

Cavalcade

" News and View's " for og fra Cavalcade interesserte



Nr. 2-1993 - 3. Årgang

SCCN, Cappelens vei 22
1162 OSLO

STYRET	Formann	Bjørn Hasselby
	Viseformann	Finn Gjerde
	Sekretær	Per Tore Brunæs
	Kasserer	Roy Fiddaman
	Styremedlem	Henning Larsen
	Styremedlem	Lars Harby

MEDLEMSNYTT	Roy Fiddaman
	Bjørn Hasselby
	Bernt Kristensen

TREFFKOMITÉ:	Per Tore Brunæs
	Tommy Karlsen
	Finn Gjerde
	Roy Fiddaman

REKVISITA:	Tom Aasland
-------------------	-------------

TEKNISK RÅDGIVNING:	Bjørn Hasselby
----------------------------	----------------

MEDLEMSREGISTER:	Roy Fiddaman
-------------------------	--------------

UTENLANDSKONTAKT:	Tom Aasland, Bernt Kristensen
--------------------------	-------------------------------

VALGKOMITE:	Finn Gjerde, Thorbjørn Hagen
--------------------	------------------------------

Bjørn Hasselby	22 16 62 65
Finn Gjerde	62 81 74 83
Per Tore Brunæs	32 72 08 54
Roy Fiddaman	22 74 15 20
Henning Larsen	63 99 76 43
Lars Harby	62 36 31 40
Bernt Kristensen	63 88 41 53
Tom Aasland	35 95 73 48
Thorbjørn Hagen	61 17 33 37

ÅRSMØTE I SCCN 19.09.93 PÅ HOTEL TELEMAR, NOTODDEN.

12 av 59 medlemmer tilstede.

Det fremkom ingen merknader til innkallingen.

Tom Aasland ledet møte.

Regnskapet ble ikke fremlagt p.g.a. tidsnød hos kasserer. Regnskapet som viser brukbar balanse vil bli presentert i første medlemsblad i November.

Medlemskontigenten blir fortsatt 150 kr. Støttemedlemskap er 50 kr.

Valgkomitens innstilling ble klappet igjennom. (se side 1)

Tilstandsregister med tekniske opplysninger om Cavalcadene skal opprettes.

Bjørn forbereder dette.

Distriktsordningen fungerer ikke spesielt godt. Harald og Tommy jobber som distriktskoordinatorer for å aktivisere alle de medlemmene som skjelden deltar i klubbens aktiviteter.

Tom mener internasjonaliseringen og service overfor nye medlemmer krever at klubben har en innmeldingspakke. Denne utarbeides av Bernt og Tom og oversettes til engelsk av Roy.

Det var enighet om at samarbeidet med SCCS var viktig for klubben. Et bredt samarbeid om treff og teknisk kommunikasjon vil styrke begge miljøene. Vi vil gjerne ta imot SCCS' s invitasjon om felles treff i Arvika først i Juni-94. Finn tok på seg å kommunisere med svenskene

Roy ordner medlemsliste til SCCS i neste medlemsnytt.

Tom takket for seg som leder av SCCN. Årsmøte uttrykte takknemlighet for initiativet til å grunnlegge klubben samt entusiastisk ledelse og gunstig distribusjon av rekvisita. Middagstallerken med håndmalt Cavalcade og glass med innrissa SCCN-emblem ble overrakt med applaus. Tom har solgt sykkelen men opprettholder støttemedlemskap og formidler noe rekvisita inntill eventuell gjen-kjøp av Cavalcade.

Treffkomiteen må undersøke med andre touringklubber og legger frem 3 treff-forslag for styret etter jul.

Neste styremøte lørdag 08.01.94 kl. 15.00 i Oslo. Sted bestemmes senere pr. telefon.

Per Tore Brunæs, sekretær

Distriktsrepresentanter

Geir Amundsen
9145

Hans Petter Rødsand 9108

Harald Østerud
9150

Odd Arne Johnsen
9107



Ta kontakt med enten Bjørn eller Roy hvis du kunne tenke deg å bli distriktsrepresentant (ikke ta disse strekene bokstavelig).

Kjøp-Salg

Selges:

Kopi av Servicemanual + porto = kr 155,-. Ring Roy eller Bjørn.

Bjørn Hasselby 9140

Brukt Cavalcade-radio selges kr. 1500,-

Bernt Kristensen 9144

"DAINESE" skinnjakke str. 56, herremodell, ubetydelig brukt selges eller byttes i damejakke.

Tlf: 63884153 priv.

Flotte klubbmerker i tøy (lik logo på forsida av dette bladet) fåes kjøpt hos Roy. Prisen er kr 30,- + porto kr 5,60 (samme porto for enten ett eller flere merker).

Flotte T-skjorter "Heavy Duty" i sort med gul logo kr 80 + porto
Størrelser: L, XL, XXL (XL = storelse 50)

College-genser i sort med gul logo kr 110 + porto
Størrelser: L, XL, XXL (XL = storelse 50)

Caps: Topp kvalitet, sort, med og uten dekor (gul) på skygge, med "Cavalcade"-tekst i gult på fronten. Med dekor kr 75 + porto, uten dekor kr 70 + porto.

De av dere som har et eller annet å selge, noe dere ønsker å kjøpe, brukt eller nytt? Bruk denne sida! Selvsagt er det Cavalcade-relaterte ting det er snakk om.

Alle innlegg sendes: SCCN, Cappelens vei 22, 1162 OSLO

KJØPES:

Cavalcade LXE ønskes kjøpt !

Kontakt: Odd Ståle Sørdal TLF: 51 49 03 48

Liten MC-tilhenger kjøpes

TLF: 63 88 41 53 - Bernt Kristensen

Helle og Tor-Arne Larsen

giftet seg 29 mai 1993



Vi vil med dette takke Cavalcade - klubben for whiskey - flaska vi fikk til bryllupet vårt, og en spesiell takk til de som deltok i kortesjen ifra kirken.

Distrikts - koordinatører

På årsmøte ble det en del diskusjon om hvordan klubben skulle få bedre kontakt med medlemmene rundt omkring i det ganske land.

Det ble enighet om at et par personer skulle ha spesielt ansvar for å opprette/holde jevnlig kontakt med distrikts-representantene. Disse er : Harald Østerud og Tommy Karlsen.

På et møte oss imellom (-hvor vår nyklekka Adm.dir. Bjørn H. også var tilstede), ble hodene lagt i bløt, - bokstavelig talt-, og løsningene kom rennende ut. Følgende spørsmål ble tatt opp:

- Hvordan skal vi holde oss informert om hva som skjer i distriktene, og omvendt?
- Hvordan skal medlemmene fra hele landet kunne være med å påvirke klubben mer? Det er ikke bare vi "her nede" som skal bestemme alt.

Nye rutiner:

Distrikts- representantene kommer mer til "nytte" gjennom regelmessig kommunikasjon med sine egne, og med Harald og Tommy.

En del av denne kommunikasjonen vil bli til ord som deretter settes på trykk i rundskrivene under overskriften : "Norge Rundt". (originalt hva ??)

Videre vil vi mase en del på at distrikts- representantene organiserer et " distriktsårsmøte " FØR det ordinære årsmøte på høsten. Slik håper styret å få informasjon og meninger fra hele landet.

Mas vil det også bli før jul,- da er det på tide med julebord !! Hvordan dette gjøres spiller ingen rolle, bare medlemmene blir invitert - eller inviterer. Ta gjerne med andre kjente MC - folk. Dette er selvfølgelig "matnyttig " for "Norge Rundt ".

Vi håper dette vil bli positivt mottatt "der ute" , og at det vil kunne opparbeides gode samarbeidsrutiner.

Mer info kommer ! VI HØRS !!

Tommy Karlsen og Harald Østerud

Høyt bensinforbruk ?

Har du irritert deg over høyt forbruk på Cavalcade'n din? Over en liter pr. mil er for drøyt. Mange eiere mener at normalt forbruk vil ligge på 0,65 til 0,7 l/mil på langkjøring.

Endel punkter må være i orden:

1. Tett luftfilter vil øke forbruket drastisk. det vil gi samme effekt som å kjøre med choken på.
2. Se til at choken ikke ligger på.
3. Prøv å fylle REDEX på tanken 2 - 3 fyllinger. Det kan være et godt middel mot avleiringer og forurensinger i forgasseren. Når en motorsykkel blir stående lenge av gangen bør forgasserene tømmes. Bensin vil legge igjen avleiringer i forgasseren - flotøventiler kan bli utette og hårtynne kanaler kan "forstoppes". Jevnlig bruk av REDEX vil forhindre dette.
4. Kontroller pluggene. Skift hvis nødvendig.
5. Synkronisering av forgassere - kontakt et MC-verksted.
6. Vacuum-lekkasjer - kan en innsugstrakt ha sprukket? Prøv å spraye med startgass i dette området - øker turtallet når du sprayer har du funnet en lekkasje.

Bernt Kristensen 9144

2 pang i eksospotta

og langsomt døende motor. Veikanten ble neste stopp i 7 timer.

Følgende skjedde: Forsøk på start gav litt håp på første forsøk men kun kinning på de neste. - Telefonering til klubbmedlemmer. Antagelig stopp i bensintilførsel, strøm til bensinpumpe? Ja. Bensinfilter ok. Sikringer ok. Blåsing fra bensinfilter til tank medførte luftbobler i tank, ok! Flere telefoner til klubbmedlemmer ! Problem var kjent hos klubbmedlem. Ut med pumpen, skrudde av topplokk på pumpa, fjernet belegg med fint smergel på platinastift som var fjærbelastet. Pass på at fjæra ikke forsvinner. Problemet løst ! Problematisk festing av bensinpumpe under trange forhold og mørke.

Til slutt lykkelig for løsning av problem og hjelp fra klubbmedlemmer på telefon.

Med hilsen

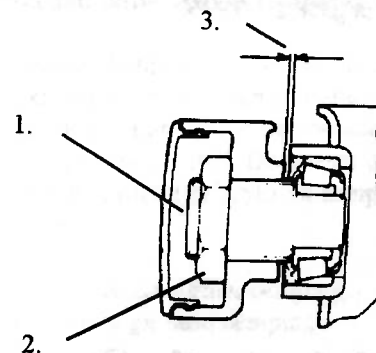
Per Tore Brunæs

Problemer med wobbling ?

En del av Cavalcadene begynner å oppføre seg rimelig ekkelt i de forskjelligste hastigheter. Noen begynner allerede ved 70 - 80 km og andre ikke før ved 160 - 170 km.

Dette kan rettes på ved å utføre noen av de oppsatte servicepunkter som står omhandlet i servicemanualen. Det ene punktet går ut på å ettertrekke styrelager. Dette er et punkt som kanskje kan være lurt å kontrollere ved et verksted. Velger du å gjøre dette selv må du huske på at når du trekker til toppmutteren på styrekrona trekker du faktisk til lagerene mer enn det som sunt er p.g.a. at du trekker ned slarken i gjengene på strammemuttere til lageret. Når du har strammet lageret i styrekrona og er klar til å trekke til toppmutteren må du faktisk slakke mutteren til lageret ca. en kvart tørn. Denne kvarte tørnen blir strammet inn igjen av det store momentet på toppmutteren.

En annen ting som må gjøres er å ettertrekke bakramma. Her må det strammes like mye på begge sider for å ikke forskyve ramma sidelengs slik at du får en sykkel som ikke går rett. Det du gjør er å sette sykkelen opp på hovedstøtta, tar av sidedeksler begge sider slik at du kommer til innfestinga av ramma. Løsne låsemutterene (2) og trekk etter unbrakobolten (1) med 0,35 - 0,45 kg. Trekk så etter låsemutter med 10 - 13 kg. Noe som nå er veldig viktig er at du måler avstanden (3) med bladsøker på begge sider. Avstanden her må være lik på begge sider. Er dem ikke det er det bare å begynne å justere til dem er like.



Noe som også kan lønne seg å gjøre er å stramme autolevel-sensoren litt. Juster mutteren som sitter nederst på sensoren 4 hakk mot venstre. Husk låsingen av denne. Ved å justere denne heiser du "rompa" ubetydelig samtidig som du får en litt stivere sykkel. Det kan også være lønnsomt å skifte gaffelfjærene da disse begynner å bli rimelig slappe etter noen år. Nye progressive fjærer får du av Tom for en rimelig penge. Ca. 600-700 kr. Lykke til.

Bjørn Hasselby



Suzuki Cavalcade Club sender sine beste hilsner og gratulasjoner i anledning familietekelsen til Anne-Britt og Tom Aasland.

Den store begivenheten fant sted den 22 september d.å. og de nakne fakta er som følger: Jente, 3950gr. 51cm. Vi gratulerer.

Vi vil også sende de beste hilsner og gratulasjoner til Benit og Bernt Kristensen som hentet sin Marie i Hanoi 27/8-93.. Marie er født 27/7-93.



SCCN vil gratulere Liv Stovik og Lars Hanby

som giftet seg i Svolvær 16 Juli 1993.

Måtte hell og lykke følge dere.

Dårlig bakfjæring og tom lommebok !?!

Undertegnede har laget sin egen versjon av : " Nøden lærer naken kvinne å spinne". Etter hvert som mopeden (Cavalcaden) har krøka seg over 100.000 km har den... unnskyld HUN fått tilnavnet " abort sykkel "... av min tilkommende. Første gangen jeg hørte dette var det like før madammen måtte GÅ hjem !

Men, hun hadde alt for rett ! Det fantes faktisk ikke demper- effekt hverken foran eller bak. Noe måtte gjøres, og jeg drømte om tusenlapper de få gangene jeg sov....

Bak - demperne var det største problemet, for jeg hadde hørt fra sentralt hold i klubben at noen hadde prøvd - men ikke klart å åpne dem. Dette var ikke et tilfredsstillende svar for meg, - med SÅ tom lommebok.

En kveld ble den ene demperen skudd/flådd av i ren desperasjon. Jeg var innstilt på å ødelegge den for å få den demontert.

Etter en del "knot og rot " i mitt verksted med dreibenk og diverse utstyr viste det seg at demperen lot seg enkeltog greit skru i fra hverandre. FLOTT !

For de av dere som har behov for å demontere demperen p.g.a. oljelekasje kan ta kontakt med undertegnende så får du en grei forklaring på hvordan du gjør dette, eller jeg kan ta jobben for deg. **NB.** Det kreves endel spesial-verktøy for å gjøre denne jobben.

Hvordan skifte olje på demperen !

Demonter demperen ifra sykkel. Monter denne i en slags "tvinge"opp ned. Trykk demperen sammen slik at du da pumper ut den gamle oljen. Pump til demperen er helt tom. "Lag" så en liten beholder som rommer 3 dl. eller mer og få koblet denne til demperens luft-hull. Demperen har du jo nå selvfølgelig snudd. Fyll så beholderen med 3 dl. gaffelolje. Trykk så demperen sammen en del ganger til denne har sugd inn all oljen.

SAE 15 olje gir normal demping.

SAE 20 olje gir hard demping

Lykke til og skulle du ha noen spørsmål så ta kontakt.

Tommy Karlsen.

Svak kompressor ?

En del av våre eminente Cavalcader lider av å ha en "slapp" kompressor som bruker utrolig lang tid for å pumpe opp demperene bak når sykkelen lastes opp, eller for den saks skyld ikke klarer noe i det hele tatt. Den bare går og går uten at noe skjer. Mest sannsynlig ligger feilen i ventilsystemet i selve kompressoren. Kompressoren har to ventiler i topplokket som ikke stenger ordentlig p.g.a. mye "møkk" i disse. Disse ventilene består av en stålmembran og et "stempel" med O-ring og fjær. Ved å rengjøre disse "våkner" kompressoren.

Det du gjør er følgende:

Ta av slangene 1 og 2

Ta av skruene på toppen av kompressorens topplokk (3) Vær varsom når du løfter av topplokket fordi nå vil både membran og "stempel" med fjæra falle ut.

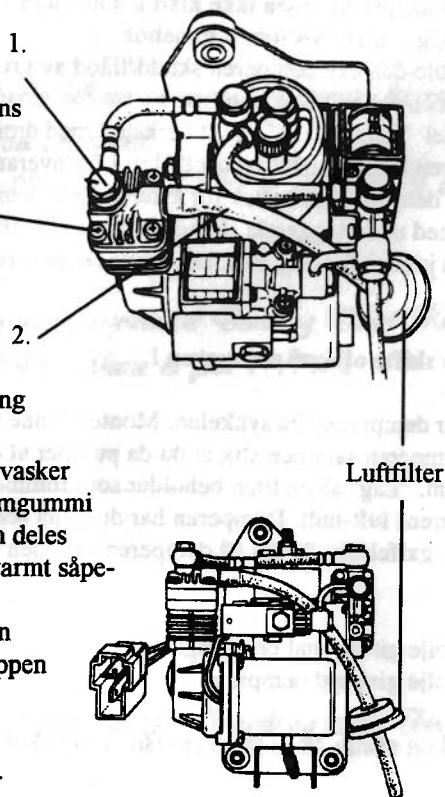
Toppen består av to deler slik at hvis du løfter av disse to delene samtidig vil du ikke få problemet med at ventilen og fjæra faller ut. Merk deg vilken vei membranen ligger. Vær forsiktig med denne da denne fungerer som topp-pakning i kompressoren.

Rengjør alle deler nøye samt at du tar og vasker luftfilteret godt. Luftfilteret består av skumgummi som ligger inne i en gummi-belg som kan deles slik at du får ut filteret. Filteret vaskes i varmt såpevann.

Når du monterer topplokket sammen igjen må du være nøye med tiltrekkingen av toppen slik at denne ikke trekkes skjevt på. Husk å trekke i kryss.

Har du noen spørsmål vedrørende dette er det bare å ringe.

Bjørn Hasselby



Oljer

Er du påpasselig med å skifte olje på motor og gear regelmessig ?

Intervalene som er angitt i "Owner's Manual" må for all del ikke overskrides. Disse intervalene er satt til første skift ved 1000 km. og deretter hver 12000 km.

Dette må ansees som maksimale intervaller under førsteklases driftsforhold, d.v.s. kun rolig langkjøring der motoren er normalt driftsvarm så og si bestandig, kjøring på tørre asfaltveier, lite last og minimalt bruk av choke ved kaldstart.

Kjøring og bruk i Norge kommer *ikke* inn under dette. Her har vi mange kaldstarter med bruk av choke, køkjøring, hardkjøring, mange kjører på grusveier, tunge lass (sidevogn / henger), kjøring under allslags værforhold og hyppig bruk til og fra jobben. Alt dette reduserer levetiden på oljen. Det anbefales å skifte motorolje på intervaller fra 2500 til 4000 km. Skift filter hver gang !! Dessuten anbefales det å følge anvisningene i "Owner's Manual" i forbindelse med langtidslagring / vinterlagring.

Neste spørsmål: Hva slags olje bruker du ?

Som et minimum, bruk olje med foreskrevet viskositet. Jeg vil ikke si at noe fabrikat er spesielt bedre enn andre - bruk et velrenomert merke. Men bruk aller helst syntetisk olje, fortrinnsvis helsyntetisk. Hvorfor ? spør du vantrende ! Her er det mange fordommer ute å går. Syntetisk olje ER bedre påstår jeg. Les artikkelen i MC - avisa nr. 8 1992 side 12. (de som ønsker en kopi kan ta kontakt med undertegnende). Den forklarer på en nøktern måte hva syntetisk olje av idag er.

Enkelte punkter i artikkelen er utelatt. - Fordeler / ulemper med syntetiske oljer : Ved kaldstart, d.v.s. så å si ved hver oppstart, befinner nesten all olje seg i motorens bunnpanne. Jo kaldere motoren er (under + 50°C er kaldt) desto tykkere vil motoroljen være. Mange har kanskje sett endel reklame-innslag på TV for motorolje - bør tas alvorlig - det er ikke bløff. Jo lengere tid motoren har stått rolig, desto mer olje har rent ned i bunnpannen og "tyknet". Motoren startes, oljelampa slukker så og si med en gang. Vel og bra - nesten. Oljen er tykk og trykksensoren sitter helt nederst på motoren. På dette tidspunkt vil det ikke være oljetrykk øverst i motoren - på utsatte steder som kamaksler og vippearmer. Tester utført av større oljeselskaper viser at under ekstreme forhold kan det ta opp til 5 minutter før oljen når ventilmekanismen etter oppstart ! Syntetisk olje er av en slik konsistens at den er tyntflytende helt ned under 0°C.

Det vil føre til raskere smøring etter oppstart og redusert slitasje. Raskere evne til å smøre vil på alle punkter føre til redusert slitasje.

Et tankekors :

Tykk olje kan føre til høyt trykk i veivhus og girkasse. Endel av Cavalcadene har blåst ut simring mellom girkasse og kraftuttak. Kunne dette vært unngått ?

Dessuten vil det være mindre fysisk treghet i motoren når oljen er tynn. Det vil bli lettere for startmotoren å dra motoren opp i rett turtall. Lengere levetid på startmotor og batteri kan påregnes.

Ved å skifte fra mineralolje til syntetisk olje på en "eldre" motor vil imidlertid oljeforbruk oppstå. Dette fordi mineraloljen har en tendens til å koks seg ved forholdsvis høy temperatur. I en firetaktsmotor som Cavalcadens er det svært høy temperatur ved stempelringene - spesielt de to øvre. Det er da helt normalt at det blir koks og avleiringer i ringsporene på stemplene, og stempelringene vil sette seg fast (jo billigere / dårligere olje som blir brukt - desto mer avleiring). Syntetisk olje er av en slik beskaffenhet at den vil holde sin viskositet ved vesentlig høyere temperaturer enn mineralolje. Når den syntetiske oljen kommer til stemplene og stempelringene vil den litt eter litt løse opp sotpartikkelene i ringsporene. Dette vil føre til litt "vandring" på stempelringene i en kortere periode - med påfølgende oljeforbruk. Det er helt normalt - ingen grunn til panikk !! Pass på å etterfylle til riktig nivå.

Etter å ha kjørt ett eller to skiftintervaller vil forbruket være redusert til null. (- forutsatt at motoren ellers er i god stand.) Har selv gjort dette på familiens 5 siste biler og tre siste motorsykler, inkl. Cavalcaden, med resultat som vist her. Har brukt Castrol GPS på motorsyklene - mange andre kan sikkert også brukes.

Med den gode erfaringen på motorsiden har jeg også brukt syntetisk olje på kraftuttak og bakhjul. (Her har jeg brukt Castrol TAF- X.)

Et lite apropos:

Renseevnen i syntetisk olje er bedre enn i mineraloljen. De to første oljeskiftene etter overgang til syntetisk måtte tas med kort mellomrom da oljen ble svart svært fort. I dag er mine intervaller igjen normale og sykkelen er svært lettstartet.

Min anbefaling er: BRUK SYNTETISK OLJE !!

Det vil gi mindre slitasje, lettere starter og bedre økonomi.

- Og det er CAVALCADEN verd !!

Synspunkter på dette er velkomne ! Del dine erfaringer med oss !
La oss få vite hvilke oljer som er gode/dårlige !

Bernt Krtistensen.

Modifisering av radio

for å kunne få full glede av denne her i europa er gjort på over halparten av alle Cavalcade - radioene her i landet.

For de av dere som ikke har fått gjort dette enda skulle jo ha full mulighet til det nå som sykkel-sesongen så godt som er over. Send meg radioen så får du modifisert både FM og AM båndet til det europeiske systemet for 100.- kr. + frakt.

Hvis du skulle reflektere over dette eller har spørsmål så ring meg.

PS. Den hundrelappen du betaler for jobben går til klubbens kasse.

Bjørn Hasselby

Radio "låser" seg

I løpet av sommeren har jeg fått inn tre Cavalcade - radioer som hadde låst seg totalt. Det vil si at radioen står på en frekvens/stasjon hele tiden uansett hva du prøver på. Etter diverse timer med feilsøking og studering fant jeg ut av problemet. Etter ytterligere noen uker kom delene fra Japan via Sverige og radioene kunne få nytt liv. Skulle noen ha eller i fremtiden få dette problemet lar det seg nå løse. Det tar ca. 4 timer inkludert trimming å få rettet på dette. Det en slik reparasjon vil koste er 500.- kr. inklusive deler.

Bjørn Hasselby

Bestilling av deler

Tom tar nå imot bestilling av deler til Cavalcadene for vinteren

Tom reiser på nordsjøen 9 desember og er tilbake til jul.

Han reiser så ut igjen 3 uker senere slik at er det noe du trenger må du ta kontakt i denne tiden.

CB-radio

Det ble sist vår satt igang "produksjon" av CB-radioer tilpasset Cavalcaden. Samtlige så godt som en er levert. Den siste skal samkjøres med en AM-radio og her gjenstår ennå litt tilpassing. I forrige rundskriv sa jeg at ny runde med radioer ville bli satt igang til vinteren igjen. Dette går jeg nå bort ifra p.g.a. at et slikt prosjekt medførte rimelig mye ekstra-arbeid og problemer en først antatt.

Bjørn Hasselby

Cavalcade - register

Et Cavalcade-register vil i løpet av vinteren bli opprettet. Hver enkelt vil få tilsendt et skjema som jeg håper alle vil fylle ut. Det vi er ute etter er blant annet en oversikt over ramme-nummer, motor-nummer, reg. nummer, km/miles, generell tilstand og en oppgradering av adresser og tlf.nr. ++. Håper samtlige medlemmer er villige til å bidra med slike opplysninger.

Bjørn Hasselby



SCCS hadde sitt årsmøte den 4. de September d.å. Referat fra dette årsmøte sendes med rundskrivet som eget vedlegg.

Hej alla glada tevlige Suzuki Cavalcade piloter !

För att vara lika glada som tidigare bör ni nog läsa litegrann på denna story. En varningens ord ett tips som kan göra tillvaron trevligare på våra resor med Cavalcaden.

Det var under regnsesong 93 som Lill Janne gjorde ett besök nere i mörkaste Europa, Hasselt Belgien närmare bestämt. Det var F I M rallyt som drog, en himla trevlig tillställning. Men så kom den dan Janne måste åka hem, träffen var slut. Han packade noga sina saker, kollade sin cykel, allt var ok. Först när dimman lättat i Jannes huvud bar det iväg. Framme i Hälsingör där hände det Cavalcaden gick sönder, den skarihop i växellådan. Oljudet var enormt ett dunkande och skramlande utan dess like.

Ljudet upptäcktes först när vi saknade inn mot första rondellen före Shell-macken i stan. Vad gör man nu? Janne körde ner till färjeläget, för hade han kommit så här långt så skulle han åtminstone ta sig hem till Sverige. Oljudet blev bara värre, tankarna surrade i Janne's lilla huvud. Slut på olja? Eller kan det vara något annat? Ljudet kom ifrån motorn, jo Fozzi (reskamraten) tyckte även han så. Janne såg pengarna flyga åt alla möjliga håll. I Helsingborg ställdes Suzukin på sentralstödet, utanför tullområdet. Där gjordes div. prov, koll av oljor, inga fel uppdagades. Växellådan funkade, olja fanns det, hjulet rullade. Vad i helv... är det som låter? Vi finner att det är inget vi kan göra nu, det er söndag och klockan har dragit sig mot kväll, det er fortfarande 650 km hem. Vi tar inn på hotell. Morgonen därpå ringer Janne till CI's MC Jönköping, pratar med en oförstående men trevlig mekaniker, han har då aldrig hört talas om "skurit" oljudet? Öh vad? Men han hade trots allt lite tips på vad man kunde kolla efter eventuella fel och orsaker. Sagt och gjort, upp på centralen igjenn, kollade lite här och där, rullade hjulet, körde motorn genom alla växlar men öh vad nu? Ljudet är borta. Nja vi äter lite frukost och fundera över detta lite säger Fozzi.

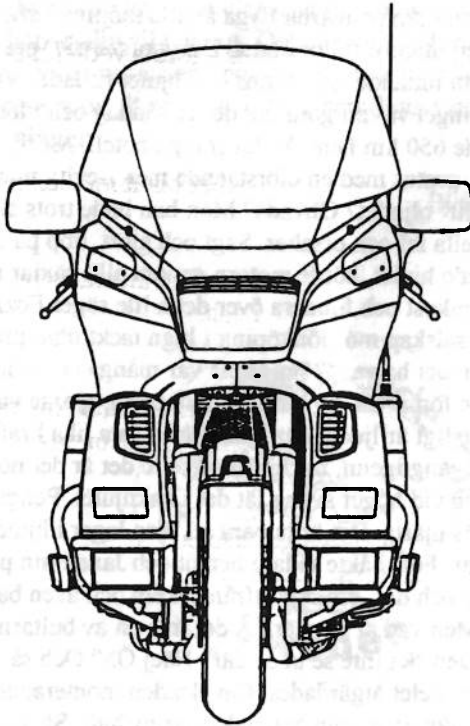
Vi kom fram til att vi kör. Vi gjorde salskap mot Jönköping i lugn takt utan problem, ljudet hördesinte av. Vad i fridens liljor kan det ha varit? Frågorna var många och ibland kom tanken på pengar med vingar farande förbi. Ca. 50 km före Jönköping gjorde vägen en kraftig sväng förbi ett vägarbete, plötsligt är ljudet där igjenn, men inte lika kraftigt. Det lät att sitta längre bak, tankarna sattes igång igjenn, bakhjulslager? Jo det är det nog, gjorde några kraftiga girningar på vägen och vid höger sväng lät det i bakhjulet. Pengarna med vingar försvan, en sten föll ur Janne's hjärta. Det är ju bara att byta lager i hjulet. Hos CI's MC skildes Fozzi's och Janne's vägar. Fozzi åkte vidare hemåt och Janne inn på verkstaden. Där monterades väskor, ljuddämpare och div. krom bortfrån cykeln och även bakhjulet så småning om. Hjulet inspekterades. Men vad är det där? Å det inte en av bultarna som håller drivpaketet "driven joint" i fälgen? Den ska inte se ut så där? Näej Öh? Och så fortsatte diskussionen mellan meken och Janne. Felet åtgärdades, Cavalcaden monterades ihop utan att byta hjullager. Det behövdes inte, det enda som behövdes var ny bult. Så även den här storyn slutar lyckligt med en glad Lill Janne och en "felfri" Cavalcade med mer än 53000 km på mätern.

Jaha vad hade hänt? Jo en av bultarna till låsningen av "the driven joint" i fälgen hade lossnat skruvat ur sig och när hjulet rullat har bulten slagit i "så vitt jag kan se" i lås eller spännbulten

av för lagret i "the final gear". Ljudet har sen forplantat sig genom kardangröret så att det lät som att ljudet kom ifrån "secondary gear box". Vid inspektion av de övriga bultarna visade det sig att alla 6 var lös. Det åtgärdades med att alla skruvades ur gängorna, gjordes rena och ny locktite applicerades, sedan drogs dom åt som hundan (0,8 - 1,2 Kg/m) Det bör nog hålla åtminstone det felet borta i väntan på nya spännande "fel"

Med vänliga glada hälsningar från eder Lill Janne Andersson

SCCS



Vedtekter

§1;

Suzuki Cavalcade Club Norway ble stiftet 27/10-90, med det formål å samle Cavalcade kjørere i Norge, og fremme deres interesser, samt forsøke å samle eiere internasjonalt i en internasjonal klubb.

§2;

Alle som er interessert i Suzuki Cavalcade kan bli fullverdig medlem.

§3;

Det skal avholdes årsmøte hvert år, og innen 15 september. Det velges så mange styremedlemmer som styret finner passende. Disse skal stå for den daglige drift av klubben. Styret skal tilrettelegge valget for årsmøtet.

§4;

Det kan bare foretas vedtektsendring på årsmøter. For å foreta vedtektsendring må minst 2/3 av de fremmøtte medlemmene være enige.

§5;

Klubben skal arbeide aktivt for en bedre trafikkbevissthet blant medlemmene.

§6;

Medlemskontingenten blir fastsatt av årsmøtet hvert år, og innbetales pr. kalenderår. Innbetalt kontingent kan ikke kreves tilbakebetalt.

§7;

Kun medlemmer med gyldig medlemskap i Suzuki Cavalcade Club Norway har rett til å motta premier/utmærkelser gitt til Suzuki Cavalcade Club Norway.

§8;

Ved opphør av klubben går aktiva til Norsk Luftambulansse.



Merry
Christmas

Happy
New Year