

5 februari 2015: 68e Algemene Ledenvergadering en een lezing door: de heer Frans Hulsebosch

Deze keer werd de Ledenvergadering en de lezing niet in de Kastanjehof maar in: The Greenhouse in Honselersdijk gehouden.

Nog nooit hebben we zo'n druk bezochte Algemene Ledenvergadering gehad, 20 personen volgde de vergadering en ongeveer 30 de aansluitende lezing.



AGENDA:

1. Opening door de voorzitter.
2. Mededeling en ingekomen stukken.
3. Jaarverslag van secretaris.
4. Goedkeuring notulen jaarvergadering 2014.
5. Rekening en verantwoording van de penningmeester.
6. Verslag kascommissie.
7. Voorstellen voor de landelijke algemene ledenvergadering.
8. Rondvraag.
9. Sluiting.
10. Pauze.
11. Start lezing Suzuki DL1000A.

Aan het begin van de vergadering werd het jaarverslag uitgedeeld.

Bij de uitnodiging hadden de leden het Balans en verlies-/ winstoverzicht en het Budgetoverzicht 2014 en 2015 al ontvangen.

De voorzitter sprak de wens uit het kort te houden.

De notulen van de jaarvergadering 2014 is door het toenmalige interim-bestuur niet aan het huidige bestuur ter hand gesteld. De penningmeester heeft geen boekhoudkundige achtergrond en het zag er duidelijk anders uit als wat in het verleden door Herman Abbenhuis werd gemaakt. Dit had o.a. als oorzaak het nieuwe boekhoudprogramma dat door Cees Spek wordt gebruikt. De kascommissie heeft de rekening en verantwoording van de penningmeester goedgekeurd met de verklaring dat het e.e.a. cijfermatig klopte. Verslag van de voorzitter over landelijk ATC-overleg gaf enige onduidelijkheid wat door Hans Boot werd verduidelijkt. Staande de vergadering hebben twee personen zich aangemeld voor de kascommissie.



Namens B.V. NIMAG, importeur van Suzuki, presenteerde de heer Frans Hulsebosch de techniek in en om de nieuwe Suzuki DL1000A (V-Strom 1000).



De lezing was gericht op de verbeteringen die Suzuki heeft gedaan om het V-Strom 1000ABS model zijn huidige prestaties te laten geven. Hierdoor moet het de beste motorfiets in dit segment zijn.



De verbeteringen voor de motorfiets geven het iets meer vermogen, een lager brandstofverbruik, stabiel rijgedrag, meer accessoires, mooiere styling, tractioncontrole en ABS van Bosch voor en achter. Dit alles met een klassieke bedrading. De Suzuki heeft geen CAN-bus. De oliekoeler is vervallen door de capaciteit van het koelsysteem te vergroten. Dit leidde weer tot gewichtsbesparing. Even zo met de enkele uitlaatdemper, scheelt 4 kilogram. De motorische verbetering heeft geleid tot een koppel van 103 Nm bij 4000 toeren. Dat was 101 Nm bij 6400 toeren. Een paar graden hier en een paar millimeter daar aan het frame hebben het stijver en beter bestuurbaar gemaakt.

Suzuki kiest niet voor een 1200 CC motor omdat het grotere gewicht van zo'n blok ongunstig is voor de gewicht/vermogen verhouding. De ontwikkelingen voor Suzuki zijn momenteel meer gericht op de Aziatische markt met de 150 CC-ertjes en omzet van 20.000 tot 30.000 Suzuki-motorfietsen per jaar.

De lezing werd afgesloten met 3 filmpjes waarin iemand met een groot hart de grenzen van het tractioncontrole opzoekt.



Foto's en verslag; Arie van Doorn

