

Ajs/Matchless vereniging

ONDERDELENMARKTEN

Na de geslaagde onderdelenmarkt vorig jaar in Utrecht, georganiseerd door Roel van Maarseevee c.o., blijkt het wel of iedereen en alles zijn best doet om ook zo iets te organiseren.

Het Autotron in Drunen organiseert drie maal dit jaar een auto- (en motor-) onderdelenmarkt. Die in Pasen van dit jaar was erg mager bezocht, die van de 40ste september was er alleen voor '40 '45 voertuigen en die van begin november zal wel weer voornamelijk een auto-evenement worden. Onze club, Rinus en Quirien dus, was vertegenwoordigd op de militaire voertuigenmarkt, georganiseerd met medewerking van 'Keep them Rolling'. Hoewel de handel voor ons fonds niet zo omvangrijk was, is dit weer een gelegenheid geweest om een aantal mensen met engelse (al dan niet) legermotoren objectief commentaar te geven en verder te helpen met een restauratie.

Ik zelf was in dit weekend actief op een motoren- onderdelenmarkt georganiseerd door de Veteraan Motor Club, in samenwerking met het Asser automuseum. Daar bij de aankondiging in het VMC blad gesproken werd over Bruce Main-Smith, Phil Heath, Hamrax etc., waren mijn verwachtingen hoog gespannen. Hoe groot was mijn verbazing echter er alleen een vriend van mij uit Huddersfield aan te treffen. Wel waren er een aantal nederlandse grootheden, zoals daar zijn o.a. de eeuwig actieve ariëlist C punt Carlo Jüsche uit Amsterdam en dhr. Pelders uit Drunen met een voortreffelijke collectie lak-transfers. Al met al jammer, dat dit evenement en nog onderbezet was door standhouders en dat er nog nagenoeg geen reclame was gemaakt voor dit motor-evenement.

Verder vond er in juli nog een auto- en motormarkt plaats in Tilburg, die zoals ook de markten in Alken en in Antwerpen (resp. oktober 1978 en mei 1979) de nadruk geheel op de automobiel legde.

Samenvattend: er gebeurt op dit moment zeer veel op het gebied van de 'oud'-mobiel, maar het gat in de markt van de motoren is nog steeds niet gedicht.

Misschien is het nu, juist nu de heer B. te D. zijn praktijken gedeeltelijk overgedaan heeft aan Versteegen te Schaijk, wel tijd om de handen in een te slaan en zelf een fatsoenlijke motor-onderdelenmarkt op te zetten voor het komende voorjaar.

Rob

HINTS EN TIPS (uit BSA clubblad nr. 10)

- Het ontkolen van bijv. een gietijzeren cilinderkop is eenvoudig te doen door het een nacht in een oplossing van caustische soda te zetten (1 kg soda op 3 ltr. water). Kool, vuil en vet verdwijnen als bij toverslag. Direkt na het schoonspoelen met (warm tot heet) water het onderdeel goed met olie insmeren tegen roest. Of in hetgeval van de cilinderkop een hittebestendige lak aanbrengen. Nooit gebruiken op ALUMINIUM delen! Zeer heet gebruikt is het ook geschikt om een uitlaat te reinigen. Eén einde hiertoe afstoppen (bijv. een aardappel is zeer geschikt) en de soda er ingieten. Niet al te lang laten staan!
- De draad in een bougiegat is vaak eenvoudig te ontdoen van koolaanslag d.m.v. ... een bougie. Neem hiertoe een bougie met lange schacht. Geef in de omtrek 3 à 4 zaagsneden om een soort tap te vormen. Dit werkt het beste omdat de bougie altijd beter past dan een tap die wel eens wat ruim wil snijden.
- Stukjes kool die bij het ontkolen van de zuigerkop tussen zuiger en cilinder zijn geraakt kunnen eenvoudig verwijderd worden. Vóór het werk begint moet de zuiger halverwege de cilinder geplaatst worden. Het bovenste deel van de cilinder wordt nu met wat vet ingesmeerd. Na afloop wordt de zuiger naar boven bewogen en de kooldeeltjes plakken in de vetrand vast (die dan boven in de cilinder achterblijft).

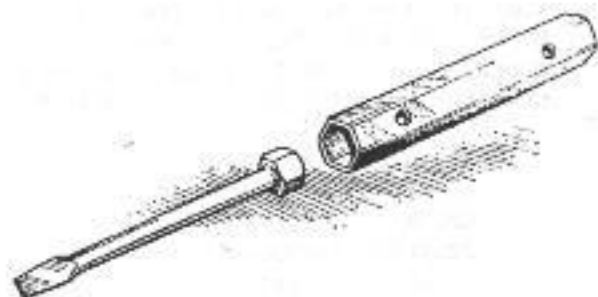
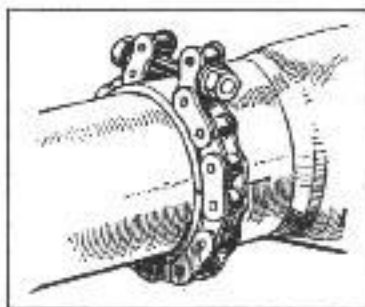
Ajs/Matchless vereniging

Technische tips & praktische wenken

In de Classic Motorcycle van Juni staan een aantal nuttige tips m.b.t. alledaagse, althans voor de berijders van klassieke motoren, problemen en hun oplossingen. Lees jij ook wel eens leuke en handige tips in andere bladen, of heb je zelf een aantal leuke zelf ontdekte tips, stuur ze ons op ter lering ende vermaak van een ieder.

Klemring van de uitlaat om de bocht gebroken.

Neem een stuk van een oude ketting en maak deze net zo lang dat je door de twee uiteinden een bout, M5/M6, kunt steken. Draai de moer aan, en je uitlaat zit weer vast. Zie tekening.



Gecombineerde pijpsleutel/schroevendraaier.

Neem een gangbare pijpsleutel, liefst eentje die over de gehele lengte gelijk is. Zaag van een oude schroevendraaier het laatste stuk af, en las hier een moer op welke in de pijpsleutel past. Hier kun je zelf variaties op maken. erg handig voor onderweg gereedschap. Zie tekening.

Verwijderen van een bus uit een doorgaande pijp/as etc.

Het verwijderen van een bus zonder allerlei dure hydraulische persen e.d. is vrij moeilijk. Hier een oplossing. Draai in de te verwijderen bus een tap welke voldoende ver wordt ingedraaid. Sla nu van de andere kant met een drijver de tap en de bus eruit. Zie tekening.



Technische tips & Praktische wenken

Stoterstangtunnels

Allereerst no een stukje over de afdichting van de stoterstangtunnels, deze oplossing lijkt op die van Peter Weeink uit de vorige SG, maar is toch anders. Deze afdichting bestaat uit 5 à 6 hittebestendige O-ringen op elkaar per stoterstanghuls, die worden ondersteund door het stalen ringetje dat standaard al op de afschuining van de stoterstanghuls aanwezig is. (Zie tekening) Je hoeft dus geen speciale busjes te laten draaien en er is geen vloeibare pakking nodig. Ik rij al jaren met deze afdichting en er is nog steeds geen lekkage.

De benodigde O-ring is : **FYTON O-ring 19 X 3 mm**

Kleppen slijpen

Als de kleppen van onze motor niet te veel zijn aangetast, kunnen we ze zelf slijpen. Dit kun je met de hand doen of met een boormachine, maar met de hand geniet de voorkeur. Om de klep in zijn zitting in te slijpen bestaat er een stokje met een zuignap die je op de schotel van de klep moet plaatsen, maar dit slijpt vaak.

Als je nu een oude boormachine hebt, die stuk is, kun je hier de boorkop afhalen. Door deze losse boorkop aan de achterkant van de klepsteel te bevestigen kun je zonder problemen de klep met de hand inslijpen. (Zie tekening)

Voorvork demontage

Als we de voorvork uit elkaar willen halen, stuiten we vaak op hetzelfde probleem, we krijgen de binnenpoot niet uit de aluminium onderpoot. Dit komt omdat de bakkelieten geledebussen flink vast in de aluminium onderpoten kunnen zitten. Door aan de binnenpoot te trekken kunnen we de geledebussen wel eens los krijgen, maar je kunt niet echt veel kracht overbrengen omdat er een terugslagveer in de voorvork zit. Hierop heb ik het volgende gevonden; (Zie tekening)

1. Je neemt een stuk draadeind M12 van ongeveer 40 cm lengte. Aan een uiteinde, over een lengte ongeveer 1 cm, slijp je het draadeind af tot ongeveer 6 mm.
2. Twee moeren M12.
3. Een stuk rond ijzer met een diameter van 16 tot 18 mm en een lengte van ongeveer 6 cm. Hierin boren we een gat en tappen er schroefdraad M12 in.

Ajs/Matchless vereniging

TECHNISCHE TIPS EN TEKENINGEN (vervolg)

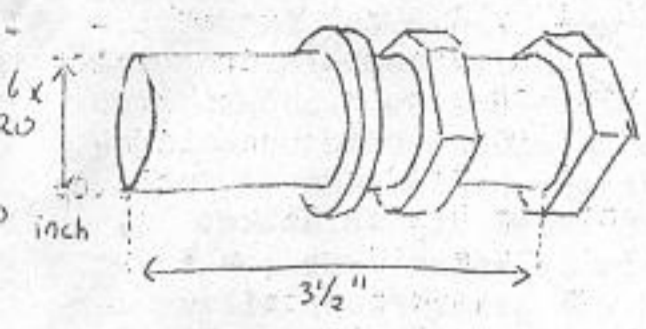
- FIG. 1: motorvademecum voorwerkgereedschap Matchless G3L
- FIG. 2: gereedschap om magneettandwiel van de magneetas te verwijderen, zonder weer een schroevendraaier te verbuigen (poelietrekker past vaak niet). Gereedschapnummer B 4018
- FIG. 3: gereedschap om binnenhuis van de koppeling vast te houden bij demontage; men neemt een gladde plaat en maakt er een beugel op.
- FIG. 4: om nieuwe geleiders op hun plaats te persen kan men volgend stuk gereedschap maken; voornaamste onderdeel is de oude klepschotel na te zijn uitgegloeid en doorboord; een passende bout is altijd wel te vinden.
Modellen 16 en 18: diameter klepsteel .3725" = ca. 3/8" inw. diameter klepgeleider.
Ook kan men een drijver gebruiken van de volgende maten om de oude geleider uit te persen en de nieuwe op zijn plaats te zetten.
- FIG. 5: Dit instrument kan gemaakt worden om de zuigerpen gemakkelijk te verwijderen. Bekleed de binnenzijde van de bus met een of ander soort vilt. I.p.v. schroefdraad te tappen in het blokje kan men hier beter een moer op lassen. De diameter van de bus kan men zelf bepalen, b.v. alleen voor 350 Matchless of AJS ca. 72 mm maar beter is het deze ruimer te kiezen, b.v. 90 mm, zodat men elke zuiger kan omsluiten. Over de dikte van de bout is weinig te zeggen maar hier geldt beter iets te dun dan iets te dik. In het eerste geval gewoon een passende revet eronder, iets dat in elk geval is aan te raden om beschadiging van de zuigerpen te voorkomen. Het geheel is wel erg praktisch vooral om een zijdelingse vervorming van de drijf-
stang te voorkomen.
- FIG. 6: nog een handig instrument maar nu om het kettingtandwiel van de versnellingsbak te verwijderen. Een stuk passende ketting en een ijzeren staaf hieraan bevestigd, wat op zijn beurt tegen een ijzeren staaf die door een van de versnellingsbaklugs is gestoken kan worden geklemd.

Nog een aangekomen advertentie:

Te koop: nieuw, ongedragen dik lederen motorjasje, kleur: zwart; maat: middel/groot; flanel gevoerd, mofjes in mouwen, f 200,-. Tevens nieuw zwart Belstaffjasje, eveneens ongedragen, f 140,-. Reacties gaarne Julianalaan 13, Etten-Leur. 01608-12679

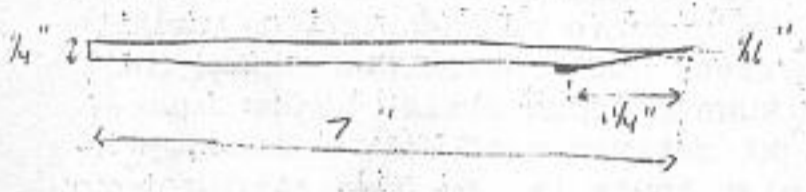
Ajs/Matchless vereniging

fig. 1



motorrademecum
voorvorkgereedschap G 3 L

fig. 2



gereedschap no.
B 4018

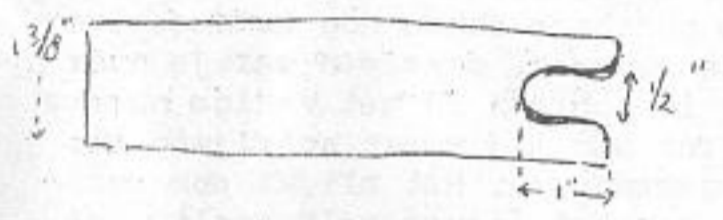


fig. 5

fig. 3

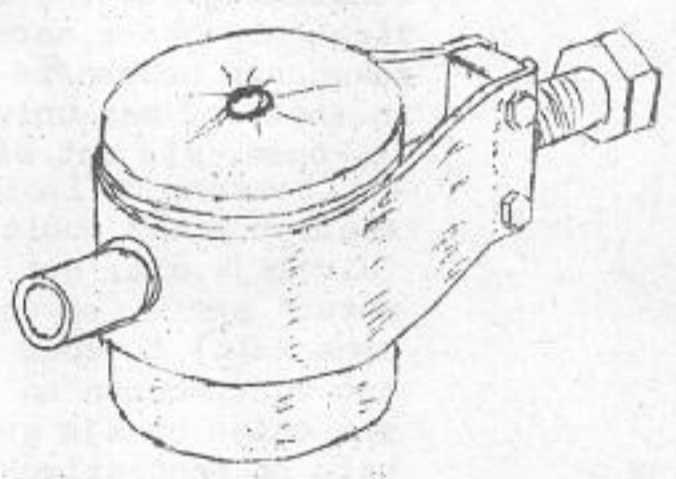
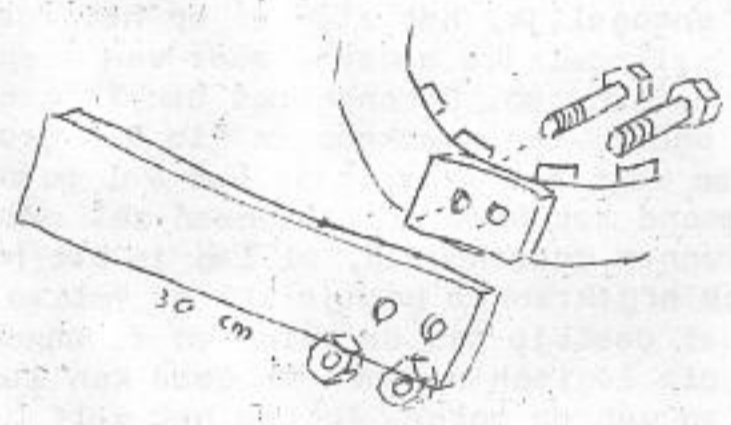


fig. 4

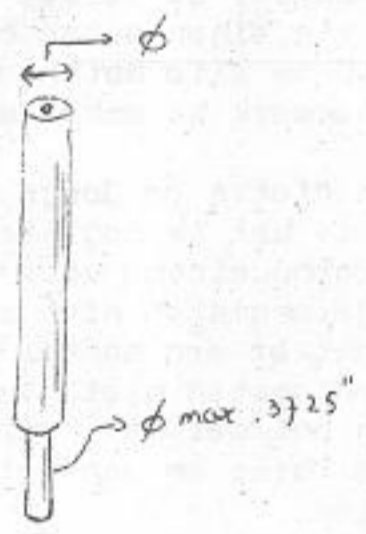
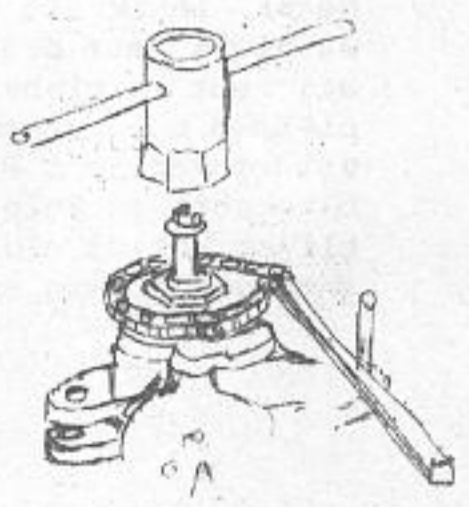


fig. 6



In de SG van April schrijft Ed Spaargaren over het vervangen van de AMC achterwiellagers. Een paar jaar geleden heb ik diezelfde Timken lagers besteld via een technische groothandel. Na een paar weken kon ik ze ophalen en 't was maar goed dat ik dat op een vrijdag heb gedaan. Het hele weekend had ik nodig om van de schrik te bekomen, fl. 180,- (wel inclusief BTW !!) Ook die 2 afstandsbusen 621608 heb ik nieuw gemaakt (gereedsschapsstaal) met dit verschil dat ik de buitendiameter geen 24,1 mm maar 22.0 mm heb gedraaid.

Ik heb hier in plaats van de engelse afdichting 2 naaldlagerkeerringen gemonteerd. Dit zijn keerringen zonder die stalen spanveer in de binnenkant, zodat de afmetingen kleiner zijn 22x28x4 mm. Van messing, draait lekker, heb ik een ring gemaakt waar de keerring in zit en die dezelfde afmetingen heeft als de stalen ringen van de oude "afdichtingen". Voor 't achterwiel moet je dus 2 verschillende maken. In de voormaf heb ik dit al eerder gemaakt met keerringen van 19x27x4 mm. Hier lopen ze op de as die op die plek 19.2 mm is, als ik mij goed herinner. In de draalbank heb ik de as met een wetsteen en olie op 19,0 mm gemaakt. Het duurt een paar uur, maar wat is nou een paar uur op zo'n hele restauratie? Toch!

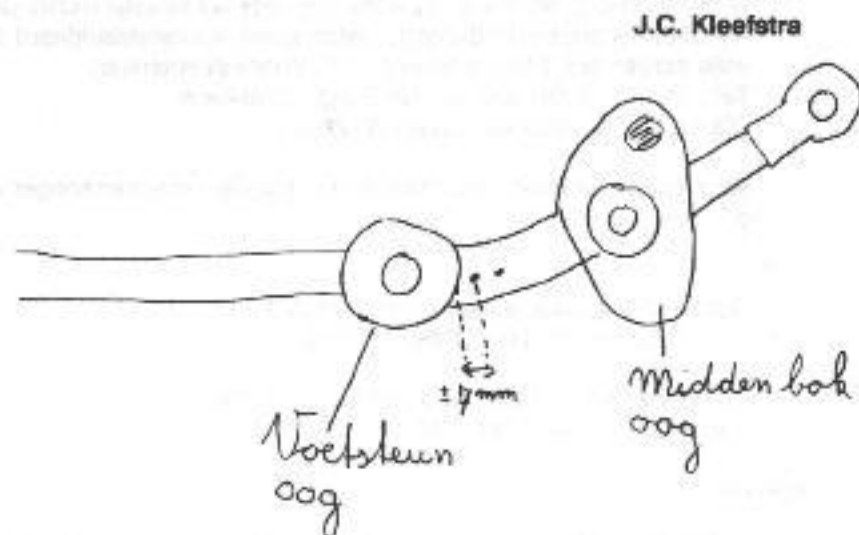
Vette remvoering door niet goed functionerende afdichting, zeker van het voorwiel, kan funest zijn voor ons leden aantal. Dat was ook de reden waarom ik de naaf uit elkaar heb genomen om de messingring op te meten. In het voorwiel zijn de ringen gelijk, zie tekening.

Een draalbank is een must of minstens iemand die zo'n ding heeft en die na een paar biertjes alles voor je maakt. In mijn restauratie verhaal van ongeveer 1 jaar geleden, schreef ik dat ik geen olielekkende motor zou accepteren, ook geen engelse. Nou, op dit moment heb ik 'm zover. In de primaire kettingkast, alternator type, heb ik bij de krukas een keerring gemonteerd om de carterdruk daar te houden waar ie moet zijn. Het pijpje van de ontluchting wijst nu omhoog in een slangetje dat 't oliehoudend gehijg afvoert in een niet zichtbare aansluiting tussen carburateur en een onder de seat gemonteerd luchtfilter. Ik ben tevreden omdat, mijn garage schoon blijft, m'n vrouw, omdat haar stoep niet meer onder de olie zit, en van de clubleden krijg ik geen verwijtende blikken omdat ze niet kunnen zien dat ik niet 'origineel' meer ben.

Tip om het verhaaltje mee te besluiten. Heb je wel eens die vilten ringen tussen de lagers van de tuimelaaras vervangen? Mij is gebeurd dat ik weer nieuwe moest bestellen. Met een pincet leg ik ze nu in de uitsparing tussen de lagers, daar druk ik ze goed aan en met een taps afgedraaide en gepolijste oude klepgeleider, die ik verhit tot 150-200 C, strijk ik de vilten ring in zijn zitting. Op deze manier lukt het mij, zonder dat de halve ring vernield word of klem komt te zitten.

Veel Succes, Riny Geurts

In een vorige SG was er een vraag hoe de zijstandaardveer bevestigd moet worden. Bij mijn frame (dubbelbuis frame) zitten in de onderste buis, tussen de lug voor de voetsteun en de middenbok 7 mm vanaf de voetsteun lug, 2 gaatjes van 3 mm schuin aan de binnenkant. Ik hoop dat dit voldoende duidelijk is, in de bijgeleverde tekening wordt e.e.a. geschetst.



CP-Versnellingsbak :

De werking van de Burman CP bak is vaak onnodig zwaar. Uiteraard moet de koppeling in goede conditie zijn en moet deze ook goed vrijkomen. In de bak zelf is een simpele modificatie aan te brengen. Midden onderin de CP-bak zit een schroef met daaronder de veer die een palletje in de 5 inkepingen van de schakelas drukt. (Overeenkomend met de 4 versnellingen en de vrijstand) Deze veer is onnodig zwaar. Een lichtere veer geeft een soepel schakelende bak. Maak de veer ook niet te licht, dit maakt het schakelen tot een overgevoelig karweitje.

By Kees Majoor

Spuitwerk :

Het moeilijkste bij spuit- en schilderwerk is het stofvrij werken. De omgeving is hier uiteraard van groot belang, maar een grote hulp kan het kleefdoekje zijn. Dit zijn geïmpregneerde doekjes die alle stofdeeltjes van het spuitwerk afhalen. Het werkt vele male beter dan de lap met wasbenzine en het werkt ook prima als moeders de keukendeur geschilderd wil hebben. Verkrijgbaar bij de verf-hobbyzaak.

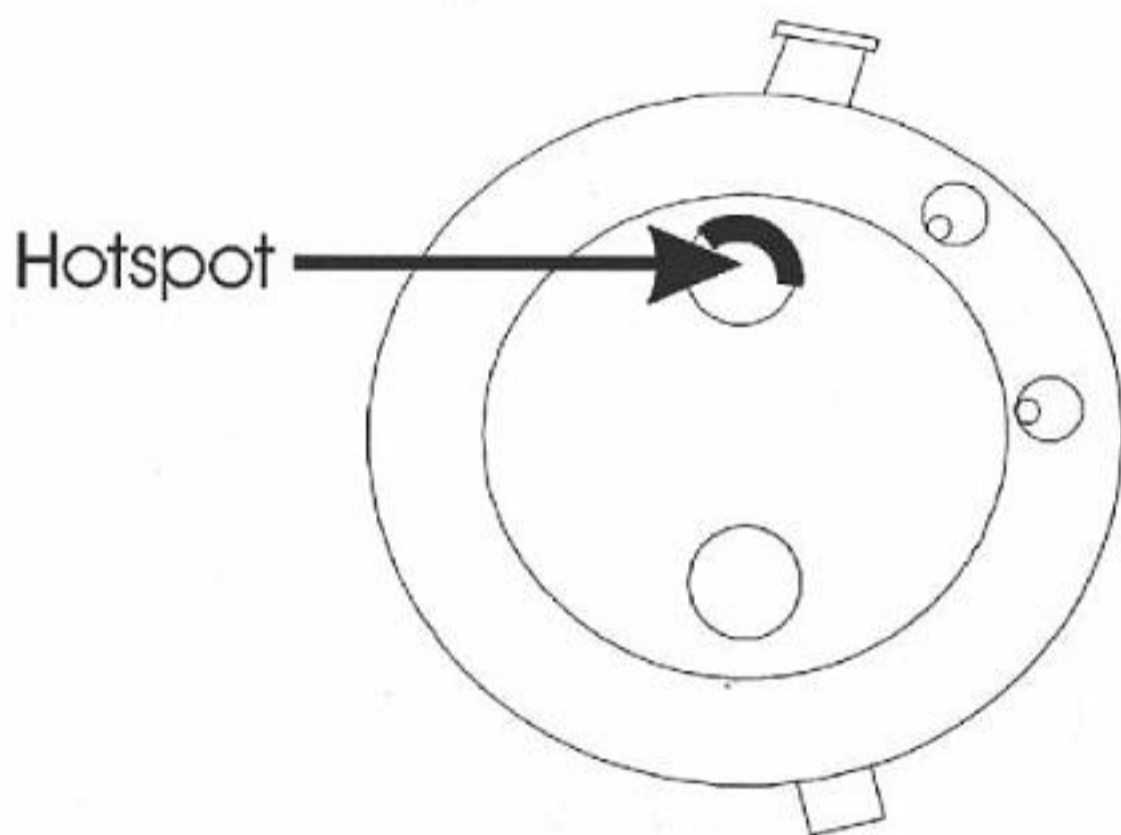
Losse klepzitting

Losse klepzitting (inlaatkant en orgineel) in Schotland.

Het slachtoffer zal er zelf wel een verhaal over schrijven, denk ik, maar tijdens het vervangen van de kop (niet van het slachtoffer maar van de motor) kwam er een Engelsman bijstaan die de wijze woorden sprak: "it happens" en liep weg.

Ja, hoor eens, daar heb ik niets aan en dus er achteraan en uitleg gevraagd. Wat blijkt, als je diverse koppen van een 350 bekijkt blijken er nogal verschillen te zijn.

Bij heel veel heeft de zitting bijna geen vlees op één plekje, zie tekening. Gevolg: uitzakken bij verhitting.



Bigend problemen

Het is mij bekend dat er veel bigenden sneuvelen.

Als je een gebruikt bigend, wat absoluut spelingsvrij is, uit elkaar perst, dus ook de ring van de pen af, blijkt het kanaal (groef) helemaal dicht te zitten met sludge (vuil).

Dit is logisch want de standaard olie-filters deugen totaal niet.

Moderne olie houdt het blok helemaal schoon maar omdat de olie niet goed gefilterd wordt blijft het vuil door de slingerbeweging keurig in het bigend zitten, daardoor te weinig olie en stuklopen.

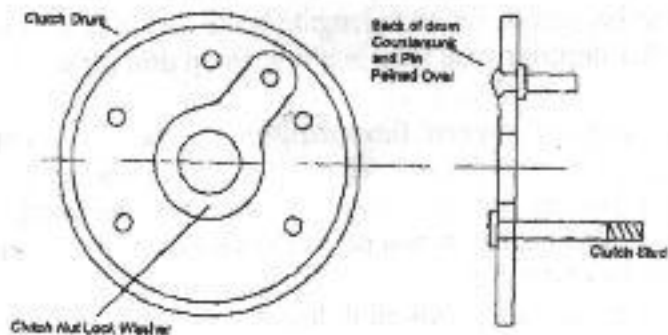
Niet met me eens....? Gaarne reacties via SG

Technische Tips

De volgende tips komen van John Finglas, Brisbane, Down Under

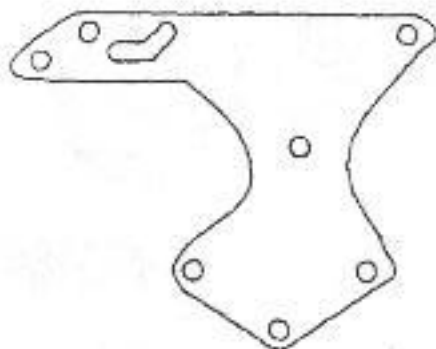
Borgplaatje koppelingshuis:

Door een extra pin tussen twee koppelingsbouten aan te brengen, voorkom je dat het borgplaatje, bij het vastdraaien van de koppelingsmoer, de stand van een koppelingsbout beïnvloed en dat het oog van het borgplaatje wordt "vernield" bij het herstellen van de positie van deze bout waardoor de effectiviteit van het plaatje wordt verminderd.

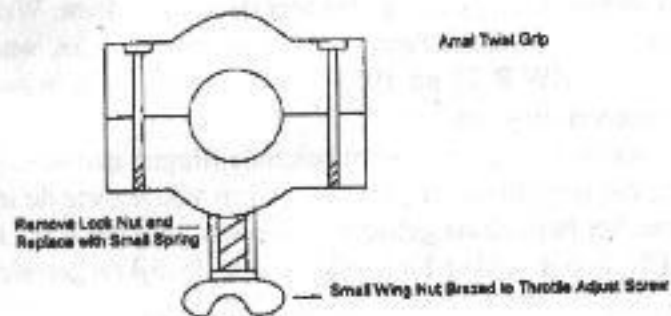


Schetsplaten CP versnellingsbak:

Indien men het gat, voor geleiding van de koppelingkabel, op de volgende manier gaat ruimen, ontstaat een betere "loop" van deze kabel.

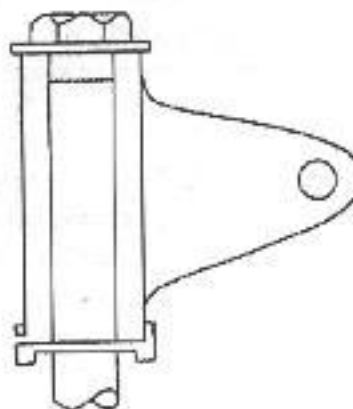
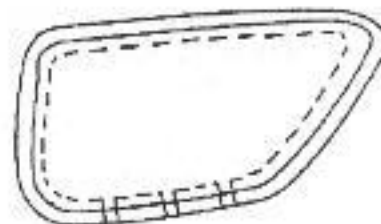


Gashandel



Knierubbers/koplampsteunen

Om de kans op roestvorming te verminderen kan men enkele gaatjes boren volgens onderstaande tekening.



Mensen die al wat langer lid zijn, zijn inmiddels gewend aan mijn simplistisch getinte tips. Onderstaande zal hier uiteraard geen uitzondering op maken. U bent gewaarschuwd.

Om olie lekkage uit het blok en versnellingsbak te verminderen is het nuttig om de pasvlakken aan een grondig onderzoek te onderwerpen. Vaak zijn deze vlakken hier en daar beschadigd en het is erg nuttig om dit bij te werken. Op plaatsen waar deuken en putjes in het pasvlak zitten is het aluminium naar

26

de zij- en onderkant weggedrukt. Dus om een deuk of put zit een verhoging en deze moet weggehaald worden, omdat deze zich anders in het aanliggende cartervlak drukt met alle beschadigingen van dien.

Wat goed in gedachten moet worden gehouden is, dat alleen deze verhogingen verwijderd moeten worden en we niet moeten proberen de putjes weg te schrapen.

Het schrapen kunnen we heel goed doen met een goede (hout-)beitel met een brede snijkant die haaks staat op de steel. De beitel moet goed scherp zijn en alleen de schuine zijde moet geslepen zijn, zoals u weet.

Tijdens het schrapen houden we de tot schraapstaal gepromoveerde beitel zo horizontaal mogelijk. Dit om te voorkomen dat de beitel in het aluminium gaat vreten en teveel materiaal wegschraapt.

Als we zo een paar keer over het hele pasvlak geschraapt hebben, ontstaat er een vlekkelig glimmend oppervlak en dan hebben we wel voldoende resultaat.

De putjes die nu zijn blijven zitten lopen bij montage toch vol met vloeibare pakking dus deze zijn verder niet interessant.

De volgende vlakken kunnen prima geschraapt worden: pasvlakken van carters, binnen en buitenranden van de centreerranden, voetvlak en pasvlakken van distributiedeksels en oliepompkamers.

Na het schrapen is het verstandig de randen lichtjes af te schuren omdat deze makkelijk afbrokkelen bij het monteren.



Mensen die het wat minder simplistisch willen aanpakken kunnen vrij makkelijk zelf een schraapstaal maken van een gebruikt beitelplaatje. Deze zijn bij draaijerijen met wat goede wil gratis te verkrijgen.