wel kunt zien. Slingeren op je weghelft wil ook helpen om de aandacht op jou te richten.

- Beoordeel de signalen die de andere verkeersgebruiker geeft. Probeer uit de beweging van het voertuig op te maken, wat de bestuurder van plan is en of deze jou wel heeft waargenomen.
- Ga niet in de buurt van het achterwiel van een personenauto rijden. De kans is erg groot dat je dan in de dode hoek zit en niet gezien wordt.
- Het allerbelangrijkste is dat je beseft dat je als motorrijder minder goed wordt waargenomen en er dus niet klakkeloos van uitgaat dat andere weggebruikers je wel hebben gezien.

Tot slot nog enkele links naar producten met betrekking tot je zichtbaarheid, die in e-zines van Motorvision.nl al eens zijn vermeld.

[SafetyLights](#)

[Hi Viz hump bag en Hi Viz reflecterende stickers](#)

7. Smeermiddelen

Er is een groot aantal smeer- en onderhoudsmiddelen voor de motor. De een nog specialer dan de ander. Er is ook een aantal middelen dat je voor de meeste doeleinden kunt gebruiken. Als je deze in je bezit hebt, kun je meestal goed genoeg uit de voeten.

- WD40 – goed als roestwering, smering voor kleine delen, roestoplosser/kruipolie en nog 1001 andere toepassingen
- Bromium-vet – dit kan voor alle mechanisch zwaar belaste onderdelen gebruikt worden (bijvoorbeeld vorkpoten, achterbrug etc.)
- Kogellagervet – de naam zegt het al: voor kogellagers en andere mechanisch zwaarbelaste delen.

Even iets over het gebruik van siliconenspray. Hoewel dit je lak en andere delen goed smeert, en laat glimmen, raad ik het gebruik van elk siliconen-houdend product ten sterkste af. Als er iets van siliconen op een gelakt onderdeel komt, is dit heel moeilijk over te spuiten of bij te werken als er beschadigingen optreden.

8. Vorkolie vervangen

Als je vorkolie wilt vervangen, staat in de onderhoudsboeken precies beschreven hoe je de hele vork uit elkaar wilt halen. Maar misschien wil je dat wel helemaal niet, en ben je op zoek naar een eenvoudiger manier om alleen je olie te vervangen. Hier is een manier.

- Haal een vorkpoot los
- Verwijder de doppen aan de bovenkant
- Haal de veren eruit (niet echt nodig)
- Giet de oude olie eruit, pomp een paar keer op en neer om rest olie eruit te halen
- Giet er een beetje nieuwe olie in, pomp weer op en neer, en pomp alles er uit.
- Monteer de vorkpoot, vul de olie weer af tot het gewenste level
- Monteer de bovenkappen weer.



Opmerking: in principe hoef je de poot niet eens te demonteer-
ren als je onderop je poot ook een aftapschroefje hebt.

Opmerking: voor degenen die iets meer stuggere demping wil-
len hebben, kunnen het olie-niveau 10mm hoger laten uitko-
men

9. Andere vorkolie

Soms vind je 5W vorkolie resulterend tot een te "slappe" vork, en 10W te stug. En 7W is niet te krijgen. Je kunt ze gewoon mengen tot de verhouding die jij wilt. Bijvoorbeeld: 50% / 50% van 5W en 10W leidt tot 7,5W olie

10. Veervoorspanning

Als je geen je veervoorspanning niet kunt instellen, kun je er toch nog iets aan doen door boven de normale veer, een klepveer te zetten. Klepveren zijn makkelijk verkrijgbaar en allerlei maten bij de motorsloop / dealer.

Je kunt in plaats van klepveren ook plastic blokjes boven op je veren zetten = veervoorspanning.

11. Hoe plaats ik de afsluitdop weer boven in de vorkpoot?

Naar een artikel van Faq.luiemotorfiets.nl

Alle dingen die ik zou doen aan onderhoud heb ik nu gedaan, viel allemaal best mee. Alleen het in elkaar zetten van de vorkpoten kan niet alleen, daar heb je twee mensen voor nodig vanwege de veerspanning.

Nee joh, je moet gewoon zorgen dat ze helemaal "uitgeveerd" staan, dan kun je die dop er met weinig moeite opkrijgen. Eerst zonder vulbus of veer kijken hoe de dop moet staan om de schroefdraden in elkaar te laten vallen. Dat doe je door achteruit te draaien tot je een klik, van de over elkaar heen vallende schroefdraadeinden voelt, en dan 5 graden met de klok mee gedraaid zet je even met een viltstift een stipje op 12 uur zodat je straks nog weet hoe je moet beginnen.

De motor zo opbikken/steunen dat je op de vorkpoot kunt duwen zonder dat het voorwiel tegen de grond gedrukt word en zo de voorvork indrukt, dan plaats je de bus of veer weer in de poot, en dan zorg je dat de poot vrij is, dus geen stuur meer dat in de weg kan zitten of kabels die in je werkveld liggen.

Dan zorg je dat je de ratel met dop of inbus met een verlengstuk zo op lengte hebt dat je ontspannen kunt duwen zonder dat je helemaal voorover hoeft te staan. en dan zorg je dat het verlengstuk in de lijn van de vork staat en kun je tot plaatsing overgaan.

Doordat de schroefdraad al goed staat (stip op 12uur) kun je nu goed voelen of je de dop op de vork hebt staan want hij staat nu stabiel op de vorkpoot en staat ie stabiel dan is het 3/4 slag maken en terug ratelen, en daarna is het doorratelen tot ie net aan zit, je hoeft het niet vaster te draaien dan je met een M6 boutje zou doen, de rubbering dicht niet alleen af maar fixeert de dop ook, en vaak word ie ook nog vastgezet door de klemming van de bovenste kroonplaat.

Draai je hem vast als ware het de 24 van de sleutel, dan krijg je hem later nauwelijks nog los, en het is helemaal nergens voor nodig, de schroefdraad is zo fijn dat het niet meer los kan trillen...

Het belangrijkste is dat de motor stevig staat zonder dat er last op het voorwiel komt, eigenlijk is het het makkelijkst om poot voor poot te doen, dus niet allebei tegelijk, want dan vormt de andere poot een moie steun, trek dus nooit allebei de doppen eraf dat maakt het alleen maar lastig, gewoon poot voor poot afwerken. (pun intended).

De meeste mensen staan gewoon enorm te kloten omdat ze die schroefdraad scheef in elkaar proberen te draaien omdat ze niet kijken waar ze moeten beginnen.

Is eigenlijk met alles wat je vast wilt zetten, *eerst* effe achteruitdraaien totdat je het minuscule klikje voelt van de twee schroefdraadeinden over elkaar heen vallen en je de hel draadgang opeens op de tegenpartij voelt rusten.

Zeker in kunststof delen is dit "trucje" heel belangrijk omdat je ander kans op barsten hebt omdat je de parker dan precies over de buiken van de schroefdraad probeert te persen, terwijl als je eerst even *voelt* waar de schroefdraad begint je hem er zo met de hand indraaid...

12. Plastic repareren

Je kunt scheuren / kleine gaten in plastic repareren door naar de motorsloop / dealer te gaan, en voor weinig of geen geld wat stukken oude bekapping halen.

- Knip het plastic in kleine stukjes, doe ze in een glazen potje
- Giet er thinner bij, na verloop van tijd wordt het plastic week, en verandert in een pasta
- Ruw rondom het oppervlak dat je wilt repareren op met schuurpapier, of maak en V-groef, en ontvet het goed
- Smeer de plastic pasta op de scheur / in het gat.
- Gebruik eventueel gaas (bijv. kippengaas of glasvezelmat) om extra stevigheid te creëren.

13. *Kuipruit opknappen*

De kuipruit kan behoorlijk ondoorzichtig worden. O.a. als gevolg van wat ruw dooie vliegen verwijderen. Om vliegen te verwijderen kun je ook een natte doek over de schoon te maken plek leggen, de vliegenresten laten na een tijdje vanzelf los. Gebruik liever geen glassex: het kan een witte waas in acrylaat schermen veroorzaken. Daarom mag je het van Arai ook niet voor hun helm-vizieren gebruiken, want de kunststof wordt er namelijk broos van.

Allerlei heel kleine krasjes veroorzaken een ondoorzichtig ruitje of vizier of glaasjes van de snelheidsmeter kun je eruit halen met sigaren-sigaretten-as. Gebruik een vochtige doek met wat as. Dit werkt als een ultrafijn schuurmiddel. Grover geschut nodig? Je kunt ze er ook goed uit polijsten met "Autosol". Voorzichtig met een wattenstaafje, en glimmen maar!

Werkt trouwens ook goed op koplampen, GSM en GPS- schermpjes e.d..

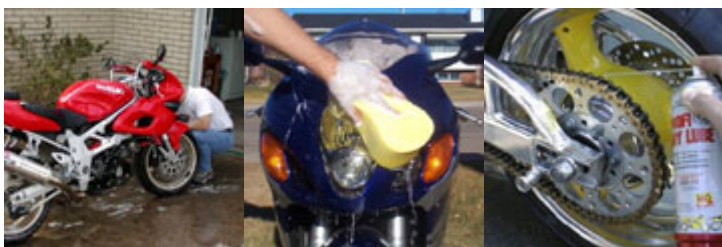
Naar het schijnt werkt tandpasta ook, alleen moet je dan wat harder poetsen, omdat tandpasta een heel fijnkorrelig polijstmiddel is. Elk ander fijn polijstmiddel (Pol, koperpoets, etc.) werk waarschijnlijk ook goed.

Probeer eerst op een klein stukje. Bij een ruit bijvoorbeeld op het strookje dat binnen je kuip valt, waar je dus niet doorheen kijkt.

Bij een vizier kun je e.e.a. proberen bij de scharnierpunten. Ruiten kun je gerust in de was zetten, dat zorgt er ook voor dat de insecten later wat gemakkelijker te verwijderen zijn.

14. Reinigen

Naar een artikel van: <http://www.motorvision.nl/>



Voor velen onder ons is dit serieus werk en het hoort bij het onderhoud van je motor. Bovendien kan verkeerd schoonmaken leiden tot slijtage en overbodige schade. Per onderdeel wil ik je daarom graag enig advies geven hoe je dit schoon kunt maken en hoe je het eventueel verder behandelt. Gebruik altijd voldoende water en schone, zachte doeken en sponzen. Vuil uitsmeren over een droog oppervlak geeft krassen.

- **Kuipwerk**

schoonmaken: met een sopje met een schoonmaakmiddel zonder zouten en oplosmiddelen en afspoelen met water. Je komt dan al snel bij een speciaal motorreinigingsproduct uit, maar haarshampoo of gewone allesreiniger uit de keuken. Voldoen hier bijvoorbeeld ook aan. Bij een hardnekkige aanslag van geplette insecten kun je een insectenverwijderaar gebruiken. Een stuk keukenrol natmaken met wat van het schoonmaakmiddel dat je gebruikt en dat zo op de insectenlijken in laten weken werkt ook goed. Als je geen speciale insecterverwijderaar hebt, kun je ook een oude panty om je hand doen, en met je vingers de insecten eraf wrijven.

nabehandelen: in de was zetten. Verwijder het zadel (als dat eenvoudig kan) bij het in de was zetten van de motor zodat je geen witte randen op je zadel krijgt, of verwijder de wax direct met een natte lap.

- **Kuipruitje**

schoonmaken: met het schoonmaken van de kuipdelen. Glassex werkt ook goed. Gebruik nooit benzine, diesel, petroleum of dergelijke om je kuipruit schoon te maken!

nabehandelen: goed afdrogen met een zachte doek of zeemleer.

- **Motorblok**

schoonmaken: met een middel zonder zouten of agressieve oplosmiddelen. Is je blok erg smerig, dan kun je een speciale motorreiniger, diesel of petroleum (lampolie) gebruiken of om het vuil in te laten weken. Nooit aanbrengen op een warm motorblok! Daarna goed afspoelen.

nabehandelen: droogrijden. NIET inspuiten met siliconenspray. Als het op een gelakt onderdeel van je motor komt, kun je het maar heel, heel erg moeilijk weer bijwerken of over laten spuiten. Het is de gruwel van elke autospuiters.

- **Velgen**

schoonmaken: met een speciale motortotaalreiniger, WD40 of met wat petroleum. Je kunt ook met doodgewone wax de klodders kettingvet van je velg afhalen!

nabehandelen: in de wax zetten als je hier zin in en tijd voor hebt.

- **Ketting**

schoonmaken: een ketting maak je niet te schoon. Gebruik voor het reinigen van de ketting vooral geen middelen die de O-ringen aan zouden kunnen tasten. Een doek en/of een oude tandenborstel met daarop wat kettingspray is afdoende om je ketting te reinigen. Je kunt ook diesel of petroleum (lampolie) gebruiken om de ketting schoon te maken. Wasbenzine is te schraal, en over WD40 doen de wildste verhalen de rondte, dus laat die goedjes maar achterwege.

nabehandelen: droogmaken en inspuiten met kettingspray. Geen kettingspray/teflon op je nummerplaat sprayen. Daar schijnt die mooie gele lak niet tegen te kunnen. Als je voor het schoonspuiten naar een wasstraat gaat en een hoge druk reiniger gebruikt. Droog dan de ketting en spray deze in met kettingspray (die je hebt meegenomen!). Blijf met de spuitlans uit de buurt van de ketting en kogellagers. ...en als je toch bij een tankstation of carwash bent, kijk meteen je bandenspanning even na.

- **Blank metaal**

schoonmaken: schoonmaken met een middel zonder zouten of agressieve oplosmiddelen. Aanslag (van insecten) op de voorpoten kan lekken van de voorvorkkeringen veroorzaken. Deze wil je dus graag een goed schoon houden.

LET OP:

Als je je motor afspoelt / schoonspuit in de winterperiode en er is gepekeld, doe dit dan met koud water. Warm water versterkt de corroderende werking van de zouten.

nabehandelen: delen die kunnen roesten behandelen met vaseline of inspuiten met WD40 oid. Dit geldt uiteraard niet voor de remschijven!!!!!!

- **Ongespoten kunststof delen**

schoonmaken: met het schoonmaken van de kuipdelen.

nabehandelen: met bumpercleaner (als je er wat glans aan wilt geven). WEES HIER HEEL VOORZICHTIG MEE. In de meeste bumpercleaners zitten siliconen. Als dit op gespoten kuipwerk komt, kun je die heel slecht overspuiten of bijwerken.

- **Schakelaars en contacten**

schoonmaken: met het schoonmaken van de kuipdelen.

nabehandelen: inspuiten met WD40 of Lubritall als contactspray en om ze tegen vocht te beschermen

- **Spiegels**

schoonmaken: met het schoonmaken van de kuipdelen of met een beetje opgeloste spiritus

nabehandelen: Glass Polish of droogzemen

- **Remmen**

schoonmaken: niet, of met een speciale remmenreiniger. Remmenreiniger kan schadelijk zijn voor je kuipdelen! Kettingspray, WD40, diesel en petroleum zijn vet. Zorg er voor dat dit niet op je remschijf komt, of zorg er voor dat je dit weer goed verwijdert (met remmenreinger).

nabehandelen: niet

- **Stickerresten verwijderen:**

Gebruik hiervoor een speciale lijmresten verwijderaar indien puur schoonmaakmiddel en WD40 of Diesel niet hielpen. Gebruik het liefst een stickerverwijderaar op basis van citroenzuur: deze zijn biologies afbreekbaar, en niet zo agressief voor de lak. Als ondersteuning kun je een haarföhn gebruiken om de sticker weg te halen.

Opmerkingen:

WD40 en Lubritall zijn goed bruikbaar voor het reinigen van alles aan je motorfiets behalve je remmen, de kuipruit, je tellers en je spiegels.

Ik wil hiermee niet aanzetten tot het milieu onvriendelijk reinigen van motoren en wijs graag op het feit dat er in de handel biologisch afbreekbare totaalreinigers (bijvoorbeeld het bekende S100) voor motorfietsen te verkrijgen zijn.

15. Ultrasoon reinigen

Wat is ultrasoon? Onder ultrasoon verstaat men frequenties welke in het algemeen boven

de menselijke gehoorrens van ca. 18 kHz liggen. De frequenties die in het algemeen worden gebruikt voor ultrasoon reinigen, liggen tussen 20 kHz en 150 kHz. Voor de meeste reinigingstoepassingen volstaat veelal een frequentie welke ligt tussen de 20 kHz en 50 kHz. Hogere frequenties worden met name gebruikt voor precisie-reiniging en/of indien het de reiniging betreft van zeer delicate onderdelen. Ultrasoon energie zorgt voor een reiniging tot diep in de poriën, zonder te krassen, te borstelen of schrapen.

Principe Ultrasoon reinigen is gebaseerd op de voortplanting van geluid door een geleidend medium. In samendrukbare media, zoals lucht en de meeste vaste stoffen, wordt een geluidsgolf continue overgedragen. Bij niet-samendrukbare media, zoals water, is er echter alleen continue overdracht van geluidsgolven als de amplitude (geluidssterkte) relatief laag is. Als de amplitude toeneemt, ontstaat er een negatieve druk in de gebieden van verspreiding die de vloeistof "breekt", waardoor er waterstofbelletjes ontstaan. Dit verschijnsel noemen we ook wel cavitatie. Komt het cavitatiebelletje vervolgens in een compressie van een geluidsgolf terecht, dan begint deze onder invloed van de positieve druk te trillen. Het belletje zal vervolgens groeien tot een onstabiele afmeting. Het belletje zal in de vervolgfase uiteindelijk imploderen wat resulteert in cavitatie. Deze implosies veroorzaken microstromingen in de reinigingsvloeistof. Het imploderen van tienduizenden cavitatiebelletjes en de daarmee gepaard gaande microstromingen in een door hoogfrequente geluidsgolven geactiveerde reinigingsvloeistof, geeft uiteindelijk het effect dat "ultrasoon" wordt genoemd.

Opmerking: het is alleen jammer, dat je na zo'n behandeling alsnog met de luchtspuit en de benzine aan de gang kunt om de zoi schoon te krijgen.

16. Kunststof poetsen

Voor automobielen verkoopt men plastishine voor de kunststof bumpers. Daarmee kun je ook heel goed de kunststof onderdelen van je motor onderhouden. Dit in plaats van was, dat altijd smerige witte plekken achterlaat die bijzonder moeilijk weg te poetsen zijn. Je kunt hier ook WD-40 voor gebruiken.

17. Lak poetsen

Je kunt natuurlijk de meest uiteenlopende poetsmiddelen kopen (kopen, kopen). Je kunt ook de spuitbus meubelspray uit de kelderkast halen en daarmee je motor in de was zetten. Glanst geweldig! En je hebt er slechts errug weinig van nodig.

Sommige motoren hebben type- of merkemblemen die verhoogd zijn. Het is lastig om om de lettertjes heen de was weg te krijgen. Gebruik daarvoor de zijkant van een oude afwasborstel. Wacht tot de was droog is en dan even voorzichtig borstelen en de emblemen zijn weer als nieuw. Wel voorzichtig!

18. Frame beschermen

Je kunt je frame natuurlijk bij iedere wasbeurt helemaal schoonmaken, maar dan ben je telkens wel lang bezig om in alle hoeken te komen. Je kunt je frame ook wat langer beschermen met olie. Eerst de hele motor grondig schoonmaken, ook alle hoekjes van het frame. Daarna zet je eerst het frame in de olie.

Hiervoor kun je gewone motorolie gebruiken, of (alweer!) de bekende rode fietsglans olie. Het voordeel is dat je dunne olie ook in ruimtes kunt laten druipen waar je helemaal niet bij kunt. Gebruik een oude smalle kwast om op andere moeilijk bereikbare plaatsen te ko-

men. Enige tijd laten staan en licht uitwrijven. Daarna pas de rest van je motor in de was zetten.

19. Verweerd aluminium opknappen

Door pekelen en ouderdom kun je op het aluminium van vorkpoten, motorblok, subframes en wielnaven een lelijk spinnwebpatroon krijgen. Dit komt doordat de transparante laklaag die er op zit niet zo erg sterk is. Dit aluminium kan weer glimmen als zilver. demonteer eventueel voor het gemak het bewuste onderdeel maak het helemaal vetvrij.

- schuur de lak er af met 1000 of 1200 grit schuurpapier (grijs)
- dit is een soort polijsten
- vervolgens ga je echt polijsten met belgom of iets dergelijks (alu-schuurmiddel)
- dit is een pasta-achtig poeder.

Het zwart op je poetsdoek is het teken dat je aan het slijpen bent. Als je er lang genoeg mee doorgaat is een mooie zilverglans het resultaat. Blijven doorgaan.... Vervolgens kun je het opnieuw lakken of gewoon dik in de was zetten.

Opmerking: je kunt ook verf-afbijt gebruiken om de laag lak er af te krijgen.

20. Ketting smeren

Men probeert je hiervoor van alles aan te smeren, kettingvet, kettingspray, noem maar op. Nou, de werking van een moderne o-ringen-ketting kun je weinig aan doen. Het vet zit namelijk in de schakels opgesloten achter de o-ringen. Het enige dat je moet doen qua onderhoud is de buitenkant van de ketting een beetje schoon en vettig houden. Met kettingvet maak je je ketting extra smerig! Zand blijft in het vet plakken, en bij je voortandwiel groeit een dikke vervuilde koek. Je kunt de ketting niet uitkoken want dan beschadig je de o-ringen en is de ketting meteen op. Ik "smeer" mijn kettingen met doodgewone motorolie. Als je op reis gaat heb je altijd wel een flesje olie bij je, om je carter te kunnen bijvullen. Ik neem dan nog een oud kwastje mee, de steel eraf gezaagd. Dit neemt onder het zadel hoegenaamd geen ruimte in beslag. Om de 500 km, mag ook eerder, smeer ik de ketting in met een beetje olie, en klaar. Mijn d.i.d. kettingen gaan zo'n 40.000 km mee, en dat is niet verkeerd.

21. Zelf een regulator maken

http://home.earthlink.net/~mattwallace/Junkyard_Dog/The_Junkyard_Dog_Regulator.htm

22. Aluminium repareren

Loctite heeft een product dat Alutite heet. Het is een twee componenten product. Je kunt ook kneedbaar staal kopen (bijvoorbeeld Bison en Pattex)

23. RVS Boutjes

Bron: motor-forum.nl

Rvs is taaier/zachter dan staal. Staal daarentegen is harder en kan een hogere treksterkte verdragen dan RVS.

Anyway een 8.8 boutje is dus sterker dan een RVS exemplaar, laat staan een 12.9 bout.

Het verhaal dat RVS en Alu gaan reageren klopt als een bus. Door onderlinge spanning van de twee metalen vindt er een soort oxidatieproces plaats. Echter meestal wordt dit "rotten" sterk overdreven. Een beetje kopervet op je boutjes en ze gaan perfect uit je blok.

De meeste boutjes aan je blok en er omheen, kan je best vervangen door RVS (maar niet alles dus). Kritische boutverbindingen moet nooit door RVS bouten vervangen i.v.m. de treksterkte en de maximale belasting ervan. Je remsysteem moet je dus van afblijven. Blokbouten kan je zonder problemen vervangen door RVS

Remschijf en de klauw bevestigd dmv titanium bouten kan prima. Wat goed genoeg is voor een racer, moet goed genoeg zijn voor jou, toch?

24. Verwarmen van delen van motorblok

Soms moet een deel van de motor verwarmd worden om onderhoud te plegen (bijv. een pakking verwijderen, kogellagers verwijderen). Een soldeervlam is niet echt controleerbaar. Al eens aan een strijkijzer gedacht?

25. Demperproblemen

PROBLEEM MET UITLAAT VOORLOPIG OPLOSSEN



Na zo'n 40.000 km kun je een probleem met de uitlaten krijgen.

Bij mijn xjr1200 manifesteerde het zich tijdens een buitenlands tripje, na 3000 km. Plotseling maakt de motor veel meer lawaai, sportiever dat wel.

De pijp van de balanspot rot door de hitte precies op het punt waar deze de einddemper ingaat, zie het omcirkelde deel.

De bedoeling is nu dat je een nieuwe uitlaat koopt, het zwarte gedeelte dus.

Maar dat ding kost je gauw 600,-. Wat je ook kunt doen is het volgende (en dat geldt waarschijnlijk voor alle motoren)

De pijpen die in de einddemper gaan, zijn een stukje te lang.

Haal de einddemper eraf en haal de uitlaat eruit plus het afgerotte deel van de balanspot.

Maak de zwarte pijp goed schoon. Haal voor de einddemper een nieuwe pakking.

Je kunt nu de einddemper een stuk over de pijp schuiven en weer terugzetten.

De bout onder de voetsteun kan nu niet meer gemonteerd worden. Daarom neem je een stripje staal van ong. 4 cm, dit kun je van voren naar achteren afzagen. Boor twee gaten in de strip en monteer de uitlaat aan de voetsteunbeugel. Koelaar!!

Wat je nu nodig hebt gehad; twee bouten en moeren, twee pakkingen en twee metalen stripjes. Kosten een paar gulden, en dat is heel anders dan 600,- voor een nieuwe pot!

Bijkomend voordeel is dat je nu tussen de achterveer en de voetsteun en de uitlaat meer ruimte hebt, dat poetst makkelijker.

26. Tubeless band tijdelijk repareren

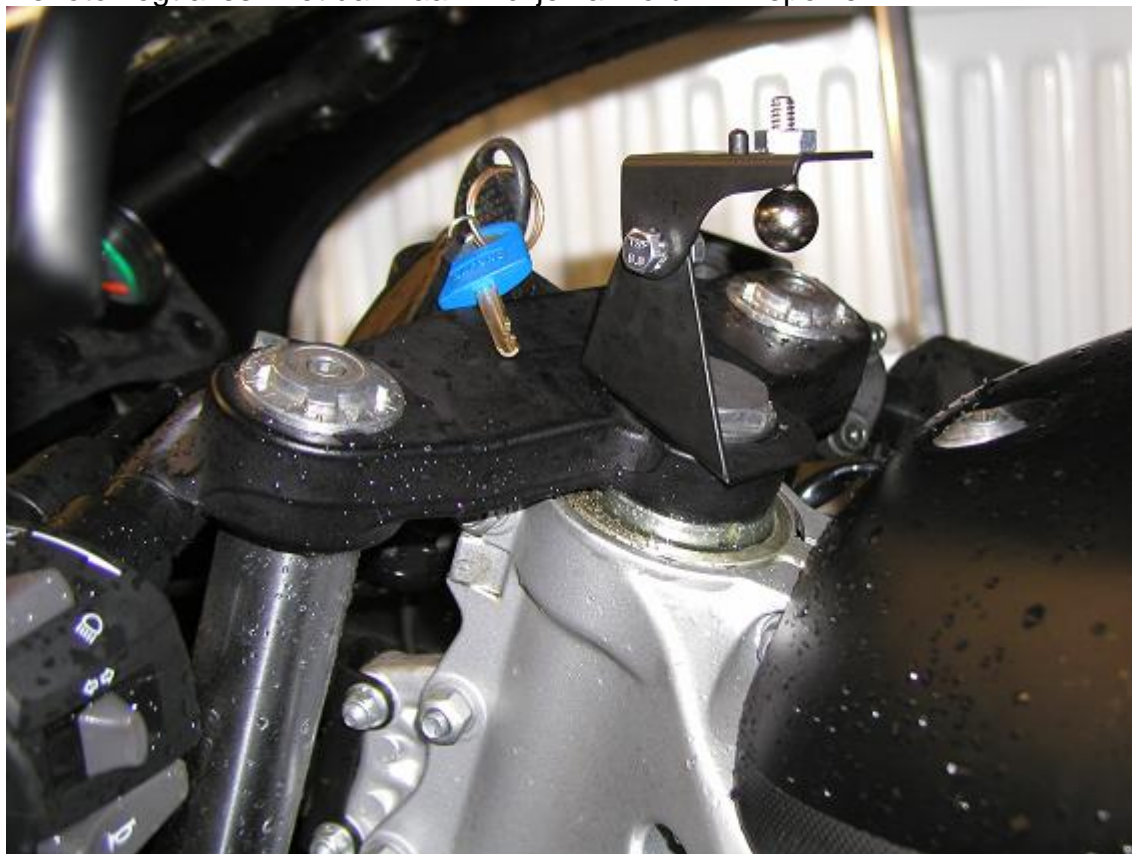
Er zijn verschillende sets in de handel waarmee je een prop in een gat in je band kunt stoppen. Deze setjes werken best handig. Ik repareerde m'n achterband in een kwartiertje. Bij het setje horen 3 gaspatronen, om de band op te pompen. Hou deze patronen niet onbeschermd in je hand tijdens gebruik, want ze bevriezen binnen 1 sec. Met die 3 patronen krijg je een beetje band niet op spanning, maar wel genoeg om naar een tankstation te rijden.

Er zijn ook spuitbussen verkrijgbaar waarmee je naast gas ook een gatenstopmiddel in de band spuit. Band vol spuiten, en meteen gaan rijden. Aanbevolen voor kleine lekjes.

Deze reparaties heten tijdelijk te zijn. Maar mijn motordealer repareert op deze manier zijn eigen banden (pan-european), en blijft er gewoon mee rijden, en hard ook. Dit lijkt me toch niet zonder risico, maar als je in the middle of nowhere zit, zie maar. Tubeless banden zijn alleen door een specialist te repareren. Dit is dan zo duur dat je misschien toch maar liever een nieuwe band haalt.

27. Camera standaard voor op de motor

De foto zegt alles. Met dank aan Nickje van forum.Bikepower.nl



28. De afstelling van de motor (het mengsel)

Naar een artikel van Faq.luiemotorfiets.nl

Hoe zie je of de afstelling van de motor goed is en wat kan je eraan doen?

Nou dat is heel eenvoudig, als je een goed dichte uitlaat hebt kun je het heel makkelijk zien. Het gat blijft dan altijd netjes grijs. Zwart is te vet, lichtgrijs of zelfs wit is te arm. Nu is dit wel heel onnauwkeurig want je fiets kan ook door olieconsumptie z'n uitlaat zwart maken (dit is wel veel vetter zwart) of als de uitlaat ergens lekt en dus valse lucht zuigt (plofferen bij gasdicht) kan hij z'n uitlaat helemaal wit krijgen. De betere methode vergt wat inspanning maar is wel de beste:

Zoek een stuk weg waar je ongegeneerd hard kan, dus niet een rondweg, maar ergens in de polder. Het stuk moet minimaal 2 kilometer lang zijn, we noemen dit de testbaan ;-). Het mooiste is als de testbaan licht stijgt. Aan het einde van de testbaan moet je uitkunnen rollen, zonder dat je iemand hindert, want je moet een klein beetje sleutelen... Waar je nu mee begint, is de motor goed warm rijden, als je testbaantje op zo'n tien kilometer van huis ligt is ie gelijk klaar voor de operatie. Nu komt het enge... je moet nu de testbaan echt helemaal volgas afleggen, niet een beetje volgas, maar echt met het gas tegen de stuit in de hoogste versnelling. Doe het dus niet binnen de bebouwde kom ;-). Aan het einde van de testbaan, rijd je nu met topsnelheid... trek nu je koppeling in en schakel de motor met de killswitch gelijk uit. (anders jengel je hem doodt). Dus niet je gas dicht doen, maar de ontsteking onderbreken en de koppeling intrekken. Nu laat je hem niet op de motor remmen, want we willen het beeld van volgas/topsnelheid bevriezen als het ware. Als je stilstaat, pak je de bougiesleutel, en draait voorzichtig je bougie(s) eruit. Deze gaan je vertellen hoe het met je blokje is...

Aan de kleur van de verschillende onderdelen kun je zien hoe het met je brommer gaat. (bij volgas waar je altijd mee moet beginnen) Dat deel van de bougie dat als een pin in het midden staat noemen we de neus, en de ring met de elektrode de ring.

NEUS glimmendzwart RING glimmendzwart	te hoog oliebruik
NEUS mat zwart RING matzwart	teveel benzine
NEUS creme RING matzwart	teveel benzine en te hete bougie
NEUS creme(koffie met een flinke scheut melk) RING creme	Optimaal
NEUS matzwart RING creme	optimaal mengsel en te koude bougie
NEUS creme RING lichtgrijs/wit	te arm mengsel, te koude bougie: direkt grotere sproeier monteren, anders gaat het vroeg of laat erg fout!!!
NEUS wit/grijs RING wit/grijs	idem alleen nog erger
NEUS witte bloemkool RING creme/grijs	redelijk mengsel met hoog oliebruik, de olie compenseerd een licht te kort aan benzine, zie je veel bij Amerikaanse fietsen die al een tijdje hier afgebeeld worden...

Meestal zul je een te arm mengsel vinden, door Amerikaanse eisen, een andere uitlaat of montage van sportfilter. Zitten er sportfilters en een "lekkere" herriepijp onder, dan kun je meestal zo'n 20% grotere sproeiers pakken. Maar zoals met alles, iedere brommer is unique dus laat je niet wijs maken dat die en die sproeier perfect is voor jouw brommer. (e.g. Dynojet kitje) Vaak zitten ze wel dicht in de buurt en leveren ze een aardige winst, vooral bij TDM'etjes, maar echt perfect afstellen kost gewoon wat experimenteren...

Neem de tijd en je fiets beloont je...

Nu loopt hij op top goed, maar wil hij nog wel eens slecht oppakken. Nu word het echt sleutelen, want nu moet je de naald gaan verhangen, let daarbij HEEEL erg goed op...

Deze test gaat op gevoel, je rijdt rustig/langzaam en gooit het gas niet TE abrupt open, als het goed is gaat hij er als een speer vandoor. Meestal kan het beter...

Als je het gas opengooit en hij wacht eveniets te arm, en de naald moet een tikje omhoog en als je het gas ietsje terugdoet gaat hij er(dus het klemringetje een streepje naar beneden vandoor

Hij trekt op als een zijden sok en wil ookte rijk, de naald moet ietsje zakken, dit moet niet regelmatig stationair lopen

meestal nadat je er een grotere sproeier in hebt gestopt !!! dus als er een echt grotere sproeier in moet kun je het beste gelijk de naald laten zakken (het klemmetje omhoog)

Als laatste doen we de luchtschroef, en dat heeft allen zin als de naald goedhangt. Stel hem op normaal stationair met slechts een bougiekap, je hebt nu een eencilinder. (voor eenpitters gat dit erg makkelijk ;-) draai nu aan de LUCHTschroef totdat hij zoveel mogelijk toeren loopt, en doe dit bij iedere eventuele volgend cilindertje (fijn zo'n eenpitter ;-) Als laatste plaats je alle bougiekappen terug (behalve bij een eenpitter want die zit er al) en draait de STATIONAIRschroef terug tot hij het voorgeschreven toerental draait, meestal kun je hem nu veel langzamer laten draaien, maar dat is erg slecht. Slechte smering en hoge lijbaankrachten...

O ja ! voordat je begint doen we er wel effe goed aan om de luchtfiltertjes te vernieuwen/schoonmaken (niet te veel olie erop want dan kan die niet ademen, er mag op de doek waarin je hem uitknijpt geen vlek meer achterblijven.

Dit alles kost plusminus anderhalf tot tweeenhalf uur afhankelijk van de motor (bij een virago ben je zo 5uur bezig door die kloterig weggemoffelde carb's:-()

Veel plezier met je "nieuwe" motor.

29. Hoe stel ik mijn balhoofd netjes af?

Naar een artikel van [Faq.luiemotorfiets.nl](http://faq.luiemotorfiets.nl)

Hoe vast moet ik die moeren bij je stuur vast draaien? Ik voel heel lichtjes een beetje speling in mijn balhoofd. Nu zitten er onder de stuurplaat een tweetal moeten die aan elkaar zijn verbonden. Hoe vast kan ik deze draaien?

Eigenlijk niet, het is een stelsysteem, je bokt je motor op zodat het wiel loskomt van de vloer, eventueel helpen met een paar blokjes onder het blok, en maak de kabels even vrij zodat het stuur zonder demping draaien kan, en bij een tikje ertegen als ie in het midden staat, wegdraait naar de en, en natuurlijk ook de andere kant, dat tikje moet je met een ganzenvaar uit kunnen dlenen, draai nu de bovenste bout los die de stuurpen beethoud, en dan de bovenste van de twee stelmoeren ook (met een C-sleutel of haaksleutel)

En dan draai je de onderste voorzichtig vast net zolang tot je merkt dat het stuur niet meer vrijelijk in de hoek valt, draai hem dan weer 5 graden los, trek de contermoer weer vast , dat is dus de bovenste van die stelmoeren, en de bout die de bovenste kroonplaat beethoud ook weer, en kijk of ie nog steeds netjes "omvalt" doet ie dat niet meer dan de boel 2 graden lossen zetten en weer voelen.

Voel je nu een heel duidelijke midden positie, een soort slotje als van een kastje, dan is de boel versleten, veel voorkomende oorzaak is gebrek aan smering en te lang doorrijden met speling...

Vervang het dan, en ervaar; een nieuwe motor :-)

30. Hoe krijg ik mijn handvatten er makkelijk af?

Naar een artikel van [Faq.luiemotorfiets.nl](http://faq.luiemotorfiets.nl)

Hoe krijgen we de handvatten eraf?

Niet trekken maar duwen, dus vanaf de opstaande rand, en ook draaien aan het linkerhandvat, rechts komt mee met de gasgrip-unit zelf.

Twee grote schroevendraaiers tusschen armatuur en handvat steken en die als handvat voor het "trekken" gebruiken, knie tegen de bovenste kroonplaat, of iemand anders even vragen de motor te steunen, dan floept ie er zo af...

Bronnen

- <http://www.motorvision.nl/>
- <http://www.motor-forum.nl/>
- <http://home.planet.nl/~toncabret/tips.html#verweerd-aluminium>