



Nieuwsbrief April 2011

 1e jaargang, nummer 1

NIEUW

Nadat jaren ons verenigingsnieuws via M.V.A.-Info op papier verspreid is, is nu als nieuw clubblad de digitale **MVA Nieuwsbrief** geïntroduceerd.

Voornemen is deze periodiek uit te brengen, de frequentie moet nog bepaald worden. Eén en ander is afhankelijk van de hoeveelheid informatie die bekend gemaakt moet worden. Is er iets wat je in de eerstkomende Nieuwsbrief wil hebben, stuur dan een bericht aan clubblad@motorvereniging.nl

Dat mag letterlijk alles zijn als het maar op één of andere wijze gerelateerd is aan je motor. Kortom alles wat je wereldkundig wilt maken aan motorrijdend Almere en omstreken: stuur het op!

Barrooster

Vrijdag 1-apr André Dijkslag
Zaterdag 2-apr Sleuteldag
Dinsdag 5-apr Peter Postema
Vrijdag 8-apr Bertho v/d Berg
Dinsdag 12-apr Dirk Rietkerk
Vrijdag 15-apr Wie o wie?
Dinsdag 19-apr Theo Giling
Vrijdag 22-apr Idsart Attema
Dinsdag 26-apr Hugo Priester
Vrijdag 29-apr Cor Waarle

Agenda

- 20 maart:
32e Lenterit
- 2 april:
Sleutelzaterdag
- 15/16/17/18 april:
24e Groene Weekend
- 16 april:
Sleuteldag FJ1200-club
- 19 april:
Algemene Ledenvergadering
- 7 mei:
Sleutelzaterdag
- 29 mei:
18e Kiekendieftoer
- 4 juni:
Sleutelzaterdag
- 11 juni:
BBQ
- 2 juli:
Sleutelzaterdag
- 23/24/25/26 september:
23e Vulkanen Weekend
- 23 oktober:
17e Kalebomentocht

En natuurlijk elke dinsdag- en vrijdagavond van 20.00 tot 23.00uur gelegenheid voor sleutelen, kletsen, en wat je nog meer in het clubhuis wil doen. De koelkast staat koud en de koffie is vers.

Algemene Ledenvergadering 19 april 2011

Op de ALV worden het gevoerde en te voeren beleid besproken. Het bestuur is nieuwsgierig naar wat er onder de leden leeft

en wat de wensen voor het komende jaar is.

Alle leden van de vereniging zijn welkom en hebben stemrecht op de ALV.



Groene Weekend 15/16/17/18 april

Ook dit jaar wordt er weer het **Groene Weekend** georganiseerd. Details zijn op de [website](#) te vinden. Hier is ook het inschrijfformulier te downloaden.

Motor vereniging Almere
Groene Weekend 15-18 april 2011
inschrijfformulier

Ondersgetuund:

Naam:

Adres:

Postcode:

Postbus:

Telnummer:

Functie:

Lid van Motorvereniging:

Ik wil wel / niet / ingevuld worden op de ALV / persoonskaart

Ik wil wel / niet / ingevuld worden op de ALV

Ik geef toestemming met de inschrijving voor 1 April om de boeking ook voor 1 April binnen te krijgen.

De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal. De boeking van 15-18 april voor niet-leden is 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal. De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal. De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal.

De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal. De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal.

De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal. De boeking van 15-18 april voor leden is 170,- voor niet-leden 210,- inclusief lunch & drinken in de eetzaal.

Dit formulier wordt afgegeven aan de Motorvereniging Almere of MVA Ltd. Het formulier wordt afgegeven aan de Motorvereniging Almere of MVA Ltd.

Datum:



Nieuwsbrief April 2011

1e jaargang, nummer 1

Sleutelzaterdag bij onze vereniging

door Idsart Attema

Elke eerste zaterdag van de maand kunnen we vanaf 11uur naar hartenlust aan onze motoren werken.

Natuurlijk kan dat ook op elke dinsdag- en vrijdagavond maar de zaterdag biedt net iets extra's. Er is meer tijd om wat grotere klussen aan te pakken. Verslag van 5 februari:

Het was weer zover, rond een uur of 11 beginnen we met koffie zetten en dan gaat het gebeuren. Je kunt altijd rekenen op een vast groepje mensen, zij hebben altijd wat te doen aan hun 'brommer'. Dirk heeft voorvork kapotjes gekregen van Floris en die moeten natuurlijk meteen gemonteerd worden op de Suzuki 650 V-strom.



Floris is al maanden bezig met z'n CX500 ratbike, er moet een nieuw dashboard op en een setje extra grote remschijven. Peter zoekt het kleinere werk op, heeft inmiddels meer dan twee Honda DAX brommers van Chinese afkomst in bezit en dit moet omgebouwd worden tot een mooi exemplaar om Almere mee onveilig te maken. Jan-Willem schiet lekker op met de BMW R80. Deze Duitser had last van versnellingsbak problemen. Inmiddels is dit opgelost, getuige een probleemloze proefrit. René is druk bezig met zijn Honda 750, net aangeschaft voor weinig en dan moet je wel zelf het een en ander

doen. Prima klusje voor de MVA werkplaats.

De werkplaatschef is nog steeds toeziend voorged, hij kan nog steeds niet veel doen na een ongelukje met het aantrappen van de TX750.



De knie herstelt voorspoedig en de tijd is aangebroken om ook een sleutel object bij MV-Almere te plaatsen. Kan hij ook weer lekker klussen bij de mooiste club van Almere.

Ook kijken we op een zaterdag altijd goed naar de algemene staat van de werkplaats, zo nodig wordt er schoon gemaakt, gereedschap op de juiste plek gelegd, aanschaffen van nieuwe tooltjes en er wordt onderhoud gepleegd aan ons speciaal gereedschap. Zo is de extra grote ultrasoon reiniger voor elkaar. Hier in past probleemloos een setje van 4 carburateurs. Wil je wat aan je motorfiets klussen, kom dan eens kijken op zo een zaterdagse sleuteldag.

Chatbox

Op de MVA website is de mogelijkheid om de laatste nieuwtjes uit te wisselen in de chatbox.



Een aantal leden heeft de [chatbox](#) al ontdekt maar aan de reacties te zien nog lang niet iedereen. Kom eens kijken en geef je mening :-)

Advertenties

Heb je spullen die je kwijt wil en

denkt dat er bij de leden van MVA wellicht belangstelling voor is, plaats dan een advertentie. Advertenties zijn gratis voor leden. Voorwaarden voor de advertenties is dat het geen commerciële transacties mogen zijn en motor gerelateerd. Te denken valt aan motorfiets-onderdelen, kleding, gadgets, enz.

De advertenties kunnen via e-mail worden opgegeven aan: clubblad@motorvereniging.nl

< ADVERTENTIE >

te koop: motorkleding en laarzen.

- 1 Nylon **jas** met uitritsbare voering, rood/wit, maat XL. (Hein Gericke, model Tuareg)
- 1 Nylon gevoerde **broek** met bretels, kobaltblauw (MQP)
- 1 leren **jack** rood/wit, maat 52(MQP)
- 1 zwart leren **broek** met schouderbanden, mt 50
- 1 zwart leren **broek**, jeansmodel, mt 33", 1 blauwe **jeans** met kevlar voeringstukken, mt ?
- motorlaarzen**, maat 46 (motoline) Gedragen maar in goede staat. Voor meer informatie dien je contact opnemen met Margaretha of Paul, **036-5370247**

De belevenissen met een XS1100-zijspan – deel 1

door Dirk Rietkerk

Historie

In 1978 is er ongetwijfeld iemand geweest die trots met z'n nieuwe zijspanmotor thuis kwam. En deze persoon heeft er ongetwijfeld behoorlijk veel aangename kilometers mee gereden.

Maar op een gegeven moment werd de zijspan verkocht, rood geschilderd en voorzien van de naam "Red Pride", weer doorverkocht, donkerblauw geschilderd en weer doorverkocht. Ondertussen heeft ie meer dan 120.000km gereden, is ie o.a. bij het Elefantentreffen en het Primustreffen geweest. Een combinatie met een geschiedenis dus, tot ie uiteindelijk in oktober 2008 in Almere in mijn bezit kwam.

Eenmaal in Almere bleek dat het



Nieuwsbrief April 2011 1e jaargang, nummer 1

een doorleefde combinatie geworden was, die in eerste instantie alleen nog maar voor de sloop geschikt leek. 30 jaar weer en wind, zon en pekkel hadden namelijk hun sporen achtergelaten in de vorm van doorgerotte framedelen, vastgeroeste bouten en afbladderende verf.

De metamorfose

Tijd dus voor een upgrade van "oud lijk" naar survivalbike! Allereerst is het uiterlijk aangepakt, door de verweerde verf met een paar spuitbussen te lijf te gaan en het hele geval van camouflage-kleuren te voorzien.



De doorgerotte achterkant van de motor is verwijderd en een oude band van een Chevy Pickup doet nu dienst als achterspatbord, verder is de motor nu voorzien van wat toepasselijke stickers, verlichting en wat militaire- en survival accessoires.

Tevens werd de zekeringkast vervangen door een modern exemplaar en is er in de kuip een 2^e zekeringkast met relais gekomen voor de accessoires.

Na de metamorfose was het ook tijd voor een nieuwe naam: '**De Tank**'. Deze naam kreeg ie niet alleen door de kleuren, maar tevens door de 'mitrailleur' die tijdens treffen op het dak zat en voor wat extra visueel spektakel zorgde in de vorm van een rookinstallatie en vuurwerk lanceerinrichting.



Revisie

Na een flink aantal kilometers begon in de loop van 2009 een steeds duidelijker beeld zich af te tekenen van wat er eigenlijk allemaal mankeerde aan de combinatie.

Zo bleek o.a. dat de achterrem niet helemaal naar behoren functioneerde. Bij inspectie bleken niet alleen de remblokken achter versleten te zijn, maar ook de rempomp. Bij het vervangen van de rempomp, was het tevens tijd om de remblokken te vervangen.

De remblokken uit de achterste remklauw konden echter niet vervangen worden, omdat een boutje in de remklauw bij een vorige eigenaar afgebroken was.

Ik wilde toen het achterwiel er uit halen, om de achterrem te demonteren, maar kon de achterachteras er niet uit krijgen.

Om de achteras er uit te krijgen, moest dus de achterbrug gede-monteerd worden.

Maar dat is makkelijker gezegd dan gedaan, zeker bij een zijspan.

Om de achterbrug te demonteren moet namelijk het span van de motor gescheiden worden en om dat voor elkaar te krijgen moet eerst weer de kuip verwijderd worden.

Omdat dit is geen klusje is om eventjes op de stoep voor de deur te doen, heb ik het span in de werkplaats van ons clubhuis gezet en ben aan het werk gegaan.

Achtereenvolgens heb ik dus eerst de kuip verwijderd, toen het span afgekoppeld en de achterbrug verwijderd om het achterwiel los te maken.

En als alles toch los ligt kun je maar beter meteen alles ont-roesten, vervangen, reviseren, smeren, opnieuw spuiten enz, enz.



Op een gegeven moment konden

we, op de sleutelzaterdag van oktober 2009, eindelijk de achterbrug met het wiel op een werktafel tillen en zijn we met een paar man het wiel te lijf gegaan. Na een paar uur bezig geweest te zijn met zeer veel grof geweld, heet stoken, veel WD40, een buitenformaat poelietrekker en een moordenaar met steigerpijp hebben we eindelijk de achteras er uit gekregen.

En wat blijkt na demontage van het wiel: De achteras zat niet alleen rood verroest vast op alle bussen en ringen in het achterwiel.

Een vorige eigenaar heeft in plaats van stalen pennen, 6 gewone bouten uit de bouwmarkt gebruikt voor de overbrenging tussen de cardan en het wiel.

Er waren al 3 bouten afgebroken en verschoven, de 3 overgebleven bouten waren ook gebroken, maar



zaten nog net op hun plek. Nu was ook duidelijk waarom de as muurvast in het wiel zat.

De aluminium transmissiedempers zijn alle 6 helemaal vernield en moesten vervangen worden, evenals de 6 stalen pennen die aan de cardankrans bevestigd zijn.

Het werd dus zaak om te kijken of er nog 30 jaar oude transmissiedempers te krijgen zijn.

Na 6 weken had ik uiteindelijk via EML (de zijspanbouwer die het wiel van dit span gemaakt heeft) een set nieuwe transmissiedempers gekocht.

< einde deel 1, deel 2 volgt >



Nieuwsbrief April 2011

1e jaargang, nummer 1

Eindelijk, eindelijk, eindelijk

door Idsart Attema

Het is een titel die een beetje vermoeid aandoet maar dat is in het geheel niet het geval. Ik rij nu, per 1 april, precies 28 jaar onafgebroken CX500. In al die tijd heb ik er 200.000km mee gereden. Ik weet het nog precies, in 1983 kocht ik de CX500 met 16300km op de teller voor f4200,-. Ik kon toen mijn CB400N inruilen voor f3000,- en er moest dus 1200 gulden uit de knip gehaald worden, dat leek mij wel wat.

Ik had ooit al wel eens op een CX gereden en merkte toe al dat hij duidelijk sneller was dan mijn 400, terwijl ik dacht dat zo'n oud-bollige motor als een CX nooit snel kon zijn. Een vriendje reed ook al op een CX en moest heel erg wennen aan de soepele vering, tja hij reed ook op een Honda CB500, ik heb er nog één staan en dat veert helemaal niet.



Na een jaartje sturen waren de achterschokkers helemaal op. Koni's, dat was het helemaal, en inderdaad, deze hielden het vol tot 160.000km.

In datzelfde jaar, nog voordat de CX 40.000km had gereden, kwam er een enorm gerammel uit het blok, nokkenas kettingspanner. Vervangen en doorrijden, het viel dus eigenlijk wel tegen met de al om geroemde kwaliteit. Hierna ging het wel goed, de CX ging gewoon niet stuk. Na een jaar of wat wilde ik hem wel eens inruilen tegen wat anders. Ik weet niet meer precies wat voor motor ik

toen wilde kopen, een Honda XBR500 of een VT500, maar de motorzaak was eigenlijk helemaal niet geïnteresseerd in mijn "prima" CX500.

Toen heb ik een wijs besluit genomen en tegen de handelaar gezegd: "Dan koop ik jouw motor helemaal niet en rij ik er op door". Wel heb ik toen allerlei andere motoren gekocht: Guzzi, BMW, dikke Yamaha's en oude engels motoren, maar de CX500 bleef en bleef. Hij kreeg toen de functie van



"pekelfiets". Dat is een hard bestaan en dat zie je wel aan de roest. Roesten kan een CX als de beste. Ik rij dus nu ook met een ander frame en eigenlijk is alles al eens vervangen, ook het motorblok. Ik hield van het handelen wel eens wat over en dan is een CX zo gereviseerd. Bij 140.000km werd het oliebruik zeer ernstig en wat is dan goedkoper dan een ander blok in het frame hangen. Avondje sleutelen en het probleem is opgelost. Op dit moment is het enige originele aan mijn CX nog de voorvork, teller partij, voorrem en natuurlijk het plastic achterspatbord. Het aantal doorgeroeste uitlaatpijpen en doorgerotte radiateurs is niet meer te tellen. Ik rij nu alleen in de winter periode op de CX en dat is ongeveer 4000km per jaar. Voordat je dan 200.000km met een CX gereden hebt, ben je even bezig. Ik hoop er over 10 jaar nog op te rijden.

Lidmaatschap en contributie

Het verenigingsjaar loopt van 1 januari tot en met 31 december. Opzegging dient schriftelijk minimaal 2 maanden voor einde verenigingsjaar te gebeuren.

Voor diegene die niet kunnen rekenen: de opzegging moet dus uiterlijk in oktober in het bezit zijn van de secretaris. :-)

Motor Vereniging Almere
Opgericht 21 april 1979
KvK Zwolle nr 40060406
Aangesloten bij LOOT

Bankrelatie
ING 1553861

Postadres
Postbus 10249
1301 AE ALMERE

Bezoekadres
Meerveldstraat 55
1359 HZ Almere-Haven
036 531 02 82

Voorzitter
André Dijkslag
voorzitter@motorvereniging.nl

Secretaris
Joke Govers
secretaris@motorvereniging.nl

Penningmeester
Bertho van den Berg
penningmeester@motorvereniging.nl

Toercommissie
Cor Waalre
toercommissie@motorvereniging.nl

Werkplaats
Idsart Attema
werkplaats@motorvereniging.nl

Barcommissie
Michael Moritz
Gerit Alp
barcommissie@motorvereniging.nl

Webmaster en activiteiten
Dirk Rietkerk
activiteitcommissie@motorvereniging.nl

Redactie Nieuwsbrief
Frans Pansier
clubblad@motorvereniging.nl