

De grote GS00 aanschaf gids voor beginners



Versie 2

11-4-2017



Waarom deze gids

Met de invoer van het A/A1/A2 rijbewijs is de GS500 nog populairder geworden dan hij al was. De motor mag met het A2 rijbewijs onbegrensd worden gereden wat het een populaire beginnersmotor maakt. Een van de meest voorkomende vragen in het GS500 topic is nu dan ook:

Ik heb net mijn rijbewijs gehaald, wil een GS500 kopen maar waar moet ik op letten?

Het GS500 topic had op zich een lijst met aankoop tips maar dat is blijkbaar niet voldoende. Het is daarom tijd voor de uitgebreide GS500 topic aankoopgids. Hier staat in waar op gelet kan worden bij aankoop en wat eventuele reparaties kunnen kosten (alleen het materiaal dus als het zelf wordt uitgevoerd) en een checklist die je ter plekke af kan werken. De kosten zijn indicatief en kunnen hoger/lager uitvallen afhankelijk van waar je de spullen aan zou schaffen. Doe je het werk niet zelf maar laat je het doen door een dealer dan gaan de kosten aanzienlijk omhoog.

Verder moet je in het achterhoofd houden dat de leeftijd van de aanwezige GS500's toeneemt. Een (zeer) goed onderhouden GS500 kan elk punt op de checklist afvinken. De meeste GS500's kunnen dat niet. Je zult rekening moeten houden met het accepteren van defecten die niet direct een probleem zijn na aankoop, maar die ergens in de toekomst waarschijnlijk wel zal moeten worden aangepakt. Denk bijvoorbeeld aan een pakking die wat olie zweet, geen acuut probleem en hoeft niet direct worden opgelost.

Benodigd gereedschap om de volledige lijst af te werken:

- Zaklamp
- Beugel micrometer
 - o Te koop in China voor een euro of 4
- Rolmaat of liniaal
- Schroevendraaier (PH2 maar liever de echte Japanse JIS2)
- Inbus sleutel 6

Wanneer je gaat kijken bij een GS500, ga er dan niet zelf aan schroeven. Ga niet proberen bouten of schroeven los te draaien. Wil je weten of een schroef gangbaar is of dat benzine in de vlotterkamers schoon is, laat de eigenaar zelf de acties uitvoeren. Het is voor beide partijen vervelend als jij iets kapot maakt.

Overigens is het ook een prima idee om de lijst eens na te lopen als jij je GS500 wilt verkopen. Handig om te checken of je nog een reparatie moet doen of je voorbereiden op het afdingen van een eventuele koper bij gebreken. Het kan bijvoorbeeld makkelijker zijn om een spuitbus hittebestendige verf leeg te spuiten op je uitlaat dan te gaan bakkeleien met een koper over de aanwezige roest.

Inhoud

Waarom deze gids.....	2
1. Checklist	4
2. RDW & Google	5
3. BRAVOK.....	6
3.1 Banden	6
3.2 Remmen	9
3.3 Elektra	14
3.4 Verlichting	16
3.5 Vering	17
3.6 Olie	19
3.7 Ketting.....	20
4. Vervolg checks	24
4.1 Chassis.....	24
4.2 Brandstofsysteem	32
4.3 Motorblok	35
4.4 Instrumenten	39
4.5 Rijden	40

1. Checklist

Tools: Zaklamp, beugel-micrometer, schuifmaat/rolmaat/liniaal

Materiaal Kosten	<input checked="" type="checkbox"/>	Controle punt
€110 / €130		Voor/Achter band: Profiel / Scheurtjes / Ventiel / DOT Code
€35		Remdruk / Vrijlopende remmen
€25		Remblokjes: Voldoende dikte
€10		Rem reservoir: Kleur en niveau remvloeistof
€160 €85		Remschijf voor: Vervangingslimiet 4,0mm. Dikte nieuwe schijf: 5,0mm Remschijf achter: Vervangingslimiet 5,5mm. Dikte nieuwe schijf: 6,0mm De schijven hebben geen diepe slijtsporen
€45		Remleiding: Staal omvlochten of rubber? Rubber waarschijnlijk vervangen
€45		Accu: Vloeistofniveau, Accuslang aanwezig. Spanning geladen: Meer dan 12V. Spanning stationair lopende motor: ca 14V. Hoger dan 15V of lager dan 13V is niet ok.
€10		Verlichting werkt naar behoren
€10		Remlicht (schakelaar)
€10		Claxon
€40		Voorvork poten: Geen lekkage en beschadigingen op chroom. Beweegt soepel.
€30		Oliepeil op voldoende niveau. Wanneer is de olie en het filter voor het laatst vervangen?
€100		Ketting speling 20-30mm op de zijstandaard. Geen stugge of vaste schakels.
		Roest: Niet overmatig aanwezig. Met name binnenkant van het frame.
!		Framenummer klopt met het kentekenbewijs
		Uitlaatbouten zijn niet kapot gedraaid en gangbaar
€80		Uitlaatbochten en Y-stuk zijn niet doorgeroest
€20 / st		Kabels bewegen soepel en zijn niet beschadigd: Gaskabel / Chokekabel / Koppelingskabel
		Het choke mechanisme beweegt soepel
€60		De inlaatrubbers zijn intact
€40		Contactsloot / Zadelstok / Tankdop zijn in orde
€30		Het stuur is recht d.w.z. niet verbogen
€50		De tank is roestvrij
€40		De carburateurs zijn schoon, lekken niet en werken goed
€20		Het luchtfilter is relatief schoon of recent vervangen
€80		Motorblok, wanneer zijn voor het laatst kleppen gesteld?
!		Het blok maakt geen vreemde geluiden (uitgezonderd koud tikken '89/90/91)
€10 - €40		Er lekt nergens olie
€30		Er zit geen speling op het schakelpookje
€80		De toerenteller en kilometerteller werken naar behoren
€15 / st		De toerenteller en kilometerteller hebben geen schommelende naalden
€30		Er zit geen speling op de wiellagers en geen slag in het wiel
€60		Er zit geen speling op de achterbrug lagers
€35		Er zit geen speling op de schokbreker lagers
€50		De balhoofd lagers zijn in orde
€50		Het zadel is vrij van scheuren en gaten
€100		De koppeling slijpt niet
		Schakelen gaat soepel en de motor schiet niet uit de versnelling
€35		Remmen werken goed en trillingvrij
€40		De motor houdt niet in en valt niet uit op de snelweg
€40		De motor reageert goed op de gashendel
		Het uitlaatgas is helder en vrij van rook

2. RDW & Google

De makkelijkste check; Het kenteken invoeren bij het RDW (<http://ovi.rdw.nl>). Interessant zijn de volgende zaken:

Datum tenaamstelling	De laatste keer dat de motor van eigenaar is gewisseld. Als dit recent is kan je je afvragen waarom de eigenaar de motor alweer zo snel van de hand doet.
Datum eerste toelating	Als de datum eerste toelating later is dan het bouwjaar kan het een import motor zijn. Maakt in principe niks uit behalve als het een 25kw motor is (zie: Bijzonderheden)
Gestolen	Spreekt voor zichzelf; waarschuw de politie indien de motor als gestolen is aangemeld.
WAM verzekerd	Niet verzekerd kan duiden op lange stilstand
Bijzonderheden	Hier staat als het goed is niks. Het kan echter zo zijn dat het een import motor is en er iets dergelijks staat als dit:

Basis TGK: EEGK 9999

Datum eerste toelating: 30-05-1996

Dit is van belang als het gaat om een 25kW motor omdat deze niet op basis van de NL typegoedkeuring is geregistreerd maar enkel op basis van wat op het buitenlandse kentekenbewijs stond. In tegenstelling tot Nederlandse GS500's kan deze **niet** zomaar een nieuw 35kW kenteken krijgen. Een dergelijke 25kW motor moet worden herkeurd door het RDW om de 35kW registratie te krijgen. Hiervoor moet een aanzienlijk bedrag worden betaald (zoek naar *Tarieven Toelating & Toezicht Voertuigen RDW*).

Vermogen/massa rijklaar	Voor 35kW staat hier: 0.18 kW/kg Voor 25kW staat hier: 0.13 kW/kg Indien het een Nederlandse 25kW GS500 is kan de registratie voor een paar euro worden gewijzigd naar 35kW. Je krijgt dan een nieuw kenteken opgestuurd. Zoek daarvoor contact met het RDW.
--------------------------------	--

Het kenteken in Google invoeren kan wellicht wat informatie opleveren over vorige eigenaars, gebruik, etc.

3. BRAVOK

Banden, Remmen, Accu, Verlichting & Vering, Olie, Ketting.

De klassieker die als het goed is bij rijles ook voorbij is gekomen maar hieronder nogmaals uitgebreid toegelicht.

3.1 Banden

Banden spanning:

Te lage spanning kan duiden op een lekke band of lek ventiel. Standaard spanning bij de GS500 is 2,3 bar voor en 2,5 bar achter.

Profiel:

Voldoende profiel aanwezig. Wettelijk minimum is 1mm, de band moet dan worden vervangen.



Een nieuwe achterband



Een versleten achterband. 'Vierkant' afgesleten (weinig bochten gemaakt) omdat het profiel aan de zijkant nog dik aanwezig is.

Scheurtjes:

(haar) scheurtjes minimaal of niet aanwezig. Een uitgedroogde band is een slechte band. Meer kans op falen en minder grip.



Uitgedroogde band met veel scheuren in het profiel

Ventiel:

Er zit een dopje op en let op dat het ventiel niet begint te scheuren bij de velg.



Een ventiel dat aan de onderkant begint te scheuren. Grote kans dat hij afscheurt bij het op pompen van de band. Ook de ventieldop is niet in orde.

DOT Code:

Het DOT nummer bestaat uit 4 nummers en geeft aan wanneer de band is geproduceerd. DOT code 2305 betekend bijvoorbeeld *Week 23 van 2005*. Het is niet aan te raden te rijden met banden ouder dan 10 jaar.



Deze band is geproduceerd in week 31 van 2011. De weergave kan iets verschillen per banden merk. Zoek naar de letters DOT en dan zal de code er in de buurt staan.

Kosten voorband:	€110
------------------	------

Verschilt per band. De Bridgestone BT45 is de klassieke all-round GS500 band.

Kosten achterband:	€130
--------------------	------

Ventiel	€5
---------	----

3.2 Remmen

Remdruk:

Er kan genoeg druk worden opgebouwd en in het geval van de voorrem komt de hendel niet tot het handvat.

Vrijlopende remmen:

De motor moet vrij kunnen rollen, de remmen mogen niet vast blijven zitten. Let op: ze mogen wel licht en hoorbaar slepen als je de motor heen en weer rolt.

Remhendels:

Niet verbogen (kan gebeuren bij omvallen/valpartij)

Remvloeistof:

Helder van kleur en voldoende aanwezig in het reservoir. Donkere of troebele remvloeistof zal moeten worden vervangen.

Vergeet niet om ook het achterrem-reservoir onder het zadel te controleren.



Links: Oude vloeistof, rechts nieuwe.

Rem reservoir:

Let op dol gedraaide schroefkoppen. Zijn ze dol controleer dan of ze eruit gedraaid kunnen worden.

Ook RVS schroefjes (ook al zien ze er goed uit) zijn verdacht omdat deze vast kunnen rotten in het aluminium.



Een vol reservoir met schone remvloeistof



Het achterrem-reservoir. Deze zit onder het zadel achter de accu.

Remcilinder:

De voorrem cilinder (hoofdremcilinder) onder/aan het reservoir. Controleer op lekkage.

Let op het rubber waar de remhendel tegen de plunjer duwt. Als deze slecht is moet de hoofdremcilinder misschien worden gereviseerd.

De achterremcilinder zit bij het rempedaal. Controleer deze op lekkage of schade.



Het rubber is gescheurd, mogelijk is de hoofdremcilinder toe aan revisie.



De achterrem cilinder, deze is ok.

Remleidingen:

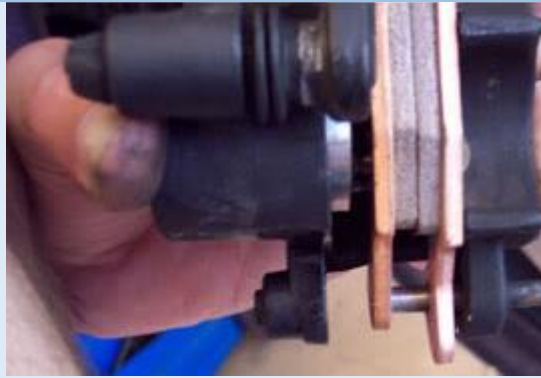
Geen schade en geen scheurtjes. Rubber remleidingen zijn vaak al erg oud en aan vervanging toe. Een staal omvlochten remleiding heeft de voorkeur.



Deze motor heeft een nette staal omvlochten remleiding

Remblokken:

De remblokken hebben voldoende dikte.



Een losse voorremklauw met nieuwe blokken



Dikte van de voorrem blokken zijn goed te zien vanaf de linker kant van de motor. Als je door het voorwiel heen kijkt kan je de voering goed zien.



De achterrem is voorzien van een plastic kapje. Deze kan je er makkelijk af klikken om de blokken te bekijken:



Remvoering zichtbaar bij de potloodpunt.

Remschijven:

Roest hoeft geen probleem te zijn. Diepe krassen en vreemde slijtage wel.

Vervangingslimiet voorrem: 4,0mm

Dikte nieuw: 5mm

Vervangingslimiet achterrem: 5,5mm

Dikte nieuw: 6mm



Een roestige maar goede remschijf



Meet de remschijven altijd op het dunste punt. De schijf is aan de rand dikker dus je zal een beugel-meter moeten gebruiken. Meet op een deel dat vrij is van roest.

Prijs voor een set remblokjes (voor óf achter)	€25
Staal omvlochten remleiding	€45
Remschijf voorkant	€160
Remschijf achterkant	€85
Rem revisie set (voorkant/achterkant/hoofdrem cilinder)	€35
Remvloeistof	€10
Rem/koppeling hendel set	€30

3.3 Elektra

Kabels:

Zien er nog goed uit en de kabel zelf is voorzien van isolatie.

Schroef/boutkoppen op de accupolen zijn niet dolgedraaid.

Om de +pool van de accu zit een rubber bescherming.

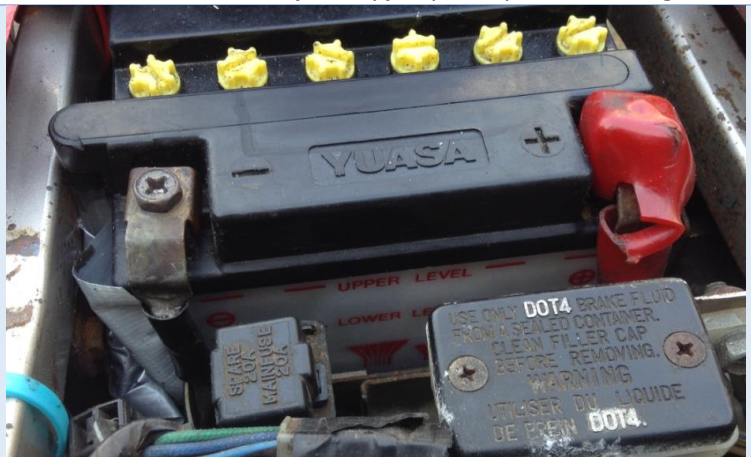


Kabels en schroeven netjes, kapje op de +pool aanwezig.

Vloeistof:

Het vloeistofniveau zit tussen Min en Max.

Reservoir dopjes moeten erop zitten en netjes dicht zijn gedraaid.



Aan de zijkant van de accu is het vloeistof niveau zichtbaar. Deze moet tussen 'lower level' en 'upper level' in zitten. Dopjes zijn gemonteerd en dicht.

Accu Slang:

Aan de linker kant is een slangetje bevestigd. Zit deze er niet op dan moet deze later zeker worden gemonteerd. Let zeer goed op lelijke roestvlekken rondom deze plek en alles daaronder (bijv ook de achterbrug!). Accuzuur vreet alles weg.

Een uitzondering zijn onderhoudsvrije accu's. Deze hebben geen slang.



Accuslang is aanwezig

Accu Spanning:

Een geladen accu geeft meer dan 12V.
Tijdens het starten mag de spanning niet onder
9V zakken.

Laadsysteem:

Bij draaiende motor meet je bij de accu ca 14V
(stationair ca 1500 rpm)
Hoger dan 15V of lager dan 13V betekend
slecht nieuws voor dynamo of
spanningsregelaar.

Kosten nieuwe accu (Yuasha)	€45
Spanningsregelaar	€100
Dynamo	€120

3.4 Verlichting

Check of de lampjes werken:

- Dimlicht
- Grootlicht
- Achterlicht
- Remlicht
- Knipperlichten
- Dashboard lampjes
- Teller lampjes

Remlicht schakelaars:

Zowel de voorrem hendel als de achterrem hevel hebben een schakelaar. Bij inknijpen/intrappen moet het remlicht gaan branden.

Knipperlichten:

De knipperlichten moeten werken. Branden ze niet, allemaal tegelijk of te snel dan is het knipperlicht relais waarschijnlijk defect of een verkeerde gemonteerd (bijv LED lampjes in combinatie met het standaard relais)

Claxon:

Werkt de toeter?

Remlicht schakelaar	€10
Knipperlicht relais	€10
Claxon	€10

3.5 Vering

Er hoort geen olie op de vorkpoten te zitten.
Check zowel voor als na de proefrit. Als er olie op zit zijn de vorkkeerringen lek.

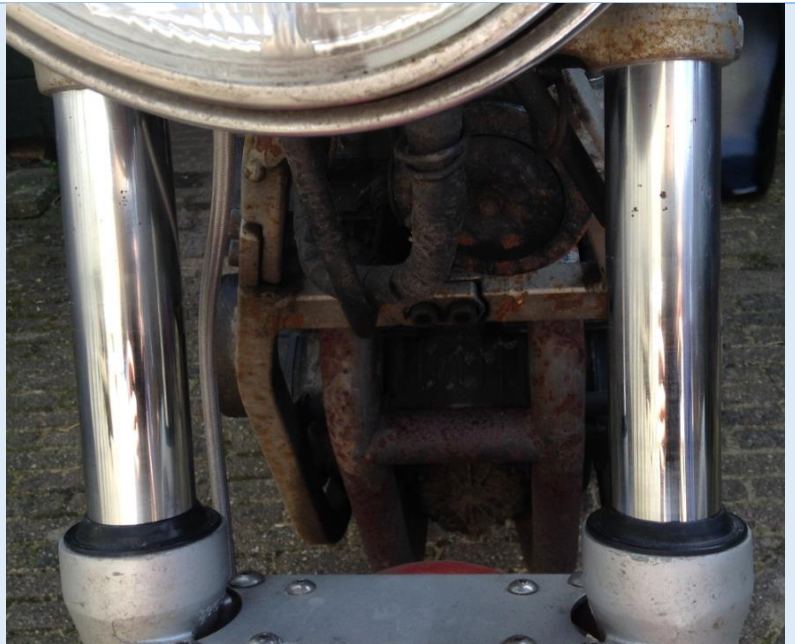


Natte stofringen en veel smeer rondom de poot duiden op lekkage



Vette strepen boven het deel waar de poot beweegt betekend ook lekkage

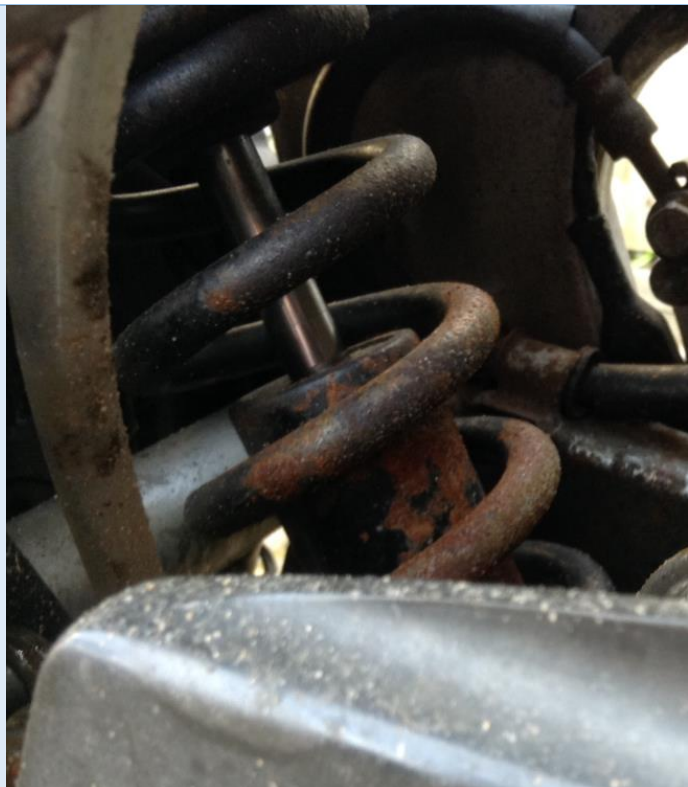
Let op beschadigingen (pitten/roest) op het chroom waar de poot overheen schuift. Pitten en roest kunnen ervoor zorgen dat vorkkeerringen sneller lek gaan.



Schone vorkpoten met roest pitten boven het deel waar de keerringen komen. Deze poten zijn ok.

De motor hoort soepel in de voorvering te gaan, geen haperingen of rare geluiden

De schokbreker aan de achterkant mag niet lek zijn. Ook deze moet soepel werken.



Deze schokbreker kan wel wat verf gebruiken maar is ok. Droog en geen lekkage. Veel oppervlakte roest.

Voorvork Keerringen en stofringen set	€30
Voorvork olie	€10
Nieuwe vorkpoten	€200

3.6 Olie

Oliepeil:

Deze moet boven het minimum staan. Staat het peil te laag dan is er niet goed voor de motor gezorgd. Peil de olie met de motor op de middenbok, steek de peilstok in het blok maar draai deze er *niet* in.



Dop niet indraaien om te peilen maar bovenop het blok laten liggen



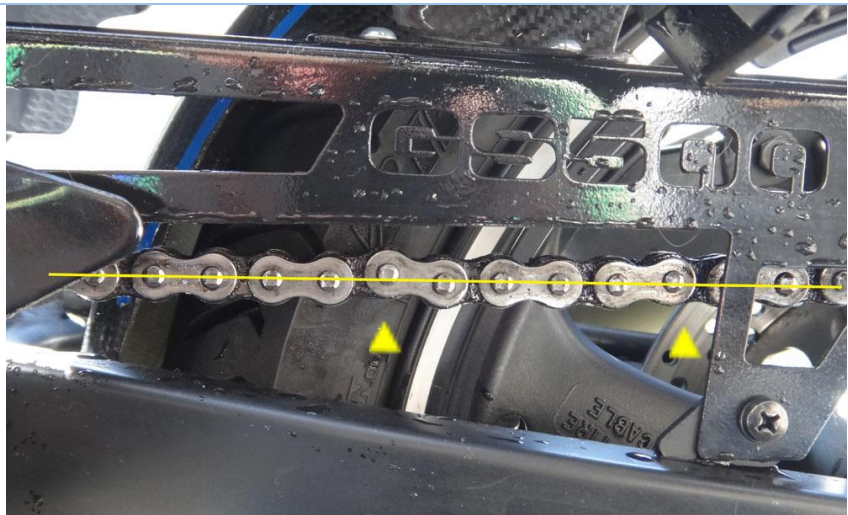
Oliepeil staat net iets te hoog maar dit is (nog) geen ramp. Beter is het om het niveau niet boven de F te laten komen. De olie moet minimaal tot op het deel met de ruitjes staan. Een te laag oliepeil is een slecht teken.

Olie hoort elke 6000km te worden vervangen, wanneer is dit voor het laatst gebeurd?

Kosten oliefilter	€7
Kosten olie	€20

3.7 Ketting

De ketting hoort vettig te zijn en hoort geen vaste of stugge schakels te hebben

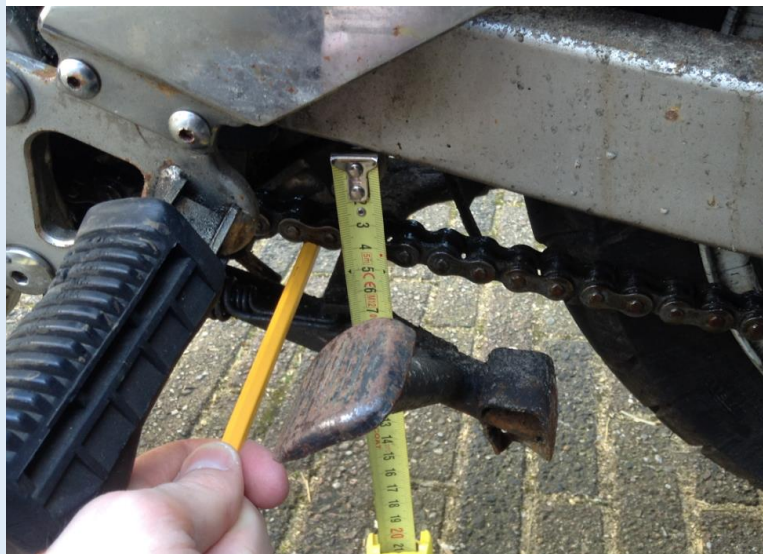
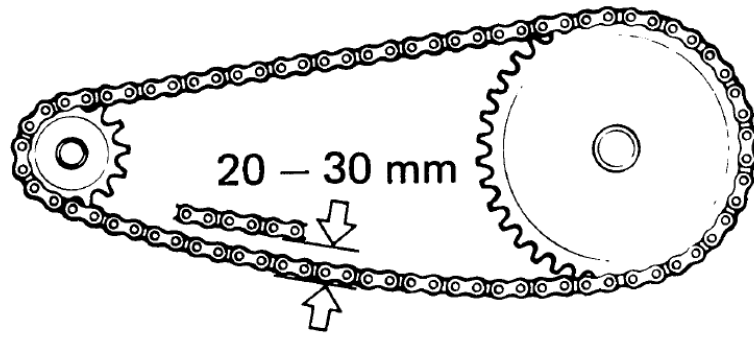


Slechte schakels bij de gele pijltjes

De ketting speling moet in orde zijn, 20-30mm wanneer de motor op de zijstandaard staat (zet de motor in zijn vrij).

Een te grote speling betekent dat de ketting gesteld moet worden of vervangen.

Wanneer de ketting van het achterste kettingwiel kan worden getild is de ketting waarschijnlijk versleten.



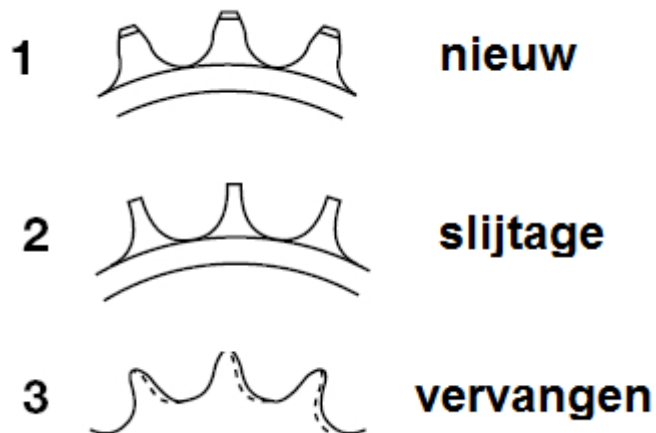
Het meten van de ketting speling. Versnelling vrij en motor op de zijstandaard.



Deze ketting kan van het kettingwiel worden getrokken. De ketting is versleten.

Kettingwielen:

Het voorste kettingwiel slijt harder dan het achterste kettingwiel. Wanneer het achterste kettingwiel er enigszins versleten uit ziet dan weet je dat het voorste kettingwiel ook aan vervanging toe is. Effectief is de hele set dan aan vervanging toe.

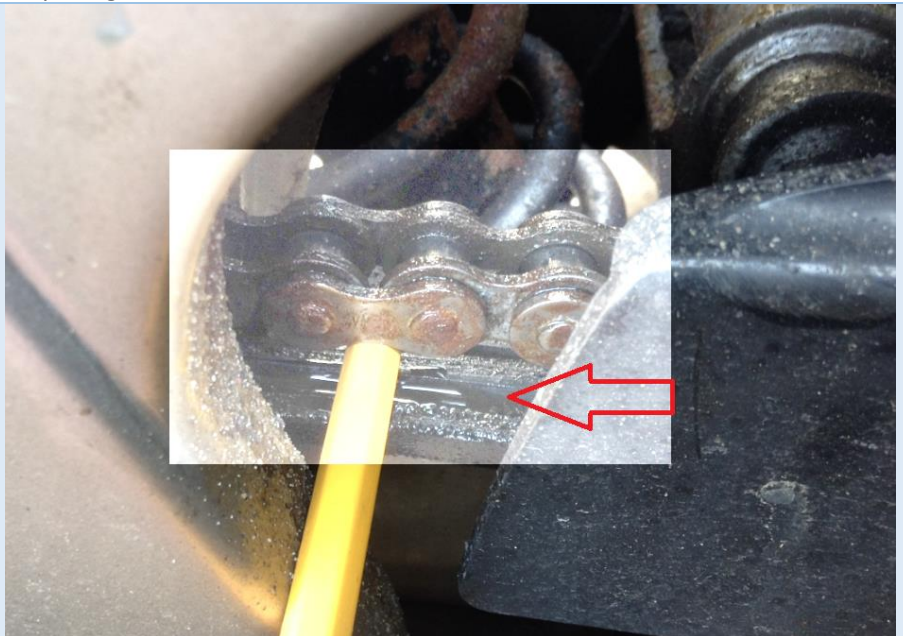


Houd in je achterhoofd dat als het achterste kettingwiel eruit ziet als (2) dat het voorste tandwiel aan vervanging toe is (3) omdat deze harder slijt.



Vooraan een goed ketting wiel, daarachter een versleten ketting wiel. Let op de puntigheid van de tanden.

De kettinggeleider mag niet zijn doorgesleten maar mag wél zijn ingesleten. Dit kan je checken door de ketting daar op te tillen.



Ketting opgetild met een potlood. Onder de ketting is de rubber geleider zichtbaar. Deze is ingesleten maar niet doorgesleten.

De kettingbeschermer is aanwezig en niet beschadigd



Geen kettingbeschermer aanwezig: Niet ok.

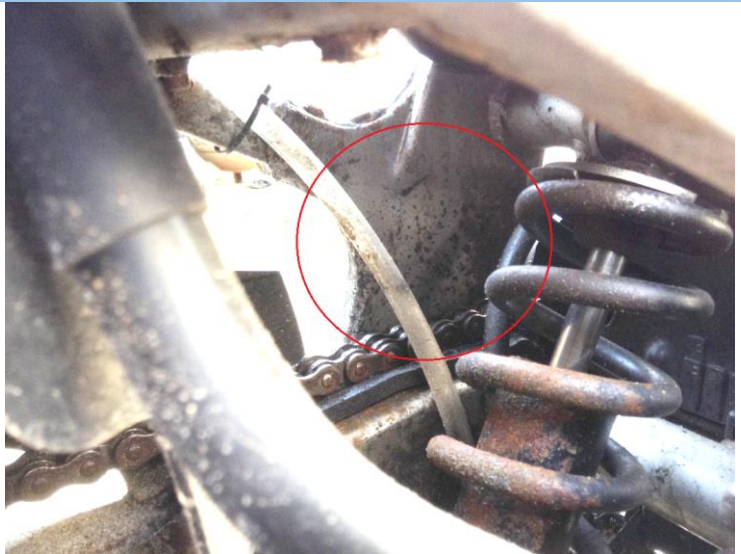
Kosten kettingset	€100
Kettinggeleider	€22

4 Vervolg checks

4.1 Chassis

Roest:

Met name aan de binnenkant van het frame. Het kan daar flink roesten.



Roest gevoelige plek aan de binnenkant van het frame. In dit geval valt het mee. Beter is het om hier iets aan te doen.



Roest op het frame.

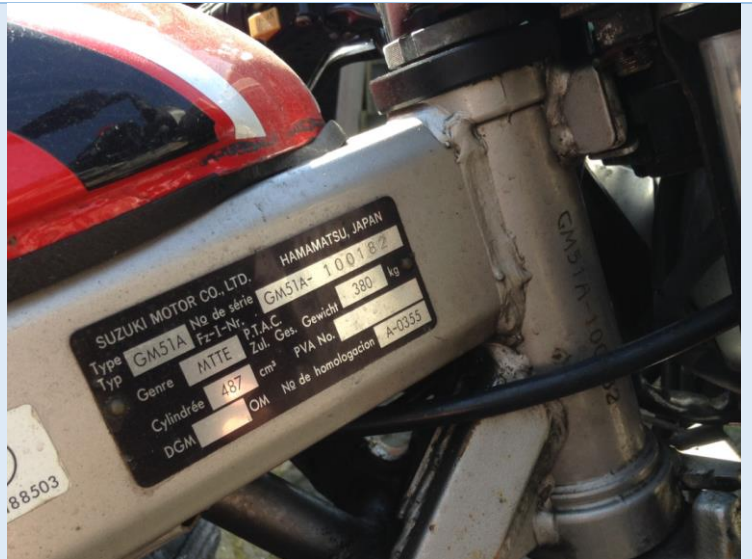


Lichte oppervlakte roest op de achterbrug

Framenummer en bloknummer:

Controleer het framenummer met het kentekenbewijs. Deze moeten overeenkomen.

Als het nummer op het motorblok niet overeenkomt met het framenummer hoeft dit geen probleem te zijn.



Te vinden aan de rechter kant van de motor, op het plaatje en/of in het frame geslagen bij het balhoofd.

Uitlaatbouten:

Vraag aan de eigenaar of deze gangbaar zijn. Weet hij niet of dat zo is dan zitten ze waarschijnlijk vastgerot. Zegt hij van wel: Laat maar zien. Kan later een hoop gezeur schelen.



De boutkop ontbreekt. Waarschijnlijk is hij afgebroken en moet hij worden uitgeboord. Vervelende klus.



Vastgerotte en dol gedraaide inbus bout.



Deze bout ziet er op het oog niet heel goed uit maar is nog in uitstekende staat. De bout kan er makkelijk uit worden gedraaid omdat er vet op de schroefdraad zit.

Uitlaat:

Let op erge roest. Voornamelijk de bochten en het Y stuk waar deze samen komen. Even in de naden prikken om te kijken of ze niet doorgeroest zijn.



Roest op de uitlaat bochten. In dit geval ziet het er best erg uit maar valt het nog mee. De roest zit alleen op het oppervlak.



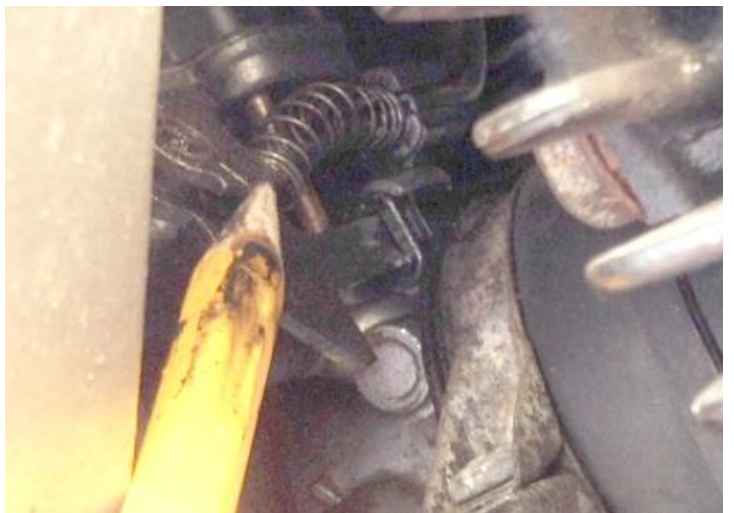
Redelijk geconserveerd Y-stuk. Let vooral op de delen bij de lasnaden, deze roesten het hardst.

Choke kabel:

De choke moet soepel bewegen en de mantel moet niet zijn beschadigd. Kijk tussen de carburateurs door om te zien of de het mechanisme niet blijft hangen.



Het choke mechanisme is zichtbaar vanaf de rechter kant van de motor. Om het eind van de chokelkabel zit een veertje.



Close-up van het choke mechanisme

Koppelingskabel:

Moet soepel bewegen en de mantel moet niet zijn beschadigd.

Controleer ook waar de kabel het blok in gaat (linker kant motorblok).



Koppelingskabel bij het motorblok. Let op of deze er recht in steekt (geen knak) en trek het rubber hoesje eens omhoog.

Gaskabel:

De gaskabel moet soepel bewegen en de mantel moet niet zijn beschadigd.

Contactslot:

Controleer of de verschillende standen werken (parkeerlicht, stuurslot, uit, aan)

**Achterbrug lagers:**

Zet de motor op de bok en trek het achterwiel naar links en naar rechts. Als er speling op zit zijn de achterbrug lagers waarschijnlijk verrot.

Trek het achterwiel omhoog, zit er speling op dan zijn dit mogelijk de schokbreker lagers.



Achterbrug lagers testen: Pak de brug aan beide kanten beet en trek hem naar links en naar rechts. Er mag geen speling voelbaar zijn.



Schokbreker lagers: Trek het wiel (hard) omhoog. Bij speling zal het eerste stukje (te) makkelijk gaan.

Wielagers:

Met de motor op de middenbok kan speling op het achterwiel worden gecheckt (probeer het achterwiel zijwaarts te kantelen).

Door iemand op de buddyseat te laten leunen komt het voorwiel omhoog en kan hetzelfde worden getest aan de voorkant.



Pak het wiel boven en onder vast. Probeer hem te kantelen; er mag geen speling zijn.

Zelfde bij het voorwiel, iets lastiger vanwege het spatbord.

Balhoofd lagers:

Twee manieren om dat bij stilstand te testen:

De motor op de middenbok en een assistent die leunt op de buddyseat. Het voorwiel komt van de grond en kan je naar voren trekken om te controleren of er speling is.

Een tweede methode is de motor zachtjes tegen een muur te duwen, hoor je het lager klikken dan weet je dat deze waarschijnlijk moet worden vervangen.



Trek het voorwiel (aan de as) naar je toe. Er hoort geen speling te zijn en het lager hoort niet te klikken.

Zadel:

Als er scheuren of gaatjes in zitten riskeer je een natte kont als de motor in de regen heeft gestaan.

Tankdop slot:

Controleer of deze werkt. Vaak werkt hij pas soepel als je met een duim de tankdop naar beneden duwt (spanning van het slot halen).

Zadel slot:

Controleer of deze werkt en of het mechanisme onder het zadel soepel beweegt.



Het slot



Let op dat de kabel nog netjes is en dat de pinnen in de gaten soepel bewegen.

Stuur:

Na een valpartij kan het stuur zijn verbogen. Controleer of links en rechts niet van elkaar afwijken.



Dit stuur heeft een afwijking dus daar is iets mee gebeurd.

Tank:

De tank zit stevig vast en er is een tankrubber gemonteerd.

Als het goed is hangt de tank vrij van het frame, al kan dit lastig zichtbaar zijn als de rubber sierstrip is gemonteerd. Het rubber is ook zichtbaar vanaf de onderkant van het frame (kijk tussen de uitlaatbochten door omhoog).



Het rubber is aanwezig en de tank zit stevig vast.

Kleurstelling:

Als de kleur van tank of kappen niet kloppen met het bouwjaar zijn deze mogelijk vervangen na valschade. Een overzicht van bouwjaar en kleuren is te vinden in het GS500 topic

Uitlaat (2 ^{de} hands)	€80
Choke kabel	€20
Koppelingskabel	€20
Contactslot/tankdop/complete slotenset (China)	€40
Achterbrug lagers	€60
Wiellagers voor óf achter	€30
Balhoofd lagers	€50
Zadel overtrek	€50
Tank rubber	€5
Nieuw stuurtje	€30

4.2 Brandstofsysteem

Roest in de tank:

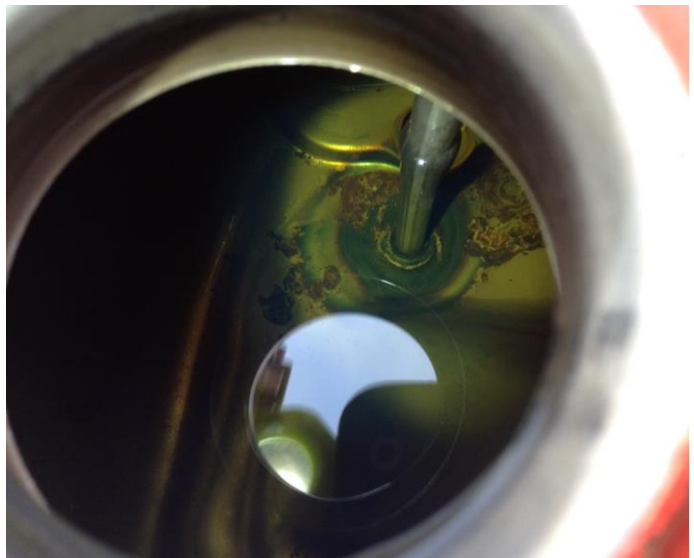
De GS500 tanks staan bekend om hun roestvorming. Neem een kijkje in de tank, gebruik een zaklamp. Zichtbare roest is geen goed teken. De carburateurs zullen waarschijnlijk ook vervuild zijn.

Als je geen roest ziet betekent niet dat dit er niet is.

Het mooiste is een tank die voorzien is van een coating die ervoor zorgt dat hij niet kan roesten.



Een roestvrije tank. Deze tank is ook voorzien van epoxy coating aan de binnenkant (niet zichtbaar).



Een tank met roestplekken

Vervuiling van carburateurs:

Merkbaar tijdens het rijden. Een indicatie van vervuiling kan je krijgen door een beetje benzine uit de carburateurs te tappen. Zit hier troep in dan weet je dat je toe bent aan een carburateur schoonmaakbeurt.



De vlotterkamer aftap schroef (op beide carburateurs). De aftap nippel zit eronder.

Lekkende carburateurs

Een natte carburateur lekt ergens. Deze is dan aan revisie toe.



Deze carburateur is duidelijk nat aan de zijkant en is dan revisie toe.

Luchtfilter:

Wanneer is deze voor het laatst vervangen? Deze moet je officieel elke 10.000km vervangen. Als deze vuil is dan wordt het tijd voor een nieuwe.



Onder het zadel met een zaklamp tussen tank en accu door schijnen om het luchtfilter te zien. Dit luchtfilter is schoon (wit-achtige kleur).

Benzinefilter:

Een benzinefilter voor de carburateurs is een goed teken. Zit deze er niet op: Plaats er later zelf een.



Een benzinefilter die voor de carburateurs is geplaatst

Inlaatrubbers;

Niet uitgedroogd en niet beschadigd of gescheurd.



De inlaatrubbers mogen niet gescheurd of beschadigd zijn.
Dit rubber is ok.

Anti roest behandeling (tankcure, coating + reiniger + ontroester)	€50
Carburateur revisie set	€40
Luchtfilter	€20
Benzinefilter	€5
Set inlaatrubbers	€60

4.3 Motorblok

Groot onderhoud:

Wanneer is er voor het laatst groot onderhoud gepleegd (kleppen stellen)? Dit moet officieel elke 6000km.

Geluid:

De motor hoort niet te tikken/bonken of andere are geluiden te maken. Weet je niet zeker of dit het geval is dan maakt hij waarschijnlijk geen gekke geluiden.

Let op: Motorblokken van bouwjaar 1989, 1990 en 1991 mogen **wél** tikken als ze koud zijn. Dit is karakteristiek voor deze blokken. Als het blok warm genoeg is verdwijnt het tikken.

Warme blokken horen in geen geval te tikken.

Lekkage:

Als er smeer op het blok zit lekt deze waarschijnlijk ergens. Veel voorkomende lekkages:

- Kleppendecksel
- Koppakking
- Voetpakking
- Carterpan pakking
- Carter deksels
- Olie vuldop
- Koppeling drukstift bij het voorste kettingwiel, zichtbaar onder het voorste kettingwiel en bij olie aan de schakelas

Reparatie van een olie lek hoeft niet veel te kosten maar kan wel moeilijk zijn. Pakkingen zoals die van het carter, kleppendecksel en keerringen zijn niet moeilijk te verhelpen. Een kop of voetpakking daarentegen is veel werk en een moeilijke klus.



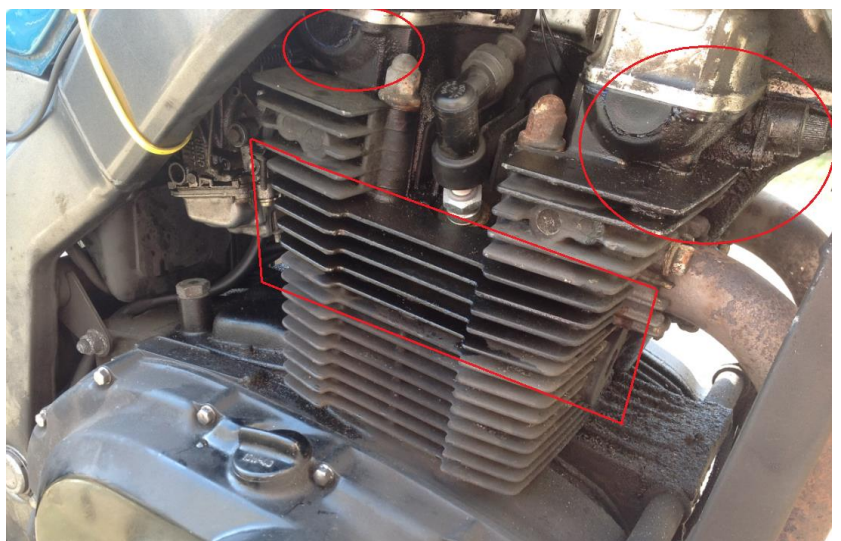
Veel smeer op het carterdeksel. Hier lekt iets.



Veel (erg natte) smeer bij de zijstandaard en schakelas. Hier lekt waarschijnlijk ook iets (let op: kan ook gewoon smeer van de ketting zijn!)



Smeer aan de onderkant van het motorblok. Hier lekt iets.



Nattigheid op de rood omljnde plekken. Hier lekt iets.



Nattigheid achter de cilinders. Kan ook benzine zijn dus ruik er eens aan.



Vies maar droog motorblok, geen olieklekken!

Schakelpookje:

Hier zit vaak speling op, dit is slijtage. Bij speling is het aan te raden het pookje te vervangen. Als het een nieuw pookje is kan de speling worden opgelost door er bijv spelden tussen te steken.



Nieuw schakelpookje, goed te zien aan het rubber. Speling die nog aanwezig was is op gelost met een speld (rode kopje). Dit pookje is ok.

Kleppen stellen (2 shims + pakking + aanschaf gereedschap)	€80
Kleppendeksel pakking	€25
Kop & voetpakking & O-ringen	€40
Carterpan pakking	€10
Carterdeksel pakking	€10
Olie vuldop O-ring	€1
Koppeling drukstift keerring + nieuwe drukstift	€15
Schakelpookje	€30

4.4 Instrumenten

Werking kilometerteller:

De kilometerteller hoort de snelheid stabiel te weergeven, dus geen schommelende naald.

Als het even kan, controleer de snelheidsweergave met GPS. Een schommelende naald is waarschijnlijk een slechte kabel.

Controleer ook de werking van het wieltje dat de dagteller reset. Meld de eigenaar dat je er aan hebt gedraaid anders staat hij straks zonder benzine.

Werking toerenteller

Het toerental moest stabiel worden weergegeven. Een schommelende naald is waarschijnlijk een slechte kabel.

Teller behuizing intact



Tellerbehuizing niet gebroken

Kilometerteller kabel	€15
Toerenteller kabel	€15
2 ^{de} hands tellerset (nieuw kost ca €600)	€80

4.5 Rijden

Motor starten:

Voel aan het blok of deze koud is, een koude start vertelt je meer dan een warme. Vaak moet je de choke een beetje open zetten. De motor hoort vlot aan te slaan.

Stabiliteit:

Onstabiel rijgedrag (bijv slingerend stuur) is niet goed. De motor hoort uit zichzelf rechtdoor te sturen.

Onstabieliteit kan veel verschillende oorzaken hebben (bijv slechte balhoofd/wiel/achterbrug lagers)

Koppeling:

Bij het (flink) open trekken van het gas hoort het toerental nog steeds samen met de snelheid op te lopen. Loopt het toerental harder op dan is de koppeling niet in orde.

Schakelen:

Hoort soepel te gaan. De motor mag niet uit de versnelling schieten. De neutraal is soms wat lastig te vinden maar gaat als het goed is makkelijker door de motor wat naar voren of naar achter te rollen.

Remmen:

De motor moet hard kunnen remmen. Bij het remmen hoort de motor rechtdoor te blijven gaan. Ook horen er geen trillingen te ontstaan.

Gas geven:

Een goed afgestelde motor reageert direct op het gas en heeft geen significante dip bij het optrekken.

Uitlaatgas:

Hoort helder te zijn. Rook wijst op verbrande olie, dit is niet goed.

Snelweg:

De motor kan uitvalverschijnselen (benzinetekort) krijgen op de snelweg. Klassiek GS500 probleem, veroorzaakt door de benzinekraan (alle modellen 2002 en jonger).

Koppeling Kosten

Nieuwe koppelingsveren	€20
Nieuwe koppelingsplaten kit	€100
Benzinekraan	€65