Het komt ons voor, maar zeker zijn we niet, dat er sprake is van samenwerking van een aantal ongunstige factoren, te weten de carburatie en de ontsteking. Gesteld dat u de ontsteking helemaal in orde zou krijgen, dan zijn mogelijk de verschijnselen van het probleem weg, hoewel toch nog niet alles perfect is. Of omgekeerd: als de motor en de carburatie in orde zijn, dan kan een zwakke ontsteking het wel aan.

Het is waar dat de gemiddelde auto-bobine een aanzienlijk betere vonk produceert dan de gemiddelde motor-bobine (de daaraan gestelde eisen zijn ook veel lager). Wij geloven echter dat dit niet de werkelijke oorzaak is. Zelfs elektronische ontsteking geeft geen garantie. Deze kan goed zijn, maar zeker is dat per se niet. Vooral het feit dat de motor tot 5000 tpm geen vermogen levert, wijst sterk in de richting van een carburatiestoornis, vermoedelijk slechts bij één carburateur, de linker.

BMW vliegt uit versnelling

Sinds juni 1975 ben ik de bezitter van een ex-politie BMW type R60, bouwjaar 1969. Ik heb deze motor gekocht met een km-stand van 7300, en nu staat de teller op 12.000.

Het probleem dat zich voordoet is dat de laatste tijd de versnelling bij plm. 90 km/u er als het ware „uitvliegt". De versnelling schuift dan plotseling uit de 4 tussen de 3 en de 4.

Op allerlei manieren heb ik geprobeerd te schakelen, maar het blijft nutteloos. Graag uw mening hierover.

H.V., Zwolle

Die kilometerstand van 12.000 (of 7300 om mee te beginnen) zal wel niet kloppen; de machine zal wel één (of twee) maal de klok rond zijn geweest. Het is dus niet ondenkbeeldig dat er in de versnellingsbak het een en ander versleten is.

Voor het uit de versnelling springen kunnen drie hoofdoorzaken genoemd worden: ofwel de borging van de schakelplaat is niet meer oké, ofwel de spelingen op de meenemers van de schakelmoffen zijn te groot, ofwel de klauwen die in de tandwielen grijpen (zijdelings) zijn afgerond. Als het puur een slijtage-kwestie is zullen alle oorzaken wel samenwerken.

Er zal dus weinig anders opzitten dan de versnellingsbak open maken. Voor het afstellen van de vergrendeling van de schakelplaat, en voor het beoordelen van de diverse spelingen, lijkt het vakmanschap van een BMW-kenner ons onmisbaar.

Cilinderkoplekkage bij Yamaha TX750



Sinds maart van dit jaar ben ik in het bezit van een Yamaha TX750. De kilometerstand is nu plm. 18.000. Het is een van de nieuwere modellen met oliekoeler en veranderde olie-inlaat. Na plm. 6000 km begon de motor olie te lekken bij de koppakking, aan beide zijden precies op de plaats waar de kop met twee inbusbouten vastzit. De dealer weet dit aan gewoon doorzweten. Maar het werd steeds erger. Bij km-stand 17.500 was het te gek geworden. Als ik maar even harder dan 100 reed kwamen laarzen en motorpak onder de olie te zitten. Heb toen het blok voorzien van nieuwe pakkingen en precies aangedraaid volgens het werkplaatshandboek (voetpakking, koppakking, kleppendekselpakking). Er wordt echter niet over natrekken gesproken. Bij navraag bij de dealer blijkt deze dit ook niet te doen. Volgens mij vindt hij dit gewoon te veel werk daar hij het hele blok uit het frame moet slopen. Ik heb nu plm. 500 km met de nieuwe pakkingen gereden, en hij begint alweer behoorlijk te lekken. Wat moet ik hier nu aan doen? Als ik de kop moet natrekken, zo ja, hoeveel dan? Of ligt het euvel elders? De compressie is ook goed, en de kop is nog gevlakt. Hoe harder ik rij, hoe harder de motor lekt.

P. W., Rotterdam

In het werkplaatshandboek wordt bij het betreffende hoofdstuk inderdaad niet over het natrekken van de kopbouten gesproken. En dat dit als reden heeft dat het blok uit het frame gehaald moet worden, en bovendien de nokkenas met de lagers gedemonteerd moet worden, is een begrijpelijke verklaring. Maar goed is anders! Als regel kun je wel stellen dat na de montage van nieuwe pakkingen de kop nagetrokken moet worden. Daar moet bij voorkeur niet te lang mee gewacht worden; een flinke rit (zeg maar 100 kilometer met een paar volgas stukken erbij) is voldoende om de pakkingen zo te pletten en te verhitten dat de vering er grotendeels uit is, en de kopbouten dus „los" zitten.

Elders in het werkplaatshandboek (bij het kleppendeksel) wordt overigens wel degelijk opgegeven dat de bouten nagetrokken moeten worden als er lekkage optreedt. Zeker voor de kopbouten zouden we het willen aanbevelen. Het is vrij veel werk, maar éénmalig! Vindt u het toch teveel werk, draai dan in ieder geval de inbusbouten vast (te bereiken na het verwijderen van de bougies), en misschien kunt u met een steeksleutel ook wel bij de buitenste kopbouten onder het kleppendeksel. Dat gaat dan wel niet met 'n momentsleutel. Doet u het zoals het hoort dan moeten de 8 mm bouten met 2,0 - 2,3 kgm en de 10 mm moeren met 3,7 - 4,0 kgm aangehaald worden.

Nieuwe Suzuki 750 loopt onregelmatig

Mijn nieuwe Suzuki 750 met constant vacuüm carburateurs, km-stand 3000, loopt prima op de snelweg, maar als de motor warm is, met 50 km/u in de stad, dus met een kiertje gas, loopt de machine heel erg stoterig en rukt voortdurend voor/achteruit. Rustig rijden is bij deze snelheid geen pretje. Is de motor nog koud, dan is alles oké. Volgens mijn dealer komt dit omdat dan de vulling beter is dan bij warme motor.

Ik heb altijd viertakt machines gereden, doch vanwege de aantrekkelijke prijs en het fraaie uiterlijk nu deze tweetakt. Deze machine zou een typische toermotor zijn, en toeren doe je toch niet per se op de snelweg? Er zou verder niets aan te doen zijn, mee leren leven?

In „Motorcycle Mechanics" lees ik dat men hier ook last van heeft, en men geeft als zijn mening te kennen dat de carburateurs niet goed zijn afgesteld omdat constant vacuüm carburateurs betere lage snelheid en laag vermogen af moeten kunnen geven dan de oude types. De ontsteking etc. is correct afgesteld.

J.v.H., Bosschenhoofd

Alle motoren met constant vacuüm carburateurs zijn in het lage gebied wat rukkerig. De overgang tussen stationair lopen en licht trekken verloopt niet helemaal vloeiend omdat de vacuüm schuiven niet vloeiend reageren op kleine wijzigingen in het vacuüm. Dit effect wordt sterker naarmate de motor een grotere cilinderinhoud heeft.

Daar komt nog bij dat alle maatregelen die de fabrikanten genomen hebben om de motoren „schoon" te krijgen geleid hebben tot een slechter lopen, wat vooral in het lage gebied merkbaar is.

Persoonlijk hebben wij de indruk dat dit „schoon maken" (arme afstelling, of rijker in combinatie met een bewust niet optimaal gezette ontsteking) in ieder geval in het lage gebied averechts werkt. Wat immers gebeurt er in de praktijk? Er moet flink met het gas „gejengeld" worden om de machine aan de praat te houden (geldt ook voor auto's), en indien mogelijk wordt er langdurig gechoked!

Daarom durven wij zonder gewetensbezwaren te stellen dat het bij een aantal motoren nuttig is om de fabrieksafstelling maar te vergeten, en een nieuwe afstelling te zoeken waarbij de motor lekker loopt. Als dit gedaan kan worden bij de carburateur, dan zal dit niet te veel problemen opleveren. Speelt ook de ontsteking hierbij een rol, dan wordt het moeilijker.

Kortom, wij denken dat deze Suzuki voldoet aan de fabrieksnormen, en dat u er mee moet leren te leven, of zoeken naar een afstelling waarop de motor aangenamer loopt.