

Kettingen



AJS/Matchless vereniging

of juist, het aantal schakels van de Kettingen op de AJS en Matchless Heavyweight ééncylinders-

type	afm.	t/m '47				t/m '55			
		'39	'49	'51	'52	'56	'57	'58	'59 t/m '62
G3L	voor	1/2-5/16	66	66	66	66			
	achter	5/8-3/8	91	94	94	94			
	dyn.	3/8-7/32	47	49	49	49			
	magn.	3/8-7/32	58	58	58	46			
16M	voor	1/2-5/16	66	66	66	66			
	achter	5/8-3/8	91	94	94	94			
	dyn.	3/8-7/32	47	49	49	49			
	magn.	3/8-7/32	46	46	46	46			
G80	voor	1/2-5/16	67	67	67	67			
	achter	5/8-3/8	91	94	94	94			
	dyn.	3/8-7/32	47	49	49	49			
	magn.	3/8-7/32	58	58	58	46			
18M	voor	1/2-5/16	67	67	67	67			
	achter	5/8-3/8	91	94	94	94			
	dyn.	3/8-7/32	47	49	49	49			
	magn.	3/8-7/32	46	46	46	46			

G3LS	voor	1/2-5/16			66	66	67	67	67	67
	achter	5/8-3/8			98	98	98	98	98	98
	dyn.	3/8-7/32			49	49	49	50		
	magn.	3/8-7/32			58	46	46	46		
16MS	voor	1/2-5/16			66	66	66	67	67	67
	achter	5/8-3/8			98	98	98	98	98	98
	dyn.	3/8-7/32			49	49	49	50		
	magn.	3/8-7/32			46	46	46	46		
G80S	voor	1/2-5/16			67	67	67	68	68	69
	achter	5/8-3/8			98	98	98	98	98	98
	dyn.	3/8-7/32			49	49	49	50		
	magn.	3/8-7/32			58	46	46	46		
18MS	voor	1/2-5/16			67	67	67	68	68	69
	achter	5/8-3/8			98	98	98	98	98	98
	dyn.	3/8-7/32			49	49	49	50		
	magn.	3/8-7/32			46	46	46	46		

Als dynamoketting kunnen ook lengtes met een even aantal schakels worden gebruikt, 48 of 50 schakels. Lengtes zijn inclusief verbindingsschakel.

KETTINGEN : HOE, WAT, WAAROM

Er doen veel verhalen de ronde over de kwaliteit van kettingen, vandaar dit verhaal. Gebleken is namelijk, dat de ketting een van de meest verwaarloosde onderdelen van een motorfiets, zeker de secundaire ketting. Dit onderdeel is toch wel erg belangrijk: een slechte ketting of slecht onderhoud, kan veel geld kosten en is bovendien levensgevaarlijk. Een slechte ketting of slecht onderhoud kost tandwielen en bij breuk beschadiging aan primaire kast, versnellingsbak, kettingkast, lagers, wielen en eventueel benen.

De sterkte van de ketting hangt af van de breeksterkte (in ons geval bij Matchless of AJS 2270 kg), de constructie, de draaisnelheid en het onderhoud. Een slechte constructie veroorzaakt vroegtijdige slijtage aan rollen en pennen, waardoor speling optreedt, dus verzwakking. Slecht onderhoud evenzo. Een slechte smering laat vuil en water (dus corrosie en slijtage vrij-spel. Een verkeerde spanning of slechte uitlijning stelt de ketting bloot aan te hoge en verkeerde belasting.

Onderhoud secundaire ketting (elke 2500 - 3000):

Neem de ketting af en spoel hem in benzine grondig schoon, droog dan de ketting. Neem een blik kettingvet, bij voorkeur Castrol kettingvet met grafiet (+ f 7,50), en verwarm het blik op het kleinste pitje van een gasfornuis (+ 60 C). Houdt het vet op temperatuur en leg de ketting erin, met aan het uiteinde een stuk draad of binnenkabel vastgemaakt. Laat het vet 15 - 20 minuten intrekken. Haal er de ketting dan heel langzaam uit en laat hem verder uitlekken. Leg een krant onder de motor, zodat de ketting niet met vuil en zand in aanraking komt en leg de ketting m.b.v. een stuk draad of binnenkabel om de tandwielen, zet de verbindingsschakel vast. Let erop dat bij verbindingsschakels het borgveertje altijd met de gesloten kant in de draai-richting staat. Stel je voor het borgveertje als een visje, dan moet de kop van het visje wijzen in de richting waarin de ketting draait.

De primaire ketting heeft minder onderhoud nodig, als hij tenminste in de olie loopt. Zorg dus dat je primaire kettingkast niet lekt en controleer regelmatig de olie.

Het spannen van de ketting:

Voor dat de primaire ketting gespannen wordt, moet je eerst controleren of de primaire op spanning staat, deze moet zijn 0,90 cm - 1 cm. Controleer de spanning van een ketting (de op en neer speling) altijd in het midden van de ketting op het laagst gelegen deel. Draai daartoe de ketting op het strakste punt, d.w.z. draai de ketting bij controle zolang, of zover, dat hij op zijn strakst staat. Als de primaire ketting op spanning is (d.m.v. het verstellen van de versnellingsbak), wordt pas de secundaire ketting gespannen. Bij de oudere modellen gebeurt dit door de excenters op het achterwiel te verdraaien (modellen tot 1955). Bij de latere modellen d.m.v. twee stelboutjes op de achtervorkuiteinden. De speling van de achterketting moet 29,50 - 30 mm zijn, gemeten op het strakste punt en met de motor op de middenbok. Als je geen middenbok hebt, is de speling van de ketting met 1 man op de motor + 14 mm. Zorg er echter voor dat de wielen uitgelijnd zijn en dat je de verbindingsschakel borgt, dit voorkomt veel ellende!

Het uitlijnen van het achterwiel:

De makkelijkste manier, hoewel niet de zekerste, is met het lineaal, maar dan moeten frame, voor- en achtervork recht zijn en het geldt niet voor alle types. De zekerste methode is met een stuk touw.

De methode met het lineaal: Plaats demmotor op de middenbok, op een vlak stuk. Maak de moer op de achteras los en meet met het lineaal de speling tussen de velg en de achtervork. Stel het achterwiel zo af, dat de speling links en rechts gelijk is. Een controle daarbij is dat de stelboutjes op de achtervork evenveel windingen uitgedraaid moeten zijn.

Als je met het touw werkt, moet je zorgen dat de motor precies recht staat en dat je het stuur precies recht zet. Dan neem je een stuk touw dat je om voor- en achterwiel spanst + 10 cm boven de grond. Als je voor en achter precies dezelfde bandenmaat hebt, moet het touw precies tegen de banden aanliggen. Verschilt de bandenmaat, dan moet de speling links en rechts gelijk zijn

Ajs/Matchless vereniging

- 7 -

(vervolg kettingen)

Het borgen van de verbindingsschakel:

Dit gebeurt d.m.v. een stukje binddraad van $\pm 0,75$ mm dikte. Dit past namelijk precies tussen de schakels en kan de tandwielen niet raken. Haal het stukje binddraad achter het dekplaatje van de verbindingsschakel om (in het midden) en buig de eindjes om het 'visje' heen en draai de eindjes met een tangetje in elkaar en buig het in elkaar gedraaide eindje om in de richting van het staartje van het 'visje'.

Als je op deze manier met je ketting omgaat, kun je vrijwel nooit pech hiermee krijgen en rij je het lekkerst. Bovendien bespaart je het een hoop geld. Veel succes en rijplezier

Quirien en Rinus

15. AJS/Matchless vereniging

Een nette motor kan een hoop narigheid voorkomen, in de vorm van totaal verrotte onderdelen, vastgeroeste bouten en moeren enzovoort.

Tenslotte heb ik het plan om naar Roemenië te rijden uitgesteld tot volgend jaar omdat ik geen tijd en geld meer heb, maar heb daarvoor in de plaats een paar weken Ierland in mijn hoofd. Als ik voor die tijd nog niet heb begrepen dat mijn verslagen vervelend zijn, horen jullie daar nog van.

Groeten en tot ziens,

Paul den Boer

EENHOORNTREFFEN

Op de volgende pagina's wat foto's van fietsen die ik tussen twee regen buien heb kunnen registreren. (met de excusus van de drukker voor de niet optimale kwaliteit)

Op de eerste fotopagina zie je de AJS 16 MS 350cc uit '54 van Ton Gruter. (jaartallen, typeaanduidingen en eigenaars worden even uit de losse mouw geschud dus pin me er niet op vast)

Op de middenpagina het winnende zijspan van een mevrouw uit Coevorden. Een Matchless G3 350cc uit '61 ex-leger? Daaronder de AJS 16M 350cc uit '53 van ons Belgisch lid B. Puers.

Op de rechtermiddenpagina de Matchless van Gijs en Inge van Hesteren. Een G3L 350cc '49 ex-leger. Daaronder weer een prijswinner, de AJS 500cc uit '62 met een '54 blok van Urf thu Maniac. De verst komende deelnemer en gelijk lid geworden: Hervé Le Manac'h een regelrechte Breton.

Op de volgende pagina de Matchless G80s 500cc '57 van Quirien Becker? En daaroner een '61-er G3 350cc van wie, o wie?

Helaas is de foto van de meest gestipte fiets (ook al een AJS) bij het ontwikkelen de mist in gegaan. Concluderend valt te zeggen dat AJS/Matchless goed in de prijzen viel!

Uw hoffotograaf

Wanneer is een ketting versleten?

(motor 13 november 1959)

Wij hebben de afgelopen weken eens aan verschillende motorrijders de vraag gesteld, wanneer zij een ketting als versleten beschouwden. Aanleiding hiertoe was de omstandigheid, dat een dordtse lezer ons medegedeeld had, dat in hem ter beschikking staande literatuur allerlei verschillende maatstaven werden aangelegd ter bepaling van het al dan niet versleten zijn van een ketting. Ons miniatuur opinie-onderzoekje heeft ons daarna werkelijk even perplex doen staan. We zullen u even een paar van de antwoorden die we kregen citeren:

- a) Een ketting is pas op als hij breekt.
- b) Je kunt niet meten wanneer een ketting versleten is, want dat moet je ongeveer schatten; als hij te ver bovenop het kettingwiel gaat lopen, moet hij vernieuwd worden.
- c) Als je de ketting in een boog kunt leggen (bedoeld is dwars op de looprichting) is hij versleten.
- d) Wanneer het achterwiel niet verder meer achteruit gesteld kan worden, moet de ketting vervangen worden.
- e) Je mag de kettingschakels om het achterwiel niet ver van de tanden kunnen trekken, want gaat dit wel dan zou hij over de tanden kunnen gaan ratelen en dit is wel het duidelijkste bewijs dat hij versleten is.

Enkele varianten op deze adviezen zullen we maar achterwege laten. Maar met dit al is a) natuurlijk nonsens, b) en e) komen op hetzelfde neer en het beoordelen van kettingslijtage volgens deze methode wordt inderdaad door monteurs wel gedaan. Als zij over de nodige routine beschikken, is deze maatstaf nog zo gek niet. Antwoord d) is onwel absurd of de zegsman is een tegenstander van het verwijderen van schakels wat inderdaad alleen goed kan geschieden, als men over het hiervoor benodigde gereedschap kan beschikken (het beste is een zgn. kettingbreker). Stond overigens het achterwiel oorspronkelijk in zijn voorste stand, dan is de ketting inderdaad wel ver heen, als de totale stelbaarheid van het wiel 'opgesoupeerd' is. Methode c) zou tenslotte goed zijn, als met betrekking tot de boek bepaalde afmetingen bekend waren.

In een Duits boekje wordt nu voor de maximaal toelaatbare booghoogte 20 cm. aangegeven, uiteraard een niet zeer exacte waarde, omdat over de lengte van de ketting niet gesproken wordt. Bovendien hebben we al meteen sterk de indruk gehad, dat de schrijver wat aan de voorzichtige kant was gebleven en die indruk werd versterkt, toen we in het 'Motorrijdershandboek' van Ir. Rabbers als max. toelaatbare lengtespeling (dus verschil in lengte bij elkaar toedrukken en uit elkaar trekken) 5mm. per 25 cm. kettinglengte vonden. Dat komt dus neer op een speling over die 25 cm. lengte van 2% hetgeen ons inderdaad wel het uiterst toelaatbare lijkt, want voor een ketting met $\frac{3}{8}$ inch (is ongeveer 10 cm.) steek (= hartafstand pennen) komt dit ten naast bij neer op een speling tussen iedere pen en bus van 0,2 mm.

Nu is het meten van de kettingbusspeling, door deze eerst in te drukken en dan uit te trekken, niet zo'n simpel werkje. Eerst moet de ketting namelijk grondig schoongemaakt worden, zeer grondig zelfs, want ieder vetspoortje dat tussen pennen en bussen blijft zitten, vermindert het verschil in gemeten waarden en men zou dus een ketting nog als goed beschouwen, terwijl deze al ver heen is. Men moet deze slijtage metingen verrichten na het reinigen en voor het invetten van de ketting en gaat men aldus goed te werk, dan is dit absoluut de nauwkeurigste methode.

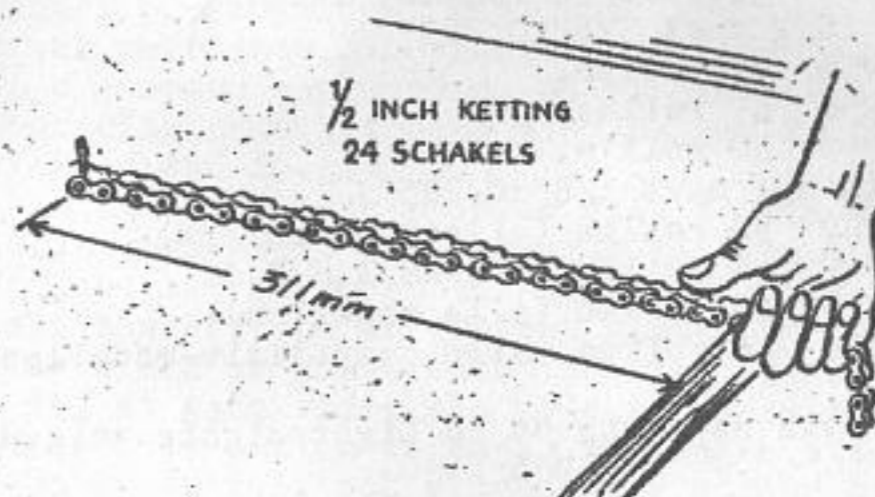
Om ons nog eens nader te oriënteren, hebben we de fabrieksgegevens van Renold geraadpleegd en hieruit valt nu inderdaad die waarde van 2% te destileren. Men geeft namelijk de volgende richtlijnen: Leg de ketting op een vlak plankje uit en tel 24 schakels uit. De totale lengte hiervan, gemeten hart op hart van de pennen (zie de afbeelding) mag nu maximaal zijn:

- voor ketting met $\frac{1}{2}$ " steek 311 mm.
- voor ketting met $\frac{3}{8}$ " steek 233,5 mm.
- voor ketting met $\frac{5}{8}$ " steek 389 mm.

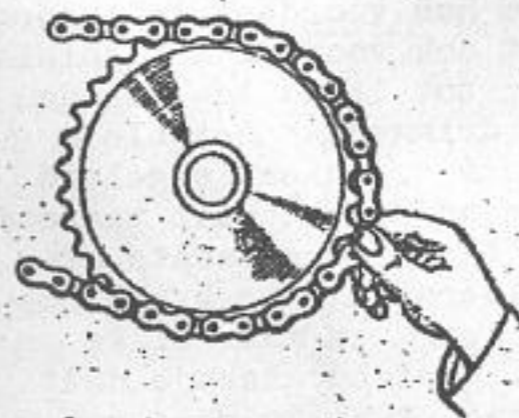
Tenslotte willen we omtrent kettingslijtage nog de volgende opmerkingen plaatsen. Uit het feit, dat lengtevermeerdering ten gevolge van slijtage

toelaatbaar is binnen bepaalde grenzen, kan afgeleid worden, dat de ketting niet noodzakelijk hoeft aantegrijpen op de diepste punten van de kettingwielvertanding. Is dan ook de voelbare speling, zoals aangegeven in onderstaand tekeningetje, betrekkelijk klein, zijn de tanden van de kettingwielen niet haakvormig uitgesleten of aan de top afgesleten en heeft de ketting geen zware punten, dan is zeker alles nog in goede konditie!

J. de K.



Als men een uiteinde van de ketting met 'n spijker heeft vastgezet en de ketting strokt, kan de lengte van 24 schakels gemeten worden. Welke lengten voor kettinegn met verschillende steek toelaatbaar zijn, vermeldt de tekst.



Wanneer men enige ervaring heeft, kan aldus globaal de slijtage van de ketting nagegaan worden

Ajs/Matchless vereniging

23.

Kettinglengtes.

De volgende kettinglengtes zijn diegene, die bij standaard tandwielen horen.

350-500 cc Heavyweight singles;

Primaire ketting, maat 1/2"x0,305" (lees 5/16")

1940-1956 350 cc. 66 rollen. krukas 18 T.

500 cc. 67 rollen. krukas 21 T.

1957-1966 350 cc. 67 rollen. krukas 19 T.

500 cc. 68 rollen. krukas 22 T.

Achterketting, maat 5/8"x0,380"

1940-1950 beiden 91 rollen, versn.bak 16 T.

1951-1955 stijf 94 rollen, idem.

1951-1966 geveerd 98 rollen, idem.

Dynamo ketting, maat 3/8"x0,225"

1940-1950 47 rollen.

1951-1956 49 rollen.

1957 50 roll n.

Magneet ketting, maat 3/8"x0,225"

1940-1949 58 rollen (alleen Matchless)

1945-1949 46 rollen (alleen A.J.S.)

1950-1957 46 rollen (alle modellen)

1958-1966 46 rollen (alle competitie-modellen)

De gegevens van de twins en de Lightweights volgen.

Rob

JUSTUS (zoals verschenen in het blad vd. KHT te T.)

Zoals verteld is voordat Joris onderscheiden werd door de incrowd van de Bakoeninuniversiteit een poging ondernomen om in de Stekzwamm Pencsi beweging binnente dringen. Die poging lukte, de heren van de reactionaire beweging waren vooral gevoelig voor het feit dat de Bakoenin een Jezus tot zijn docenten telde en zij hoopten met hem hun voordeel te kunnen doen. Door dat feit was het ook voor de Bakoeninleden niet moeilijk om al vlug tot in de top van de geheime organisatie door te dringen. Het bleek al vlug dat de Stekzwamm Pencsi organisatie geleid werd vanuit Ierland door iemand die meestal peasant Fred genoemd werd. Van hem bleek de gedachte afkomstig om de plattelandsuniversiteit te herkatholiseren. Het stichtingsbestuur was maar al te graag met hem in zee gegaan. Het Lockheedje dat Joris van Juliana gekregen had, kwam nu goed van pas. Het hele Bakoeninstel zou deze Fred eens met een bezoek gaan vereren om te zien welk vlees men

24.

in de kuip had. Voor de veiligheid ging ook Rien Poortvliets jachtgeweer mee in het Lockheedje. Joris zelf zat achter het stuur. Om niet al te gulzig op de olievoorraad in te happen had hij het toestel om laten bouwen van kerosine naar whiskey. Van het laatste spul was er genoeg en men had er het voordeel mee dat vliegtuig en vliegenier gemeenschappelijk konden tanken. Zo was ook gebeurd voor de reis naar Ierland en daarom slalonde het Lockheedje tussen de wolken door terwijl de inzittenden luidkeels liederen uit Mistero Buffo zongen. Joris landde op een verlaten rugbyveld in Zuid-West Ierland waarvan hij wist dat het pas door peasant Fred aangekocht was. Er zou daar een kathedraal verrijzen die vanuit Nederland door pater Goddijn geopend zou worden, de Pro Papa Baseliek zou het ding gaan heten en zij zou aan Pausin Johanna worden toegewijd.

Het was niet moeilijk peasant Fred te vinden. Hij bleek een soort streekdruide te zijn die begroet werd met de woord en High in the Sky. Naar men zei had hij een afkeer van blended whiskey, tenminste als er zuivere moutwhiskey in de buurt was: hij at geen vlees als er geen vlees was en sprak zich te pas en te onpas uit tegen autoverkeer en kroop zelf ook alleen maar achter het stuur als hij daar zin in had. Deze man was de leiding opgedragen bij de herkatholisering van de plattelandsuniversiteit.

'De wetenschap is niet meer waardenvrij', had hij aan het stichtingsbestuur geschreven, 'allerlei politieke richtingen vertroebelen haar. Het is nu tjd om terug te komen op het oude axioma: High in the sky.' Dit had het stichtingsbestuur als muziek in de oren geklonken en zij hadden het 'High in the sky' vertaald als een oproep tot herkatholisering. In Ierland merkten de Bakoeningezellen dat er aan de Stekzwamm Pencsi beweging eigenlijk heel andere beginselen ten grondslag lagen. Peasant Fred orakelde tegen hen dat hij van de plattelandsuniversiteit een peacefull place wilde maken, waar de hoogleraren vreedzaam met de studenten ganzebord speelden, waar de wetenschappelijke staf pingpongde met het huishoudelijk personeel.