



Big Nieuws

HONDA CB1000 CLUB NEDERLAND

Jaargang 4 nr. 3

Van de vice voorzitter:

Als ik terugkijk naar de CB-poetsdag, DDA dag op Schiphol, Biesbos toertocht, het bezoek aan de MotoAction dag op het circuit van Zolder en de CBBQ, waren dat voor mij alle zeer geslaagde en gezellige dagen. Helaas kon ik mijzelf niet in tweeën delen, anders was ik ook zeker naar de Internationale CB1000/1300 meeting in Duitsland geweest. Als er wel iemand van jullie daar geweest is laat dit dan even weten? Ik ben benieuwd hoe het daar geweest is.

Wat is er nog te doen de resterende periode?

We zijn a.s. zondag te gast in Groningen. Zoals sommigen van jullie al via de Mailinglist hebben kunnen lezen gaan we daar een bakkie halen bij Dirk Fransen in Saaksum en rijden

we daar met Marko & Esther eventueel nog een rondje om Groningen. Ik begrijp wel dat het voor vele van jullie een aardig stukje sturen is daar naar toe, maar hoop dat jullie je daardoor niet laten weerhouden om op de CB te stappen. Let wel de winter nadert weer snel en dan staat je brommer weer een lange tijd in de "Winterstalling" dus komt allen zou ik zeggen.

Als laatste hadden we een "Ledenvergadering gepland op 6 oktober, maar omdat ik dan met mijn gat in het water van de Atlantische oceaan lig lijkt het ons toch beter om een latere datum te kiezen. We hebben ook nog geen locatie, dus stel ik voor om de Ledenvergadering naar 27 oktober of 3 november te verplaatsen.

We houden jullie hiervan op de hoogte.

Ed Put

Agenda 2002

September: 22-09

Toertocht in het Hoge Noorden van Groningen eo.
Zie verder in deze BN.

Let op!

Oktober: 6-10

Ledenvergadering & toertocht op een nog nader te bepalen locatie en tijdstip.

Is verplaatst naar 27 oktober of 3 november.

December:

De meesten van onze leden stellen prijs op een "winterslaap" daarom dus geen clubactiviteiten.

Speciale aanbieding

Voor 75 euro kun je de tweede eigenaar worden van een Dunlop Sportmax 205 (170-60-18).
Er is ongeveer 3000 km mee gereden.

Verzoek om je e-mail adres!

Als je deze nieuwsbrief per post hebt gekregen, dan is je e-mail adres nog niet bij ons bekend.

Dus mail ons dan even, zodat we je de volgende Big-Nieuws in digitaal formaat (PDF) kunnen opsturen.
Hierdoor besparen we een hoop print en porto kosten.

Te Koop aangeboden

Tophalf kuip van Gimbel

Nog iemand geïnteresseerd in mooie tophalf kuip van Gimbel (Duitsland) voor de CB1000?

Beginnt zo langzamerhand aardig in de weg te liggen op mijn zolder en mag voor weinig weg. Heeft omgerekend zo'n 700 Euro gekost destijds. Moet alleen nog het losse montage-frame bijgekocht worden omdat ik dat vastgelast had aan het balhoofd (Gimbel verkoopt die wel los).

Ziet er zo uit:

<http://www.yamahafz10a.com/uploads/CB1000-3.jpg>

Wie biedt?

Louis Foree.



Te koop in belgie

CB 1000 van 1998 met slechts 11000 km niet van nieuw te onderscheiden zeer veel opties oa. carbon uitlaat carbon achterspatbord superbike stuur met bijhorende kleine spiegels stalen remleidingen En alle originele onderdelen erbij. Prijs is 5750 euro voor meer info,
Ronny Castermans,
Gsm +32496 28 42 52
kijk op www.mag.be



ahhh..

Helaas is het gelukt.. om onze CB1000 te verkopen...

Het Corbin zadel hebben we nu in de aanbieding voor ?250, en is maar 5 maanden bereden (!)

Voor foto's hiervan, kijk op <http://home.zonnet.nl/cb1000>

Verslag van onze "traditionele" CB-barbecue, door Eric & Silvia.

10.00 vertrokken wij op een gepoetste CB vanuit Almere naar Breezand, natuurlijk niet over de snelweg maar zoveel mogelijk binnendoor, om vast in de stemming te komen.

11.45 aankomst bij Arjen & Carmen Blaauboer.

Vandaar vertrokken wij naar Anna poulwona, naar het huis van de Familie Blaauboer sr, die hun tuin aan de Big-one club ter beschikking had gesteld voor de bbq.

Al gauw kwam de eerst CB de parkeerplaats oprijden bestuurd door Marko gevolgd door de voorloper van onze Big-one een Honda CB 750 k2 uit 1973 in bijna originele staat, bereden door Esther, beiden uit het verre Groningen. Zet deze 2 motorfietsen naast elkaar, dan zie je dat ze in Japan in die 20 jaar niet hebben stilgestaan!

Ondertussen was ook de groep met Ed gearriveerd, iets later dan gepland, want Ed z'n had een startprobleem gehad, maar ja, hij was er toch, een paar nieuwe bougies op zijn tijd doet wonderen. Hans en onze voorzitter Maarten uit de regio Rotterdam, hadden Lucas met een Yamaha XJR 1200 meegenomen, om Maarten zijn vriendin Annerooos te vervoeren!?!

Ondertussen stroomde de koffie (met koek) en fris door onze kelen, en de verhalen gingen al rond en werden de CB's van elkaar bewonderd.



Als laatste kwam Peter en zijn vriendin uit Veghel (ja hoor, ook 200 km.+) op zijn "Belgische Big-One".

Na nog meer koffie, koek en fris (onze vriendelijke dank ouders van Arjen) gingen we dan opweg, de voorbeschrijving van Arjen & Carmen was niet overdreven, veel bochten, dijken en smalle wegen in het Noord-Hollandse, kwamen wij weer aan in Anna poulwona, daar zaten Coen, Oscar en zijn vriendin Tinie al op ons te wachten, zij waren voor de rit verhinderd maar voor de bbq present.

Toen was het tijd voor onze hongerige magen en dorstige kelen, (wij waren allemaal de BOB) we werden voorzien van een geweldige barbecue en de nodige frisjes.

Na de maaltijd nog een kop koffie en toen werd het alweer tijd om te vertrekken, er moest nog een flink aantal kilometers gereden worden Rotterdam, Veghel, Groningen. Onze voorzitter liet weer zijn gebruikelijk burn-out zien (er ligt nu ook in Anna poulwona wat extra's Rotterdams rubber op de straat).

Samenvattend een perfecte dag, Arjen & Carmen hadden het perfect geregeld, tot aan het weer toe!

Nogmaals bedankt, Arjen, Carmen en ook de familie Blaauboer sr.

Eric & Silvia.

Toerit door het Hoge Noorden (Groningen)

Op 22 september is het eindelijk zover: een tourit in noord Nederland. Start vanuit Assen vanaf vd Valk restaurant aan de A28. Een tourit van slechts 85 km over kleine weggetjes van drete/friesland en Groningen naar Saaksum waar een eindstop met koffie/thee gemaakt (kan) worden bij naar het Motorbedrijf van Dirk Franssen. Voor degene die het niet kunnen afleren is er vandaaruit nog een toegift mogelijk door "het hoge land" van Groningen.

Verzamelen om 13:00 @ Assen en vertek om 13:30 @ Assen.

Een ieder kan dus tot 13:30 bij vd Valk versnaperingen naar binnen werken.

Indien je deze rit wat lijkt, laat het dan weten dat je komt. Dan kan er met de koffie (en de Groninger koek) rekening gehouden worden.

Groeten,
Marko Spaans en Esther de Boef en Dirk Franssen.

Deel I van het project Foree

Bij de eerste keer kleppen stellen van m'n CB1000 gebeurde het me dat het 3mm inbus sleuteltje uit m'n handen (veel te groot voor zo'n klein stuk gereedschap) viel en via de nokkenasketting-tunnel naar beneden het blok in flikkerde ... nadat eerst het schaamrood en de realisatie van deze immense domheid mij de vlammen deden uitslaan, zag ik ineens wel dat dit een ideale aanleiding was om eindelijk mijn droom van een "blueprinted" en opgevoerblok in vervulling te laten gaan!

Het was augustus '94, ik had mijn CB1000 net een klein half jaar (overjarig maar nieuw '93 rood/wit model met leuke korting omdat het eigenlijk voor mij de verkeerde kleur was maar dealer wilde er vanaf en haalde genoeg extra van de prijs af om hem over te kunnen laten spuiten) en na overleg met m'n Significant Other besloot ik om het blok maar alvast uit het frame te gaan halen als eerste stap in het blueprint & tune plan.

Ik had me al aardig verdiept in de motorische verschillen tussen de CBR1000F en de CB1000 - mede middels enige info in allerlei motorbladen over de hele wereld in de ruim anderhalf jaar daarvoor vanaf het moment dat Honda de CB1000 bekend maakte eind '92 - maar nu maakte ik daar een exacte wetenschap van a.d.h.v. de originele werkplaats-handboeken en onderdelenmicrofiches van beide modellen jaargang 1993. Daarnaast stond voor mij al bij voorbaat vast wie met zijn "magic fingers" het motorblok van mijn CB1000 mocht gaan beroeren ... een bekende (1-mans) tuner uit Engeland ... gezien het feit dat hier in Nederland niet al te veel gewone motorrijders hun blok onder handen laten nemen en gezien wat schrikbarende indianenverhalen over enige tuners hier had ik veel meer vertrouwen in wat er op dat eiland aan de andere kant van de Noordzee op dit gebied gebeurde en n.a.v. wat artikelen en info over diverse betrouwbare tuners op het Albion had ik daar mijn zinnen op gezet en hoop op gericht (de reden waarom ik geen naam noem zal pas veel later duidelijk worden).

De CBR-F "afwijkingen" die direct invloed hebben op het geleverde vermogen bleken mee te vallen:

- hetere nokkenassen met bijbehorende dubbele klepveren en aangepaste klepveerschotels
- hogere origineel opgegeven compressieverhouding maar dezelfde zuigers
- grotere doorlaat carburateurs (38 i.p.v. 34 mm.)
- luchtfilterkast met iets groter binnenvolume en tweede aanzuigopening
- uiteraard ook luchtfilter met tweede "inlaat" (aan de linkerkant)
- ander uitlaatsysteem met eveneens 4 mm. grotere binnendiameter uitlaatbochten
- andere ontstekings blackbox (CDI-unit).

Dit alles was kennelijk genoeg voor de forse stap van de 90-95 gecorrigeerde Dynojet achterwiel PK's van een gemiddelde standaard CB1000 naar de 115-120 voor de gemiddelde standaard CBR1000F onder dezelfde omstandigheden.

Daarnaast waren er nog wel meer verschillen maar die hadden niet met het vermogen te maken (ik kom daar nog op terug maar wil het hier even laten bij het noemen van de oliekoeler en het andere binnenwerk van de oliepompe om het oliekoeler-circuit aan te kunnen sturen).

Kortom, aan het INWENDIGE van het blok hoefde dus eigenlijk niet



veel te gebeuren en dus heb ik middels een complete cilinderkop van een '92 CBR1000F bij een "sloper" vandaan gezorgd voor de benodigde nokkenassen, klepveren en klepveerschotels (alleen boven OF onder was anders, weet niet meer welke maar kan dit eventueel nakijken) en vroeg ik aan betreffende tuner om deze dingen om te wisselen en verder zijn gebruikelijke expertise erop los te laten qua blueprints en lichte tuning (zeg maar flowen van de kop en zorgen voor goede zgn. squish en wat hogere compressie). Het blueprints betekende dat alle belangrijke draaiende en vermogen leverende delen de juiste speling krijgen, op elkaar afgestemd worden en waar nodig/mogelijk ook voor gelijke gewichten gezorgd wordt en perfect gebalanceerd wordt.

Dus, krukas fijn uitgebalanceerd, krukaslagering ideale speling, drijfstanden gelijk gemaakt qua gewicht (zelfs big-end en small-end even zwaar), spelingen big- en small-end ideaal gemaakt, zuigers even zwaar gemaakt, slotspeling zuigerveren correct/gelijk, etc., etc.. De originele compressie moest volgens opgave Honda 10:1 zijn (10,5:1 voor CBR-1000F) maar bleek in werkelijkheid slechts 9:1 te meten. Cilinderkop dus iets afgedraaid/gevlakt en verbrandingskamers (zowel gedeelte in de cilinderkop als gedeelte in zuigerkop) allen exact gelijk gemaakt qua inhoud en uiteindelijk uitgekomen op een 10,45:1 compressieverhouding. Uiteraard ook de timing van de nokkenassen gezet op een waarde die volgens hem voor een dergelijke motor en straat-gebruik het beste was (zgn. lobe-centers op 102/105 voor in/ex) en de klep versus zuigerkop speling op een veilige maar betere dan standaard waarde en hetzelfde voor de zgn. squish (het smalle randje langs de omtrek van de verbrandingskamer met de zuiger in de hoogste stand waardoor mengsel mooi naar het midden weggeperst wordt) ...

Ondertussen was ik (met wat moeite) aan CBR1000F ontsteking en carburateurs gekomen en had m'n originele luchtfilterkast zelf van een tweede aanzuigopening aan de linkerkant voorzien (achter koelvloeistofoverstroomreservoir) en daar een K&N CBR1000F vervangingsfilter voor gekocht en uiteraard een Dynojet kitje voor de CBR1000F klaarliggen.

Bleef alleen nog over wat voor UITLAAT en dat was het begin van een langdurige geldverslindende lijdensweg naar achteraf zou blijken.

Lees verder op pagina 6

CB-rijderprofiel nummer 4+5 : Carmen & Arjen Blaauboer

Naam:
Carmen Sita de Jong

Geboren:
20-1-1961 te Kolhorn, gem.
Barsingerhorn

Beroep:
directiesecretaresse bij het Koninklijke
Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee op Texel.

Hobby:
schelpen verzamelen, fotograferen, flamenco dansen,
(flamenco)kleding maken, tuinieren ennemotorrijden

Motorrijder sinds:
15/2/1996, eerst Honda CB750, sinds 29/7/2001 rood/witte
CB1000

Droommotor:
de CB1000 natuurlijk, maar een Yamaha XJR1300 is ook niet
te versmaden.....

Als dochter van een motorrijdende politieman en met een motorrijdende broer en dito vrienden was het logisch dat ook Carmen ooit op 2 wielen door het leven zou gaan. Dat dat niet meteen op haar 18e, maar pas zo'n 18 jaar daarna zou worden, lag aan het vriendje van toen, dat meer zag in huisje-boompje-beestje dan in motor-helmpje-etc. Datzelfde vriendje is inmiddels ruim 18 jaar haar echtgenoot en die besloot in 1995 zichzelf, zijn vrouw en vriend Gerard aan te melden bij de lokale motorrijdschool. Dat resulteerde in 3 rijbewijzen A. De familie Blaauboer kocht een motor en vriend Gerard een boot. Overigens rijdt Gerard sinds 30/7/2001 op een wel héél bekende CB750. 's Zomers is er de motorfiets, de tuin en veel te fotograferen, 's winters stampst Carmen de vonken uit de vloer in zelfgemaakte spaanse flamenco outfits en werkt ze haar schelpenverzameling van zo'n 5000 soorten bij (en ook dat kun je mooi fotograferen). Omdat woon/werkverkeer van Breezand naar Texel geen zoden aan de dijk zet, rijdt Carmen vooral op haar vrije vrijdag en na haar werk de CB uit de garage voor een rondje Noord-Holland.



Naam:
Arjen Petrus Hendrikus Blaauboer

Geboren:
19-10-1959 te Anna Paulowna

Beroep:
hoofd loonadministratie bij Koopman &
Co Accountancy te Breezand

Hobby:
biljarten, tennissen, modelauto's (1:18) verzamelen, auto's en
motoren (rijden, poetsen en kijken)

Motorrijder sinds:
15/2/1996, eerst Honda CB750 (met Carmen achterop), sinds
4/10/1996 zwart/grijze CB1000

Droommotor:
de CB1000 uiteraard, maar hij heeft ook iets met een
sportieve gele BMW met blokjes bestickering

Als je Arjen in zijn hart kijkt, zie je een blauw/wit/ zwart vignet van een zekere voertuigfabrikant uit Beieren. Helemaal gek van BMW's (en auto's in het algemeen) is het doel van menig (motor)tochtje een autobedrijf. In zijn miniatuurauto collectie bevinden zich dan ook allerlei BMW's. En Porsches en Ferrari's en vele andere sportieve bolides. Hij beschikt over een auto/ motorbibliotheek van een paar meter breed. Gaat de familie Blaauboer op vakantie, dan gaat er een m³ Promotor, Moto73, Autokampioen, Autoweek mee. Een motor is alleen mooi als hij glimt, dus worden de poetsmiddelen na iedere rit ter hand genomen. Carmen's CB staat vaak nog na te tikken als Arjen hem al onder handen neemt. Arjen's stille wens is dan ook een auto/motor poetsbedrijfje. 's Zomers is er de motorfiets en de tennisbaan, 's winters de indoor tennisbaan en het biljart. Op het eigen biljart op zolder traint Arjen menig uurtje. En verder fitnessen Carmen en Arjen het hele jaar samen.

Kortom: diversen onder u weten uit ervaring dat de familie Blaauboer lastig telefonisch bereikbaar is.....



Kasteel Radboud, Medemblik

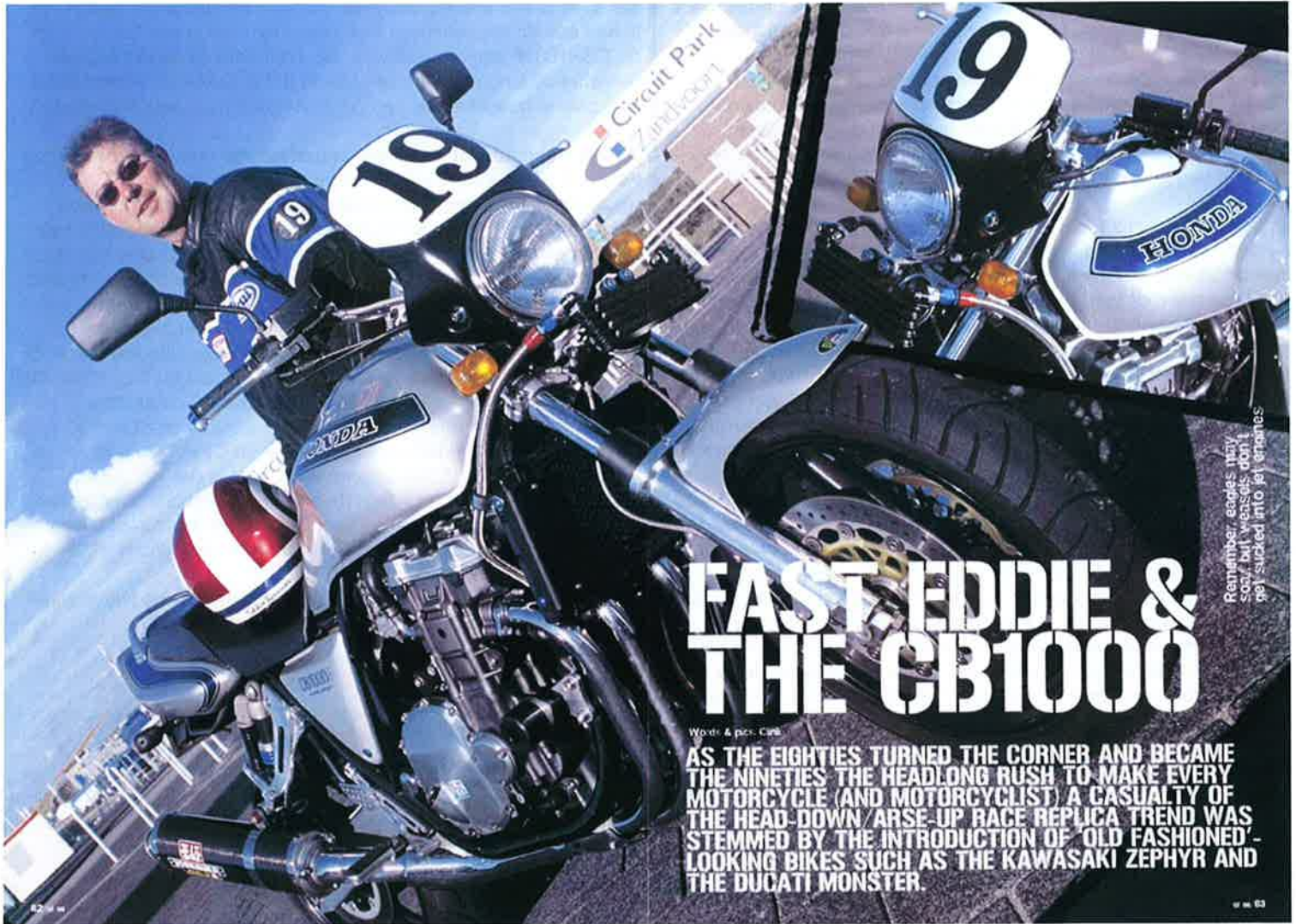


Fast Eddie and The Furious made the Streetfighters

Onze geliefde maar alweer 7-8 jaar oude CB 1000 staat al een tijdje niet meer in de belangstelling van de grote motorbladen. Maar zoals vermeld heb in de vorige BN, heb ik daar tijdelijk verandering in weten te brengen. Sommigen van jullie hadden hem al gezien, maar niet iedereen leest Engelse motorbladen.

Daarom wil ik jullie de publicatie van mijn Special Freddie Spencer CB in Streetfighters niet onthouden. Tevens dient het goed als bladvulling. Ik ben er dan ook bijzonder trots op dat ik er met welgeteld 5 hele pagina's in heb mogen staan. Dit was boven mijn verwachting.

Ed Put.



Helaas kan de tekst door het formaat niet leesbaar geprint worden, maar wil je deze als nog lezen dan kan ik je op verzoek een kopie opsturen!

[illegible][illegible]

Eind '94 was er nog niet bepaald veel te krijgen voor de CB1000 en ik begon met de mooie zwarte 4-1 megafoon Kerker die Ed Put nu uiteindelijk op de zijne heeft. Dit leverde een mooi en toen nog net niet asociaal geluid op, de koppel- en vermogens-kromme vertoonde een lelijke, diepe deuk van 4500 tot 6000 tpm, het topvermogen bedroeg 115 rwhp (rear wheel horsepower) en de carburateurafstelling bleek voor deze "pijp" belachelijk rijk (had nooit choke nodig).

Ik was absoluut nog niet tevreden en probeerde zelfs nog eens met de volledige standaard uitlaat, onderin beter maar bovenin niet best. Weer verder gaan zoeken en proberen. Met m'n dealer kunnen regelen dat ik verschillende vervangingssystemen voor de CBR1000F kon proberen of het paste maar bij allen bleek het andere frame en ophanging van het blok en binnen het kuipwerk moeten passen op de CBR-F ervoor te zorgen dat de dwarse framepijp op de CB (achter de uitlaatbochten) gruwelijk in de weg zat en er dus geeneen paste.

Na lang wikken en wegen toen besloten om een compleet 4-2-1 systeem van Laser (met legale, stille carbon-look Pro-d'Or demper) voor de CBR-F dan maar door iemand pas te laten maken voor op de CB en hiervoor toen bij Nico Bakker uitgekomen. Ik wilde dat hij dat systeem gewoon "simpel" veranderde om pas te maken maar toen ik het later op kwam halen was de prijs ineens ruim het dubbele van het vooraf afgesprokene geworden en had hij het nodig gevonden om die standaard grote "collector-pot" van de CB er tussen te bakken omdat volgens hem het daaruit resulterende grote uitlaatvolume beter was voor het vermogen onderin (ik had mijn motor met de Kerker erop en de standaard uitlaat en dat Laser systeem erbij bij hem achter gelaten). Om het mild te zeggen "I was not amused"! Hij had niet gedaan wat ik gevraagd had en rekende daar een veel hogere prijs voor en ik wilde toen graag vanwege het uiterlijk van die grote logge collector-pot af (later zou ik mijn mening over het nut van dat logge ding nog wel wijzigen n.a.v. de opgedane ervaringen). Aangezien hij al mijn spullen had en het in dit soort gevallen (niets vantevoren vastgelegd natuurlijk) helaas toch zo is dat je geen poot hebt om op te staan, zag ik geen andere optie dan slikken, betalen en (boos en teleurgesteld) maken dat ik wegkwam.

Het was ondertussen najaar '95 geworden en op de Dynojet bleek het in ieder geval geen achteruitgang, de krommes waren wat rommelig en er was weer behoefte aan carburatie-aanpassingen maar de deuk van de Kerker was weg en we zaten nu ineens al op 125 rwhp. Na wat jetting-changes en vervanging van de legale, stille demper door de "doorkijk-variant" van Laser (die collector/balans-pot dempt al zoveel geluid dat je ZONDER eindemper zou kunnen rijden) leverde dit een redelijk mooie kromme op met 130 gecorrigeerde Dynojet achterwiel PK's (de kromme had ongelooflijk veel weg van die van de Yamaha ThunderAce die dat jaar uitgekomen was ... het was ondertussen April '96 geworden). Ik was nog steeds niet helemaal tevreden over het verloop en de absolute waardes tot pak 'm beet 4000 tpm maar vond het op dat moment welletjes met verdere aanpassingen betreffende het blok/vermogen.

Aan de rest van m'n CB had ik ook zo het een en ander veranderd. Van de extra korting van m'n dealer vanwege de "verkeerde" kleur

had ik het spuitwerk na enig nadenken toch maar in een geheel afwijkende kleurstelling laten spuiten. Ik had ergens in een of ander Frans blad met allerlei verbouwde fietsen een Monster zien staan in mono-kleur heel apart soort staalblauwgrijs (toont op gescande foto niet erg duidelijk) en zo moest die van mij ook maar worden omdat ik toch ook allerlei andere zaken zwart wilde laten poedercoaten en deze combinatie mij mooi leek. Verder had ik zelf Progressive Suspension voorvorkveren gemonteerd en de eindoverbrenging van 17:42 naar 16:45 aangepast voor flink stuk meer acceleratie (theoretische top kwam toch weer gelijk uit doordat CBR1000F ontsteking hem pas bij 11000 tpm begrensd en topsnelheid vond ik ook toen al niet interessant meer, verbruik trouwens ook niet). O ja, ik had ook de koppelingskit incl. zwaardere veren van Barnett voor de CBR1000F gemonteerd voor alle zekerheid en verder nog een ontzettende lange waslijst van allerlei detail-zaken veranderd zoals bijv. zwarte bougiekabels van de CBR1000F puur voor het uiterlijk!

Zie aanhangende foto voor een impressie van hoe hij er toen uitzag. Foto is trouwens van na Fase-II maar uiterlijk veranderde tussendoor niet meer. Is overigens op Assen geschoten tijdens circuitdag van Honda voor hun sportieve motoren in '97 en ik heb toen moeten lullen als Brugman om met de CB1000 mee te mogen doen want voor Honda viel die niet in de juiste doelgroep ... typisch Honda mentaliteit ... wij weten wat goed is voor u ... man wat was ik kwaad ... maar toch gelukt en vele blikken aan het begin van die dag van "wat moet die idioot met dat logge slagschip hier" en in de loop v/d dag steeds meer "hmmmmmm, dat gaat toch best wel met dat ding zo te zien" en uiteindelijk m'n allereerste circuitdag beëindigd met een rondje 1:51 en daarmee nummer 12 van 36 in mijn groep en vele Fireblades, Blackbirds en CBR600's nog achter me latend ... man wat heb ik genoten en wat is dat verslavend, maakt niet uit op wat voor fiets (heb het ruim een jaar later met een Pan-European voor de tweede keer gedaan en daarna tot 3 keer toe met de Hayabusa en binnenkort met m'n verse Fazer 1000) ...

Wordt binnenkort vervolgd met Fase-II en wat daar de (vervelende) aanleiding toe was.

Gegroet, Louis.

