KNALNAARPOTZ
Oosterseweg 1B
9785AD Zuidwolde
Netherlands
Mob: +31 (0)6 28992429
E-mail: **info@knalnaarpotz.nl**
KvK: 02087457
BTW: NL102760901.B.01

Specialist voor 2takt motorfietsen:
Ruim assortiment onderdelen (WEBSHOP)
Onderhoud
Restauratie
Revisie van 2takt motoren
Poedercoaten
Wet-blasten
www.knalnaarpotz.nl

JAARLIJKS ONDERHOUD SUZUKI T en GT MOTOREN en MOTORFIETSEN.

Wij, team KnalNaarPotz, doen ook onderhoud aan uw SUZUKI T en GT motoren. Wij noemen dit het jaarlijks onderhoud. Daarbij werken wij volgens een lijst met vele belangrijke inspectie punten. Die lijst is er voor om geen enkel belangrijk inspectie punt te vergeten. Vanzelfsprekend zullen wij deze lijst hier niet compleet publiceren, de reden daarvan zal bekend zijn. Wel is het natuurlijk zo dat wanneer het jaarlijks onderhoud is uitgevoerd met eventuele extra reparaties krijgt u een afgetekende lijst, met eventuele aan of opmerkingen mee bij de uw motorfiets als u deze weer komt halen.
OPMERKING: Defecten welke (verkeers) gevaarlijk of kritiek zijn zullen altijd worden gerepareerd!
Vanzelfsprekend noteren wij op de lijst van het jaarlijks onderhoud enkele gegevens van de motorfiets.
Eventuele defecten (door de klant aangegeven) zullen wij ook noteren op het jaarlijks onderhoud formulier.
Daarnaast wordt het KnalNaarPotz Project Nummer op het jaarlijks onderhoud formulier genoteerd.

KENTEKEN	BLOKNUMMER	DATUM	KILOMETER STAND
PROJECT/DEFECTEN (korte omschrijving)		ONDERHOUD (*)	STORING (*)
WERKZAAMHEDEN UIT TE VOEREN		CHECK	OPMERKING

PRAKTISCH:

Elke onbekende T of GT motorfiets welke bij KnalNaarPotz wordt aangeboden zal niet zonder meer worden gestart. Zeer zeker niet als deze T of GT motorfiets lang heeft stil gestaan, vanzelfsprekend zal de klant dit moeten aangeven. Als wij, team KnalNaarPotz, niet zeker weten of de motor zonder meer kan worden gestart zullen wij als EERSTE een aantal zeer belangrijke inspecties uit voeren zodat wij de motor met een gerust hart daarna kunnen starten.
Op de lijst voor het jaarlijks onderhoud bevinden zich de EERSTE twee zeer belangrijke en KRITISCHE inspectie punten:

WERKZAAMHEDEN UIT TE VOEREN	CHECK	OPMERKING
Versnellingsbak olie controleren Schroevendraaier in vul gat en dan ca. 1cm olie niveau aflezen.		
BELANGRIJK NA LANG STILSTAAN: KANS OP EEN HYDRAULIC LOCK! GEEN MOTOR STARTEN! ***EERST DRAINEN VAN DE CARTERS*** Er is niet echt een goede test voor te vinden om een hydraulic lock uit te sluiten, als de motor loopt is dat heel anders dan de motor laten rondraaien met de kickstarter of met de elektrische starter. Een hydraulic lock ontstaat als er check-valves in de oliespin defect zijn.		

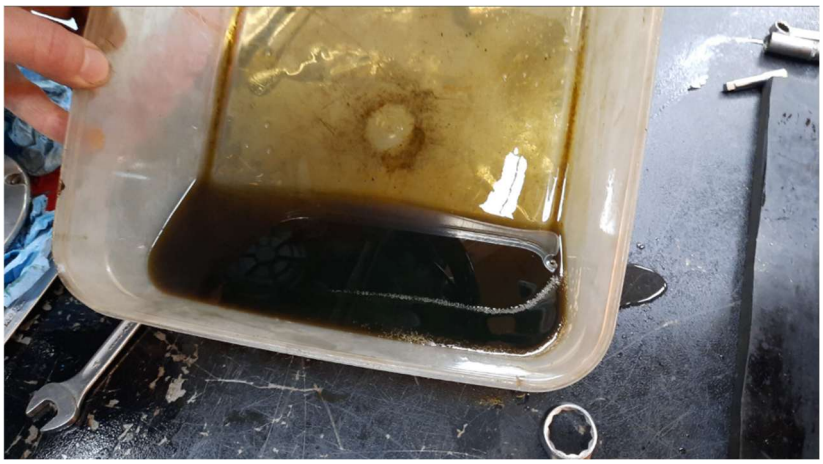
Wij controleren eerst het niveau van de versnellingsbak olie. Als het niveau van de versnellingsbak te laag zou zijn kunnen er versnellingsbak problemen optreden, aan de andere kant kan het olie niveau van de versnellingsbak ook een indicatie geven van de status van het motorblok zelf.

KNALNAARPOTZ
Oosterseweg 1B
9785AD Zuidwolde
Netherlands
Mob: +31 (0)6 28992429
E-mail: **info@knalnaarpotz.nl**
KvK: 02087457
BTW: NL102760901.B.01

Specialist voor 2takt motorfietsen:
Ruim assortiment onderdelen (WEBSHOP)
Onderhoud
Restauratie
Revisie van 2takt motoren
Poedercoaten
Wet-blasten
www.knalnaarpotz.nl

HET TWEEDE PUNT IS DE BELANGRIJKSTE.

Zoals de titel aangeeft is het tweede punt het allerbelangrijkste punt om deze eerst uit te voeren.
Wat wordt met dit punt bedoeld; Door ouderdom, inmiddels zijn de meeste T en GT motorfietsen ruim 50 jaar oud, zien we dat er zeer kritische defecten optreden bij voornamelijk de OLIEPOMP en OLIESPIN, die onderdelen die de mengsmering van de motor verzorgen. Het geval wil dan dat er zich, meestal tweetakt olie gaat verzamelen ONDER DE zuiger, dus in het zogenaamde carter van de motor.
Maar ook door defecten aan de benzine kraan en de carburateurs kan er ook benzine onder de zuiger, dus in het carter van de motor komen. Er is één geval bij ons bekend waarbij de gehele benzine tank in twee van de GT750 carters en de uitlaten zijn gelopen.
En jazeker er staat altijd wel wat olie met benzine onder, zolang dit niet al te veel is hoeft dit geen probleem te zijn.
Voor het begrijpen van de problemen die kunnen ontstaan willen wij uitleggen wat er met lucht wel lukt en met vloeistoffen niet, dit is gewoon een natuurkundige wet: Lucht is samen persbaar maar een vloeistof is dat niet!
Wat als er zich een grotere hoeveelheid olie of benzine zich onder de zuiger heeft verzameld, denk daarbij een hoeveelheid van meer dan 250cc, zodra u de motor start zal het principe van de tweetakt motor gaan werken, de spoeling van het lucht - brandstof mengsel naar boven op de zuiger waarna het lucht - brandstof mengsel zodra de zuiger de spoelpoorten heeft afgesloten, zuiger gaat omhoog, zal worden gecomprimeerd en met de juiste vonk timing zal het lucht - brandstof mengsel verbranden/ontploffen en de motor zal gaan lopen.
MAAR: Nu hebben wij geen juist lucht - brandstof mengsel maar een VEEL TE VEEL aan brandstof wat wederom boven op de zuiger wordt gespoeld DOCH NIET SAMEN PERSBAAR is! Omdat de motor op een eerste slag is gaan lopen zal het een NIET te comprimeren en grote hoeveelheid vloeistof de motor met een luide tik onmiddellijk laten stoppen met lopen.
Er ontstaat dan een zogenaamde HYDRAULIC LOCK.
Helaas is het dan al te laat! U heeft zeker motorschade opgelopen.
Motorschade in de vorm van: opgeblazen zuigers, gebroken zuigers gezien maar ook verbogen drijfstangen.
Het zal duidelijk zijn dat dit een complete motorblok revisie met zich mee brengt.
Om deze motorschade te voorkomen, als het al niet eerder is gebeurt bij de klant, gaan wij een onbekende T of GT motorfiets eerst DRAINEN, vooropgesteld als dat mogelijk is natuurlijk. DRAINEN wil zeggen wij gaan de carters, dus de ruimte onder de zuiger, eerst inspecteren door de eventuele olie of benzine of een mengsel daarvan af te tappen. En jazeker bij de meeste types T en GT motoren is dat mogelijk. Aan de hoeveelheid afgetapte “VLOEISTOF” is dat zeker te zien of een hydraulic lock is voorkomen.
Op de foto’s ziet u een aantal voorbeelden van deze motorschade.
De foto rechts hiernaast de afgetapte tweetakt olie uit het carter van de middelste cilinder van een GT750 met een hoeveelheid van ruim 500cc. Dit was genoeg om een hydraulic lock te veroorzaken.

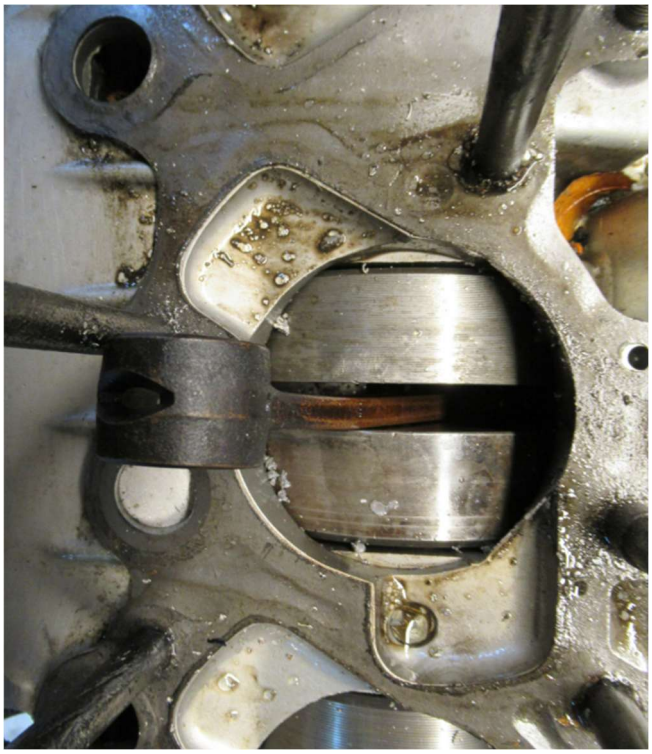


KNALNAARPOTZ
Oosterseweg 1B
9785AD Zuidwolde
Netherlands
Mob: +31 (0)6 28992429
E-mail: **info@knalnaarpotz.nl**
KvK: 02087457
BTW: NL102760901.B.01

Specialist voor 2takt motorfietsen:
Ruim assortiment onderdelen (WEBSHOP)
Onderhoud
Restauratie
Revisie van 2takt motoren
Poedercoaten
Wet-blasten
www.knalnaarpotz.nl

Op de onderstaande foto's ziet u het gevolg van de hydraulic lock, flinke motorschade aan de krukas en zuigers.





Linkse foto: Gescheurde zuiger.
Rechtse foto: Een verbogen drijfstang.

Nadat wij deze inspectie hebben uitgevoerd is de status van de motor enigszins bekend en zou het veilig moeten zijn om de motor te starten. Natuurlijk als dat nodig zou zijn. In de meeste gevallen worden de carburateurs nog schoongemaakt en de ontsteking gecontroleerd en opnieuw afgesteld.
De praktijk is meestal zo dat de meeste motoren voor langere tijd bij KnalNaarPotz staan zodat een tweede DRAIN moment wordt uitgevoerd.
HELAAS: Er is geen enkle test te bedenken of uit te voeren voor het voorkomen van de desastreuze hydraulic lock.
En NEEN, ook de test met verwijderde bougie kappen functioneert NIET.

KNALNAARPOTZ
Oosterseweg 1B
9785AD Zuidwolde
Netherlands
Mob: +31 (0)6 28992429
E-mail: **info@knalnaarpotz.nl**
KvK: 02087457
BTW: NL102760901.B.01

Specialist voor 2takt motorfietsen:
Ruim assortiment onderdelen (WEBSHOP)
Onderhoud
Restauratie
Revisie van 2takt motoren
Poedercoaten
Wet-blasten
www.knalnaarpotz.nl

In het voorgaande wordt gesproken over de ontsteking. Een eveneens belangrijk punt is het oliën van het viltje voor de smering van de ontstekings nok voor de smering van het KUNSTSTOF DEEL aan de contactpunten als u nog met originele contactpunten rijdt. Dit is echt een ondergeschoven kindje bij de T en GT motoren. Omdat dit een punt is op de jaarlijks onderhouds lijst zullen wij er een paar druppels tweetakt olie op spuiten.

Viltje van ontstekings nok oliën, alleen bij contact punten			
Controle banden fysiek en de banden spanning	VOOR: Leeftijd	2 bar	
	ACHTER: Leeftijd	2,2 bar	
Controleren tankkraan op doorlopen op stand ON/RES			

Een ander belangrijk punt zijn de banden op de oudere motoren. Wij inspecteren de banden op de leeftijd en natuurlijk de fysieke gesteldheid van de banden.
En jazeker komen wij stokoude banden van ruim 25jaar tegen op de door de klanten aangeboden motoren.
Wij zullen u in dergelijke gevallen altijd aanraden om nieuwe banden te laten monteren.
Dat kan vanzelfsprekend door ons, KnalNaarPotz, uitgevoerd worden.

UW SUZUKI T en/of GT MOTORFIETS AANBIEDEN BIJ KNALNAARPOTZ.

Zoals aangegeven tonen wij niet alle te inspecteren punten op de jaarlijks onderhoud lijst. Wij raden u aan om de motor voor het jaarlijks onderhoud en de eventueel daarmee gepaard gaande reparaties bij ons, KnalNaarPotz, aan te bieden. Vanzelfsprekend zult u altijd worden geïnformeerd betreffende de uit te voeren extra reparaties.

UW KNALNAARPOTZ TEAM.