

Afdichting primaire kast

Naar aanleiding van een vraag op de feestavond in Cabauw (overigens een prima feest, zie website www.ajs-matchless.myweb.nl en klik op forum) van Cees Zwinkels over de afdichting van de primaire plaatstalen kast, zet ik mijn ervaringen hiermee even op een rijtje.

Voorop gesteld dat op mijn AJS 16M van 1965 een verkeerde primaire kast zit gemonteerd, dit is een plaatstalen model en moet een aluminium model zijn.

Maar ik ben al jaren op zoek naar de juiste kast, dus wie er een over heeft of er een weet te liggen, bel of E-mail mij even (tel:0316-247111, E-mail britishwheels@hotmail.com)

Tijdens de restauratie van deze motor kwam ik uiteraard de slechte afdichting van de plaatstalen primaire kast tegen, de olie dreef eruit.

Na de rubberpakking en de beide kashelften vetvrij te hebben gemaakt, het geheel met siliconenkit in elkaar gezet.

Warempel leek hij leklicht, totdat ik een aantal keren de motor goed warm had gereden.

Tijdens de controle kwam ik er achter dat de kast op twee plekken lekte, bij de afdichting achter de koppeling (as naar versnellingsbak) en in de rand op een paar plekken.

Bladerend in oude S.G.'s kwam ik in de uitgave van februari 1997 een tip tegen van Marcel Vredenveld, hij adviseerde om in plaats van olie, Penrite Semi Fluid Grease in de kast te doen.

Bij Imparts (de importeur) in Arnhem tel:026-4429937, een paar flesjes gehaald.

Hun klanten gebruikten het veel in versnellingsbakken en achterbruggen van oude engelse auto's.

Thuis gekomen, busje van 500cc leeg gelepeld in een steelpannetje op een elektrisch plaatje verwarmd tot het goed vloeibaar was.

Daarna in de kast gegoten, volgens de niveaustop zit er nu wat te veel in maar als het rondslingert en zich in de koude gedeelten vastkleeft is het niveau zo dat de ketting nog net het vet raakt.

De werking van het vet is zo dat bij warm worden van de motor het vet dun vloeibaar wordt en overal goed smeert. Koelt de motor weer af dan wordt het vet weer dik. Bij normale temperaturen blijft het vet in de koele gedeelten van de kast, dus vooral de buitenrand, nog enigszins dik en dicht op die manier de rand mooi af.

Naar mijn mening heeft het vet geen nadelige invloed op de werking van de koppeling.

Het hele afgelopen seizoen (5000 km) heb ik gereden met dit vet in de primaire kast, en hij heeft nog niet 1 druppel olie of vet gelekt.

Binnenkort wil ik de kast weer open maken, om een visuele inspectie op de ketting e.d. uit te voeren, ook kan ik dan het vet vergelijken met nieuw vet om het eventueel te ververset indien nodig.

Mijn ervaringen met Penrite Semi Fluid Grease zijn bijzonder positief. Heeft er iemand anders nog ervaring mee dan gaarne reactie via dit blad zodat anderen hier ook weer wat van kunnen opsteken.

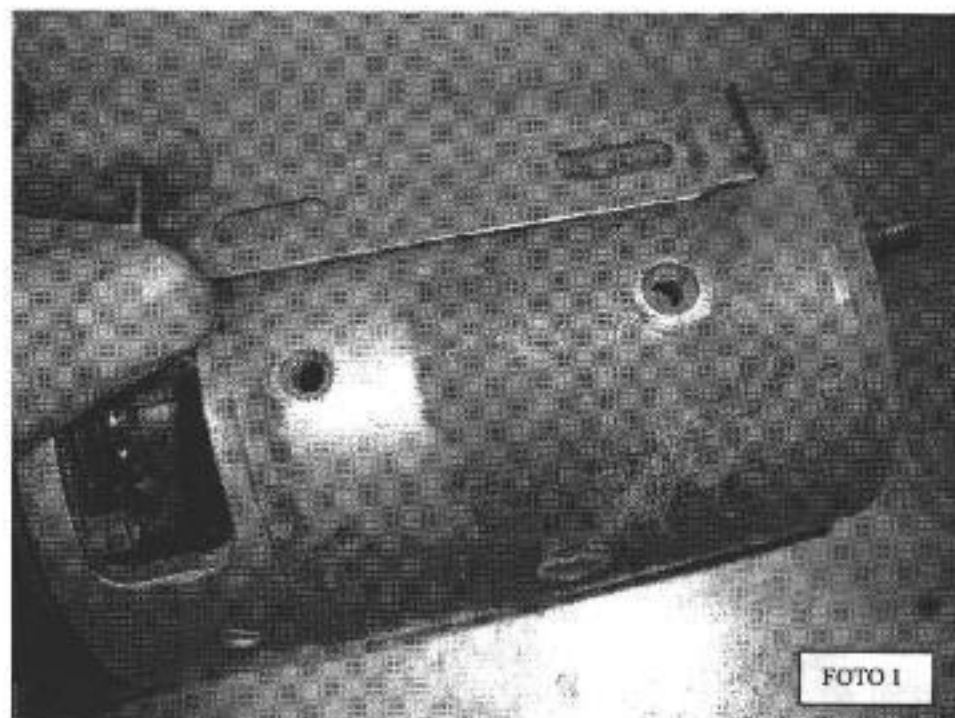
Hans Wezendonk.

Dynamo aandrijving en primaire ketting

Het is een mooi initiatief van ons onderdelenfonds om ombouwsetjes te leveren voor de hopeloze constructie die de meeste van ons in hun primaire bak hebben draaien: de tandriemaandrijving naar de dynamo. Daar valt niets op af te dingen. Een veel beter systeem dat de levensduur van de dynamo zeker zal verlengen en vooral ook veel veiliger in het geval van breuk of elkaar raken van de kettingen. Ook ik heb in mijn Matchless carrière, voor zover ik mij herinner, 2 maal met een gebroken primaire ketting stil gestaan, waarvan een keer erg onverwacht: op de snelweg. Toch rij ik nog steeds met een kettinkje tussen de krukas en de dynamo en dat gaat nu al weer 70.000 km goed. Ook de G3L van Antoinette, die iets minder kilometers gemaakt heeft, is zo uitgerust.

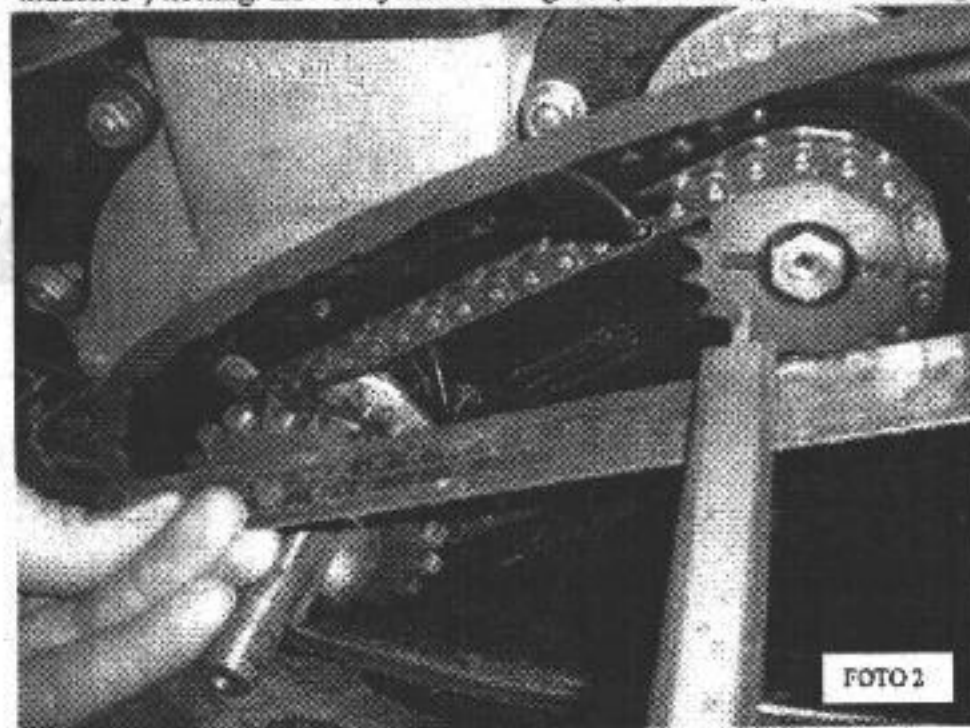
Voor diegenen die daarin geïnteresseerd zijn volgt hieronder de manier waarop ik het probleem de baas ben geworden:

De Matchless fabriek had een constructie bedacht waar toeleverancier



Lucas niet gelukkig mee was. Lucas wilde eerst geen dynamo's leveren omdat men niet kon garanderen dat de dynamo's heel zouden blijven met de welbekende kettingaandrijving. Matchless hield voet bij stuk en nam de garantie aansprakelijkheid van Lucas over. (Dat hebben ze geweten!) Om zeker te zijn dat het dynamotandwiel goed in lijn kwam te liggen met het krukastandwiel monteerte men op de dynamo, met 2 schroeven, een omgezet stukje plaatstaal dat strak tussen de schetsplaten zat. (zie foto1) Eenmaal uitgelijnd was opnieuw monteren van de dynamo een 'fluitje van een cent'. Maar ja, dat uitlijnen was wel een heel gedoe. De schroeven vastzetten met de magneet nog op zijn plaats was onmogelijk en soms paste het plaatje niet eens door het gat van de schetsplaat, dus liet menig een het hulpstukje weg. Er zullen maar weinig Matchlessen rondrijden met het originele plaatje nog gemonteerd. Gaat prima totdat....

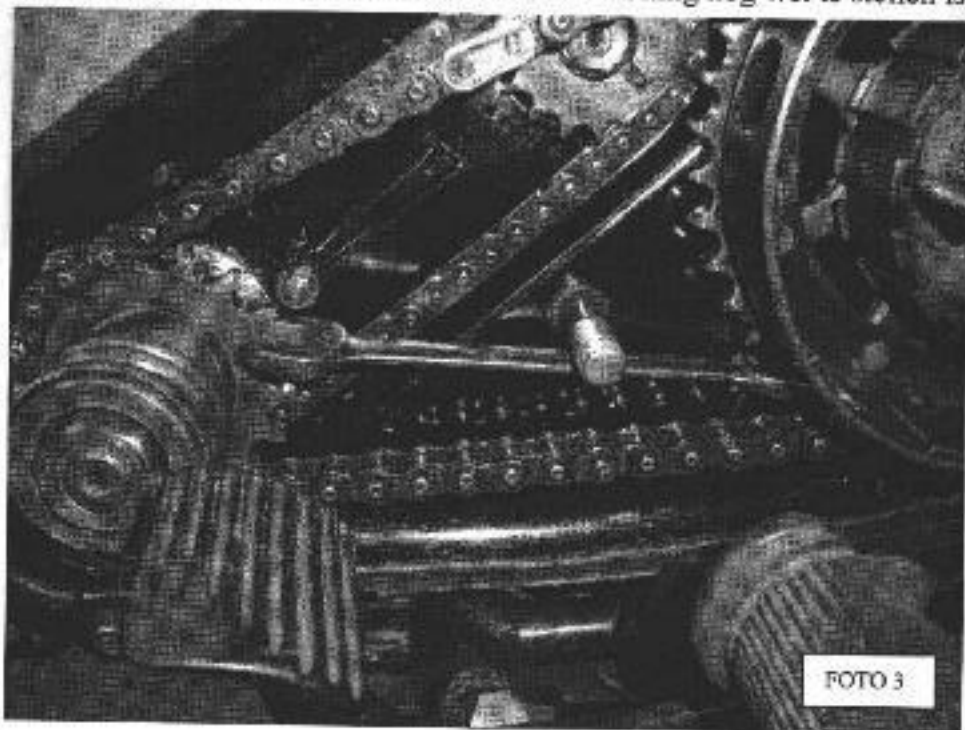
Om te beginnen is het belangrijk om goede spullen te monteren. Geen wiebelende asjes, gezonde tandwielen maar bovenal: goede kettingen! Renold ketting is 0.2 mm smaller dan de meeste andere (al dan niet industrie-) ketting. Zowel dynamoketting als (sinds kort) primaire ketting



Ajs/Matchless vereniging

zijn bij mijn motoren van het merk Renold. (Iets voor in het Fonds?) Het scheelt weer een beetje risico dat ze elkaar raken. Een sluitschakel in de dynamoketting is uit den boze! Dit maakt de ketting onverantwoord breed. Of het visje raakt het carter of de primaire ketting. In beide gevallen met desastreus effect. Het is natuurlijk lastig maar met een tandwieltrekkertje van eigen makelei en een goede dop voor de krukasmoer valt het wel mee. Ik monteer wel een sluitschakel in de primaire ketting maar natuurlijk met het visje aan de buitenkant.

Als ik de dynamo weer eens een servicebeurt heb gegeven (Klinkt mooi, maar dat is meestal als het laden gestopt is en er geen andere oorzaak te vinden is) lijn ik de tandwielen altijd zorgvuldig uit. Ik begin met het opmeten van de afstand tussen het dynamo- en primaire kettingwielen van het krukastandwiel. Ik meet dan de afstand: buitenkant tandwielen. Dan monteer ik het motortandwiel (vergeet het hardstalen afstandsbusje niet en controleer of deze niet versleten is!) en dynamotandwiel met ketting en leg een liniaal langs het motortandwiel. (zie foto2) Met de schuifmaat kan ik de juiste stand van de dynamo bepalen. Dan zet ik de dynamo een beetje vast zodat deze niet meer verschuift maar de ketting nog wel te stellen is.



Let op: bij het aandraaien van de klembout gaat de ketting vaak iets strakker staan. Deze klembout hoeft niet onwijs strak aangedraaid. Je verbuigt alleen het asje waar de klemband aan vast zit.

Vervolgens zet ik het voortandwiel vast met wat Loctite op de schroefdraad, net als bij het centrale koppelingshuis. Als je echt op zeker wil spelen monteer je hier ook nog een borgplaat. Het voortandwiel zet ik altijd goed vast door een blokkeerstift of een steeksleutel tussen het motortandwiel en het koppelingstandwiel te zetten (zie foto3).

De koppeling kun je bij het vastdraaien blokkeren met de achterrem of met een speciaal gereedschapje gemaakt van 2 (1 gladde en 1 gevoerde) aan elkaar bevestigde koppelingsplaten. Overigens monteer ik al sinds jaar en dag de koppeling met dezelfde maat moer als op de krukas zit. Handig voor onderweg, je hebt dan maar een sleutel nodig voor beide moeren.

Koppelingsplaten erin, afstellen, kettingkast weer dicht en olie erin. Ik rij altijd met een gerust gevoel, ook al razen in het vooronder die kettingen vlak langs elkaar maar als dat wijzertje van de ampèremeter weer eens op nul blijft staan, dan begint het verhaal weer van voor af aan.

Peter

Ajs/Matchless vereniging

Dynamo aandrijving Matchless 1 cilinder.

Het is alweer enige tijd geleden dat ik iets over de dynamo aandrijving voor de Matchless één cilinder heb geschreven. Ik heb na een aantal jaren vernomen dat ik kennelijk nog niet duidelijk genoeg ben geweest in mijn uitleg over de montage/ombouw van de dynamo aandrijving d.m.v. een beltdrive (ook wel tandriemaandrijving genoemd.) Allereerst waarom deze ombouw?

1^{de}: omdat het riempje mooier, dit wil zeggen soepeler, loopt dan het bewuste kettinkje.

2^{de}: de kwetsbare lagertjes, die zijn gemonteerd in respectievelijk een bakelieten dekseltje en in een huis van een aluminium-zink legering (ook wel zamak genoemd) en de collector, krijgen bij toepassing van het riempje (beltdrive) minder voor hun "kiezen", waardoor de levensduur van de dynamo toeneemt.

3^{de}: mocht het, door bijvoorbeeld een niet helemaal juiste montage van het riempje, toch nog misgaan waarbij het riempje bijvoorbeeld verpulverd wordt door de primaire ketting, dan is de ramp nog niet zo groot als bij het falen van het "kettinkje" van de dynamo aandrijving. Dat laatste leidt vaak, zoals wij uit ervaring weten, tot een open gespleten primaire-kettinkast of een spontane "blokkering" van het motorblok (of misschien heb je het zelfs nog wel eens erger mee gemaakt!!)

4^{de}: het riempje is goedkoper dan het kettinkje een eenvoudiger te monteren en demonteren.

Ik zal nog eens proberen deze ombouw uiteen te zetten d.m.v. een fotosessie + beschrijving.

Het onderdelenfonds heeft alle ingrediënten in huis hiervoor, dus je begint met de bestelling hiervan.

Zie verder de fotosessie en beschrijving.

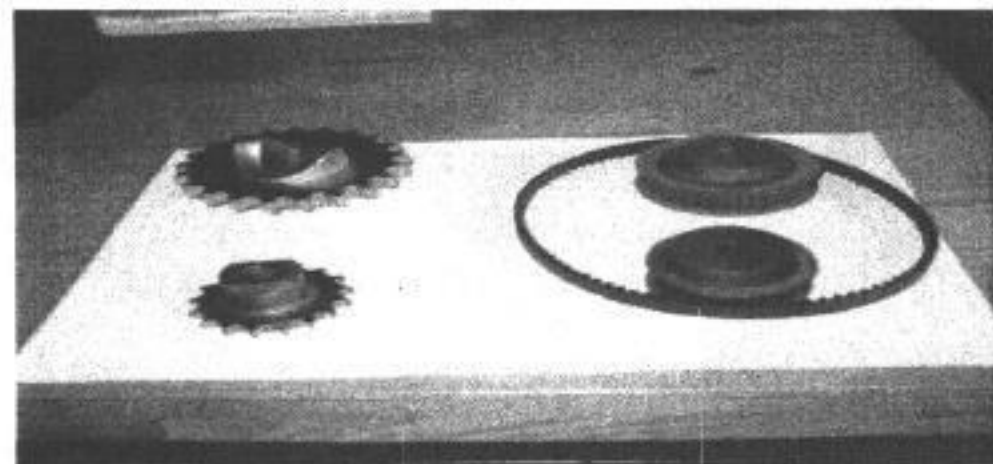


Foto-1

Zoals je ziet linksboven het bestaande tandwiel welke geplaatst wordt op de krukas

Links onder het bestaande tandwiel welke geplaatst wordt op de dynamo. (dit tandwiel komt straks na de ombouw te vervallen)

Rechts het complete "ombouwsetje" welke je bij het onderdelenfonds kan bestellen.

(Rechtsboven het tandriemschijfje wat bevestigd moet worden op het krukastandwiel en rechtsonder het tandriemschijfje welke het oude dynamotandwiel zal vervangen, en het oliebestendige tandriempje welke het kettinkje zal vervangen)

Ga nu als volgt te werk: slijp nu zo goed mogelijk de tanden van het tandwiel voor de dynamo aandrijving van het tandwiel welke geplaatst wordt op de krukas. (zie foto-2)

Zoals je ziet op foto-2 zijn hier dus de tanden van het tandwiel van de aandrijving voor de dynamo zo "goed" mogelijk weggeslepen. Dit is nodig om te voorkomen dat, tijdens het noodzakelijke afdraaiwerk, het relatief harde materiaal van de tanden van het tandwiel de draaibeitel onherstelbaar beschadigt.

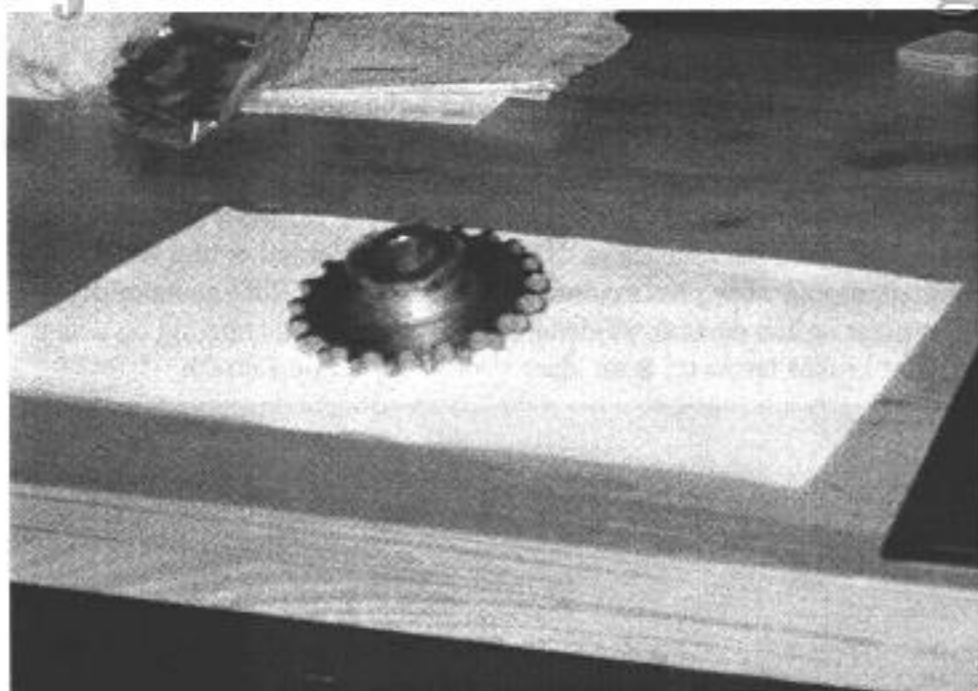


Foto 2

Om het afdraaien verder te vergemakkelijken, is het nodig om het tandwiel te verhitten totdat de kleur blauwpaars is geworden en het vervolgens weer langzaam te laten afkoelen. Het materiaal van het tandwiel is nu "ontlaten" waardoor de hardheid van het materiaal grotendeels is afgenomen. Vervolgens wordt het tandwiel met enige precisie in de drieklauw op gespannen, bijvoorkeur met binnenklauwen op de tandkrans waardoor het tandwiel straks centrisc h loopt met het gemonteerde tandriemschijfje. Veel beter is nog om als hulpstuk een oude driving-side kruk-astap te gebruiken en voor het bewerken het tandwiel gewoon te monteren als op de motorfiets. Door de moer van de schokbreker in de drieklauw te spannen en de andere zijde van de krukta p op te vangen met een meedraaiend center in de losse kop van de draaibank, is het mogelijk om alles zonder onnodig slingeren te bewerken en te monteren. Draai het afgeslepen tandwiel zodanig af dat het tandriemschijfje straks drie millimeter uitsteekt voorbij de borst van het tandwiel. Neem nu het grootste tandriemschijfje welke je zojuist bij het onderdelenfonds hebt besteld en draai hierin een asgat welke precies past op de, door het afdraaien van het tandwiel voor de

dynamo aandrijving, ontstane borst op het overgebleven deel van het tandwiel. Wanneer deze werkzaamheden zijn uitgevoerd wordt het tandwiel heet gestookt totdat het materiaal kersrood aankleurt. Vervolgens wordt het kersrode tandwiel razendsnel in een ruime hoeveelheid koud zout water gedompeld. Het tandwiel is nu weer gehard. Plaats nu het tandriemschijfje op het tandwiel en laat het max. 3mm. oversteken, pik voor de zekerheid het schijfje met 3 hechtlasjes in de omtrek vast zodat het er niet weer af kan lopen, of, mooier, borg het tandwiel met Locktite 638, dit kan natuurlijk alleen maar indien de zaak glijdend en zonder al te grote speling op elkaar past. Het krukas tandwiel is nu klaar voor gebruik.(zie foto-3)

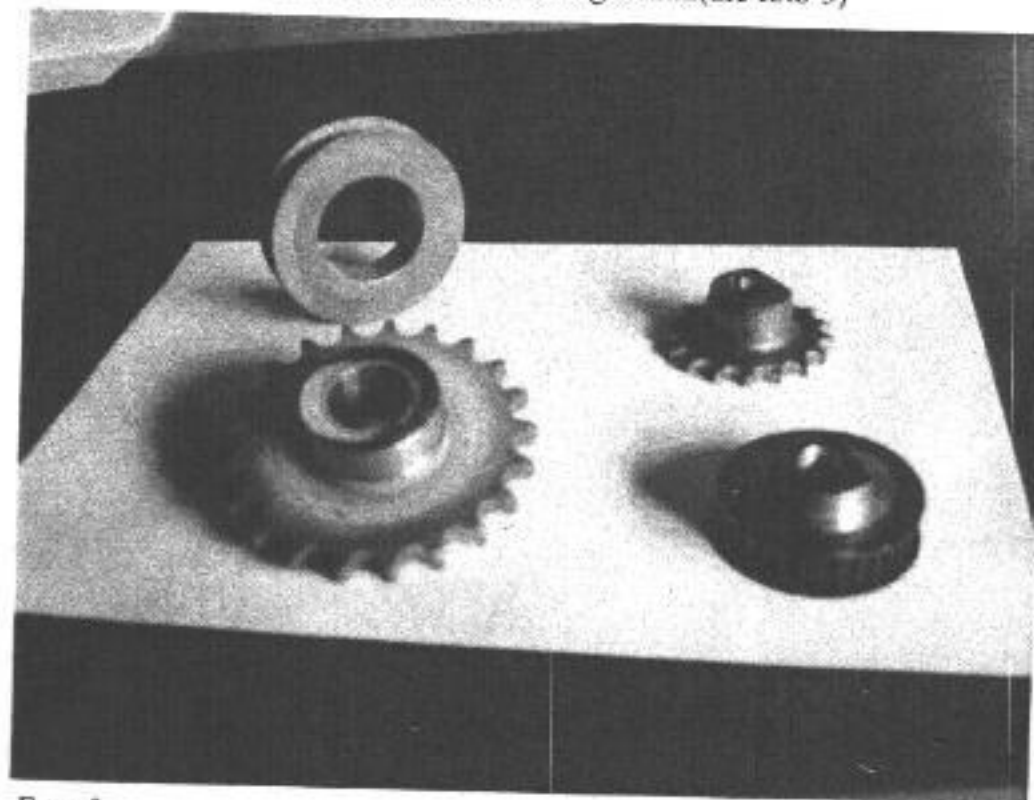


Foto-3

Vervolgens bewerken we het kleine tandriemschijfje conform het uiterlijk van het kettingtandwiel tje dat normaliter op de dynamo geplaatst wordt. Wat van belang is, is natuurlijk de maatvoering het conische gat dat aangebracht moet worden. Als de conus goed is gemaakt, klemt het schijfje

Ajs/Matchless vereniging

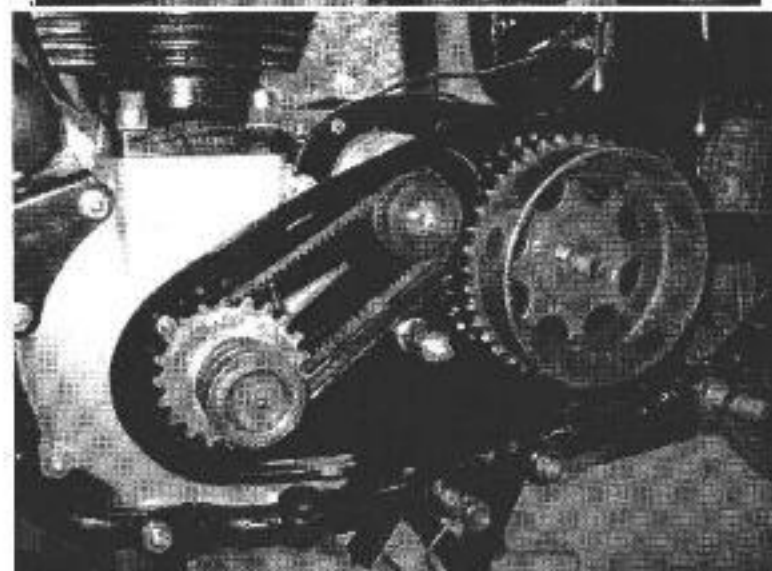
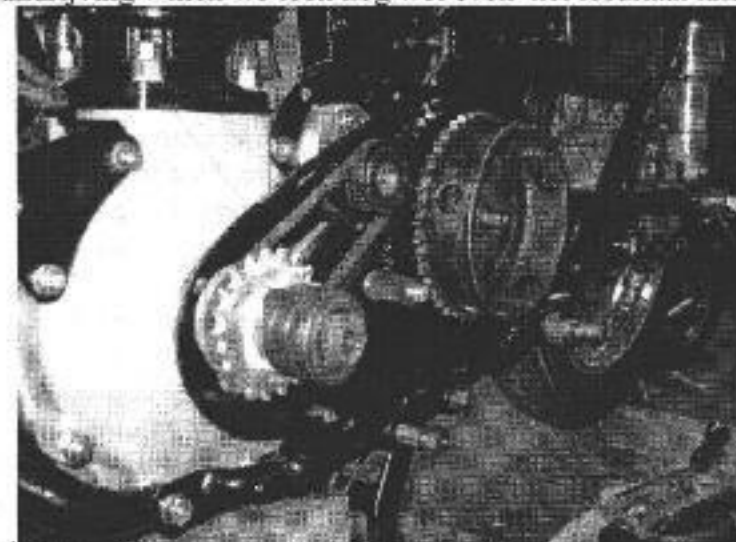
vanzelf op de conische as van de dynamo. Een spiebaan is absoluut niet nodig. Wel moet de naaf aan het schijfje op dezelfde diameter gedraaid als van het kettingtandwiel en dienen er twee vlakke kantjes op het schijfje gefreesd of gevijld te worden, hier kan dan voor het monteren van het schijfje een steeksleutel van 19 millimeter op geplaatst worden. (zie foto-3) (ik demonteer het schijfje met een trekkertje voor accupoolklemmen van Hazet en gebruik hierbij een vulplaatje zodat het schijfje niet beschadigt)

Voor het draaiwerk en de montage hiervan heb ik Rinus van Leest (043-3478129) bereid gevonden om dit voor mij uit te voeren, hij kan en wil je ook volledig informeren en eventueel helpen met deze ombouw. Ik zelf gebruik dan ook nog een Alton wisselstroom dynamo om echt helemaal van het probleem "zonder verlichting" af te zijn. Nogmaals succes met je "ombouw tot betere verlichting" op je Matchless. (Wat zal het straks mooi zijn al die lichtjes in het donker!!)

Met vriendelijke groet,
Henk Meijer & Rinus van Leest

Vervolg dynamo aandrijving.

Nadat we vorige keer een artikeltje hebben geschreven over de dynamo aandrijving willen we toch nog wel even het resultaat laten zien



Met vr. groet Rinus van Leest en Henk Meijer

Ajs/Matchless vereniging

kast, een glimmende achterband, boze duazitters en achteroprijdend verkeer, want deze reden echt in 'n regen van olie, léés : zacht druilende motregen.

Na wat denken werd dan toch maar, om eens te proberen, de nokkenasontluchting erbij gesleept met een dikke slang die in het gereedschapskistje gelegd werd. Daarna maakten we maar eens de eerste proefrit. Op de korte stukken aardig, maar bij langere ritten begon het echter verdacht hard te lekken uit het gereed-

schapskastje. Nou, hoe lossen we dat nu weer op ? Het ei van Columbus: een labyrinth, je weet wel, een hakje met allemaal schotjes. Kloten ! Vergeet het maar; na 200 km was het labyrinth vol en lagen er bij stoplichten ineens vreemde glimmerige plasjes olie die al tien jaar niet meer gesignaleerd waren.

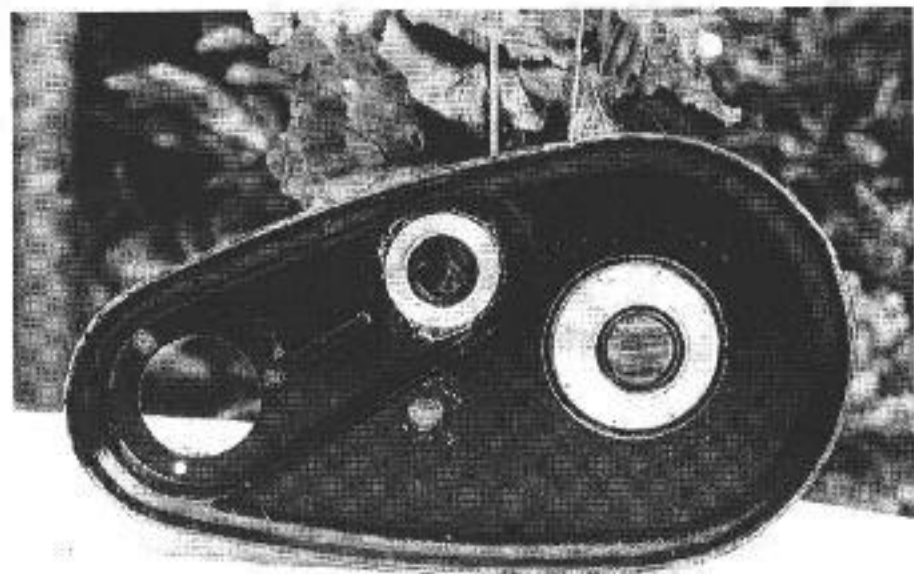
Het tweede ei van Columbus bracht echter uitkomst. Op het olietankje een mooi koperen buisje solderen met S 39 een gat bijboren opdat de lucht ook evenredig kan ontsnappen en opgelost was het probleem. Nergens geen last meer van. Alhoewel : de ontsteking en de dynamo begonnen meteen na dit probleem kuren te vertonen. Echter, die zijn ook alweer van de baan en ik zal die opnemen in het volgende verslag. Momenteel rijdt ik echter probleemloos sinds 1000 km, dus waar een wil is is een Matchless.

Tot de volgende meeting,

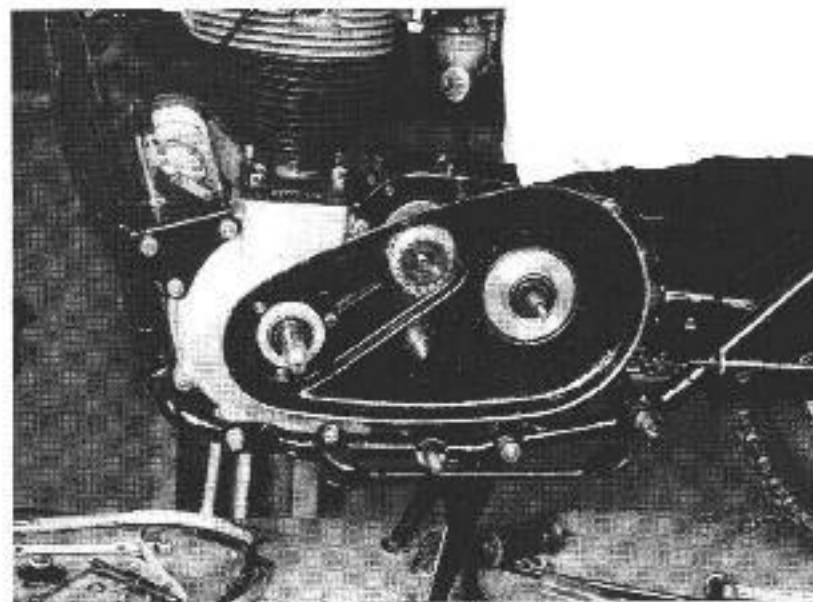
Winfried Kramer.

Toen ik 'n paar jaar geleden in de SG tijdens m'n restauratieverhaaltje schreef dat ik geen olie lekkage dulde, ook van een Engelse, had ik geen idee waar ik over praatte. Het was dan ook m'n eerste restauratie!

Na de "te-water-lating", en de eerste kilometers bleek al gauw dat de olie diverse weggetjes kon vinden om 'm "te smeren". Iets dat zelf met een "ALWAYS" niet goed te maken viel. De carterontluchting waardoor toch ook 'n hoop vetigheid naar buiten kwam, heb ik opgelost door een olieafscheider te ontwerpen en dat werkte tot volle tevredenheid. Het laatste ook al eens beschreven in de SG. De onderkant van het blok bleef nu wel mooi schoon, maar na een ritje was toch de achtervelg en de binnenkant van de primaire bak rijkelijk voorzien van Duckham 10 W 50. Naar de oorzaak behoefde niet zo lang gezocht te worden, maar de oplossing vergde meer tijd. De documentatie van mijn zoon (werkzaam bij een technische groothandel en met 40% korting) gaf 'n perfect beeld van de beschikbare oliekeerringen. Deze zijn nu gemonteerd in een aluminium vatting die ook nog enigszins te verschuiven is. Dit in verband met het afstellen van de ketting. De afdichting tussen de vatting en primaire kast gebeurt door een O ring die in de vatting is ingelaten. De keerring bij het koppelingshuis loopt op de door mij gepolijste ring die erachter ligt. Hier is wel verrekke weinig ruimte want de sluitschakel van de achterketting heb ik om moeten draaien. Het schuifje aan de binnenkant dus. Bij de dynamo



* HUISVLIJT *



Het nadeel, je weet nu niet of er nog wel olie in zit

loopt de keerring op 't nu ook gepolijste deel van het kettingwiel./ Daar heb je ook wat meer ruimte. De vatting bij de dynamo heb ik nog een keer los moeten maken om deze van een borgschroef te voorzien, want tijdens een van mijn "testritten" was het geheel uit elkaar gedraaid. Mijn ritten op de motor bestaan alleen maar uit testritten geloof ik, want ik vind 't sleutelen eigenlijk leuker.

GROETJES RINY GEURTS.

Ajs/Matchless vereniging

Technische tips

De volgende tips zijn niet van mijzelf, maar wel door mij toegepast en met succes.

Lekkende bezinekraantjes, type met kurkbusjes, in kokend water gooien. Het kurk zet wat uit en het kraantje sluit weer perfect.

Afdichtings rubber voor de primaire kettingkast.

Altijd had ik problemen met olie lekkage uit mijn plaatstalen primaire kettingkast van mijn 49 er.

Siliconenkit, kettingvet nooit kreeg ik het dicht, totdat ik van Syl de Vries de volgende oplossing hoorde.

Gebruik een achterraamrubber van een "Lelijke eend" en de kast is dicht.

Bij de sloop trek je het driehoekige achterraam rubber uit de sponning, gebruik de lengte die je nodig hebt. Vervolgens op maat afsnijden en de uiteinden met een beetje secondenlijm vastplakken.

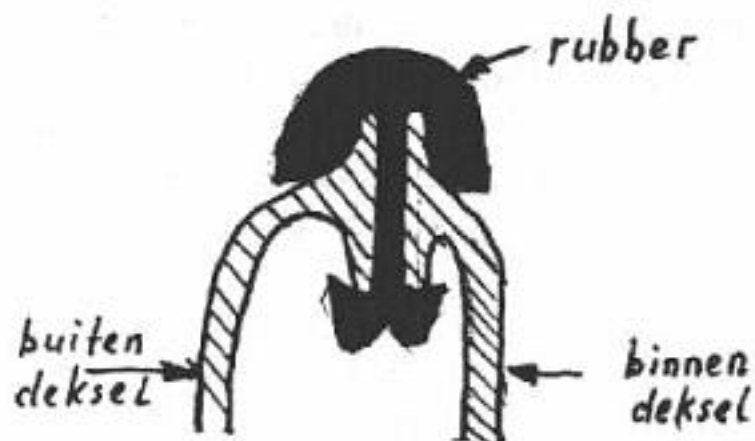
Het rubberprofiel om de achterste deksel leggen en de voorste deksel vastdraaien met de centrale bevestigingsmoer.

Je moet er wel aan denken om een afstandsbusje tussen beide deksels te monteren.

Het originele rubber en de aluminium klemband vervalt dan.

Ik heb dit systeem nu ruim een jaar op mijn motor en de primaire kast blijft dicht.

Peter Bos



doorsnede

Ajs/Matchless vereniging

Wel eens aan het slentelen geweest aan je koppeling? Vast en zeker. Klaar? Even de kast weer dicht, nou ja, even. Olie erin en gespannen wachten op de eerste druppels op de tegelvloer. Zou het dan eindelijk gelukt zijn, met veel vloeibare pakking, plakband en T-rubbers?

Na de eerste proefrit zijn de illusies meestal wel verdwenen: soms houdt het wat langer, soms slijbt het vanzelf weer dicht, maar zekerheid heb je nooit. Ja ja, ik hoor het al, er zijn mensen die zweren dat hun kast oliedicht is en dat geloof ik graag, want er zijn vast meer oplossingen voor. Wat dacht je van het automatische schuifdeurrubber?

Zelf heb ik er het volgende op gevonden: begin met al die klieretroep van vloeibare pakking eraf te halen en daarna de randen van de kast goed vetvrij te maken. Neen, niet met die vette lap, pak even een schone en een beetje wasbenzine, dan weet je zeker dat het goed gaat.

Neem nu een glasplaat en vet die in met vaseline of met kogellagervet, niet te dik, dat is niet nodig en kan alleen maar problemen geven. Randon op de (nog steeds vetvrije) rand leg je dan een worm van siliconenkit. Zo mogelijk overal even dik, hoewel dat niet zal meevallen. Je moet wel overal een minimale dikte van enkele mm. hebben, te dik is niet zo erg.

Als de worm ligt draai je de kasthelft om en leg hem dan op de ingevette glasplaat. Leg hem eerst rustig neer en druk hem dan aan zodat de kit overal even dik is (vooral niet schuiven!).

Nu niet meer aankomen en 24 uur laten drogen. Je kunt dan de kast zo van de plaat schuiven en nu heb je een prachtige rechte flexibele pakkingrand vast aan je kast. Het mooiste is om de beide kasthelften te behandelen, waarbij je wel moet opletten dat je op beide helften de kitworm op dezelfde hoogte legt. Dus niet de een meer naar binnen dan de ander, want dan sluiten zij niet op elkaar aan.

De buitenste kasthelft kun je niet op een glasplaat leggen, want daar zit dat olieopvanggevalletje in de weg, maar daar kun je wel iets op verzinnen, bijv. met spaanplaat (evt. met formica bedekt), waar je een gat in gemaakt hebt. Als je de kast gaat monteren moet je wel zorgen dat de afstandsbussen aanwezig zijn tussen schetsplaten en kast en de kasthelften in, want anders vervormt de zaak bij het aandraaien van de centrale moer. Pas die afstand evt. aan aan de dikte van de siliconenrand m.b.v. ringen en wel zo dat de helften goed op elkaar geklemd zitten, maar ook weer niet te strak.

Ajs/Matchless vereniging

Maar voordat je dit doet leg je een platte rubberrand (verkrijgbaar bij het onderdelenfonds) en de aluminium klemband erom, zodat de helften goed t.o.v. elkaar liggen.

Het voordeel van dit systeem is dat je iets kromme of beschadigde kasthelften hebt geëffend, wat in rubber nooit lukt. Verder heb je maar één plaats waar het kan lekken, nl. tussen de siliconenranden in. (Bij rubber heb je twee plaatsen: kast-rubber-kast.) En 'above all' (vind ik) bij demontage geen geklieder meer met vloeibare pakking of gepruts met rubbers die er bij voorkeur niet of dubbel tussen gaan zitten. Nu: hup los, even afvegen en weer dichtmaken. De kit blijft gewoon zitten, ofwel 'The kit is alright', ook onderweg.

Nadelen? O, jawel, het kost wat moeite om het zover te krijgen, maar dat is m.i. lonend en bij beschadiging van de kitrand kun je opnieuw beginnen en siliconenkit verwijderen is echt vervelend. Het lost nergens in op, dus je moet het eraf snijden. Bij demontage dus voorzichtig behandelen.

Het is best een goed systeem, maar je moet er wel even de tijd voor nemen en zorgvuldig werken, zo moeilijk is dat toch niet. Garanderen dat de kast dan dicht zit kan ik natuurlijk niet, dat hangt van de situatie en de nauwkeurigheid van werken af (en een klein beetje geluk is ook nooit weg) maar de kans is groot dat het goed gaat.

Diegene die zegt: 'Wat doetie moeilijk' en 'Ik heb een veel beter systeem' moet dat dan maar even laten weten, dan kunnen wij er allemaal van profiteren.

Peter Weeink
Utrecht

" That blasted primary chaincase was a devel to seal, Martin Redman, AJS Matchless buyers guide".

Dat de plaatijzeren kettingkasten, gebruikt tot en met 1957 op standaardmodellen lastige dingen zijn om dicht te krijgen , zal iedereen onderhand wel weten.

Aangezien ik Betsy van de winter van een nieuwe voorketting heb voorzien liep ik hier dus ook tegenaan. Misschien heb ik het wiel wederom uitgevonden, maar toch. De gebruikelijke oplossingen met kit en wat dies meer zij zijn wel vaak afdoende maar hebben als nadeel dat als je de zaak weer los moet maken het een vreselijk geknoei kan zijn het weer netjes schoon te krijgen voor de volgende kitbeurt.

Nadat de firma Haverkort mij spoorlags van een nieuwe rubberring voot de kettingkast had voorzien heb ik, nadat de kastdelen netjes tegen elkaar waren gezet en de moer was aangedraaid, om de rand teflon tape gedaan.

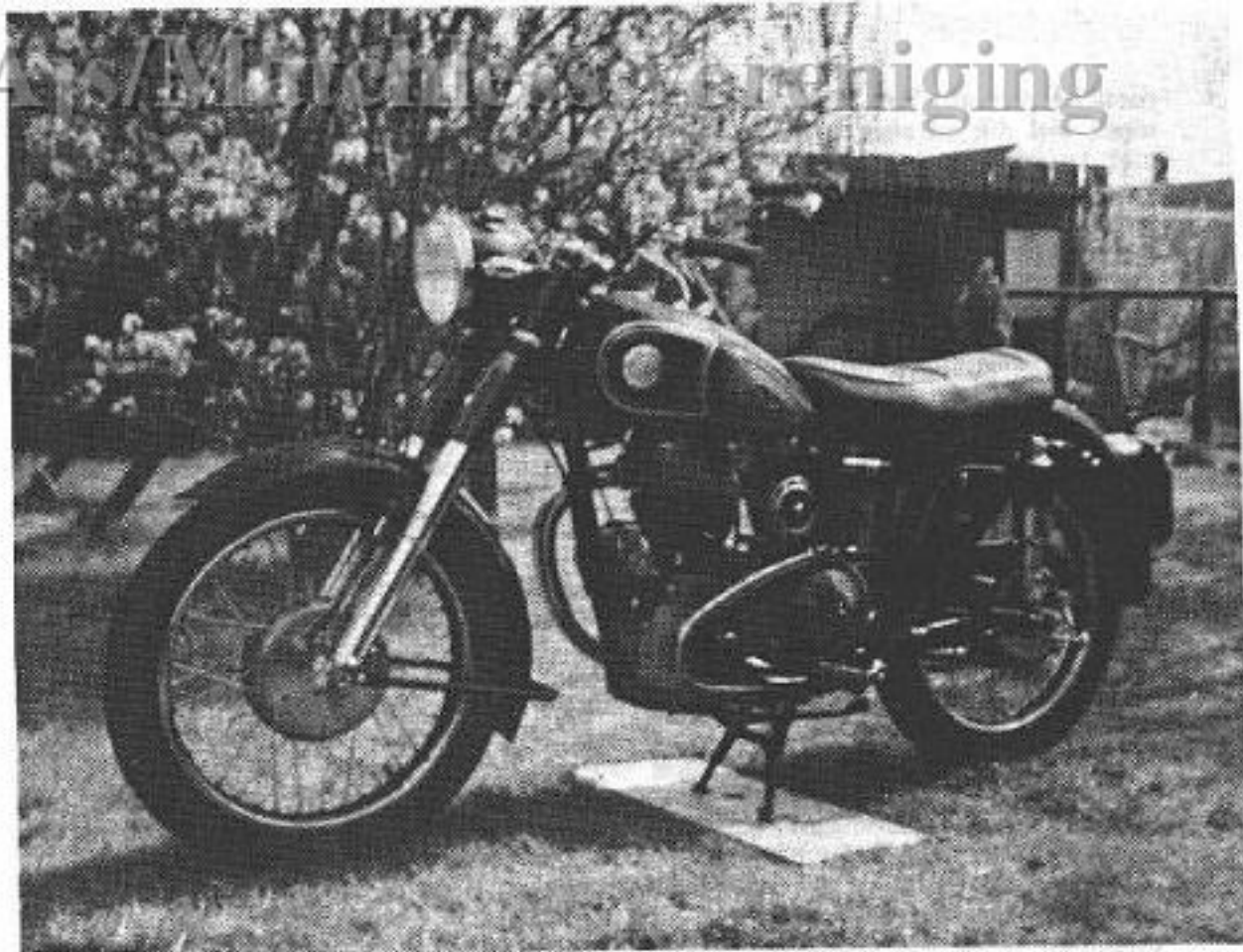
Dat soort tape kan je zo in de bouwmarkt kopen voor fitterswerkzaamheden. Stok afrollen en er netjes 3 keer omheen draaien, daarna voorzichtig medelleren en de rubber ring er omheen zetten, van achter naar voren en tijdens deze actei wat oprekken. Daarna de aluminium ring en dicht is de kast.

Ik vertelde het Rob Petiet die het gelijk de volgende week in praktijk kon brengen en gisteren vertelde hij zijn ervaring, hij had het spul niet eens goed olievrij gemaakt en de kast was na behandeling goed oliedicht. Dus beste clubleden, als je dit nog niet wist, doe er je voordeel mee. Natuurlijk kan je de nodige attributen bestellen bij Rob en Carl, met de verzendkosten komt het dan op 25 piek, onze villa's moeten natuurlijk ook worden betaald, zeg nou zelf ! Maar de echte vakman kan niet zonder de Gamma !!!

Dit epistel had natuurlijk ook kunnen gaan van: teflon tape 3 keer eromheen, rubber en ring monteren, maar daar heeft de redactie niets aan.

Even nog een verzoekje naar leden die mogelijk meer van de mysteriën van de Burman B52 bak afweten.

Behalve jaar en maand van fabrikage, staat er een code in een viekantje op waarvan ik vermoed dat het gaat om de inhoud van de bak, het type dus



M18 '49 van P. Valkenburg.

UIT DE OUDE DOOS

AFDICHTING PRIMAIRE BAK

Graag wil ik reageren op de problemen met de primaire kast afdichting. Ik heb nl. de technische tip met de siliconenkit toegepast en ik moet zeggen dat de olie er prima in blijft. Helemaal droog is het niet, maar elke keer als ik het inspectiegat op draai sta ik versteld van de hoeveelheid olie die er nog in staat; prima dus.

Nu las ik onlangs in SG dat er problemen waren als het spul weer los moest, nl. dat de beide wormen aan elkaar vulcaniseren. Dus ik dacht: "O jee, eindelijk een goed werkende tip en dan kleven er toch weer nadelen aan". Nu rijd ik alweer een maand of acht rond zonder dat de bask los moest, maar omdat ik nog steeds problemen heb met de verlichting moest hij nu toch echt uit elkaar. Ik had mij op het ergste voorbereid, maar wie schets mijn verbazing toen na een klein rukje de beide bakhelften zich splitsten de beide kitwormen nog volledig intact waren.

Om de bak nog dichter te maken dan hij al is heb ik hier nog een tipje aan toe te voegen. Je kunt nl. twee stukjes vilt knippen en die net voor het voortandwiel op de uitgaande as van de versnellingsbak schuiven en op het asje van de dynamoketting, zodat de spatolie niet uit die gaten naar buiten komt. Met deze methode blijft de bak niet alleen dicht, maar is hij zelfs kurkdroog. Je moet zelfs regelmatig olie verversen, wat een weelde vergeleken met vroeger,

toen de primaire bak nog meer olie lekte dan de motor verbruikte. Het vilt moet wel dik en stug zijn, zo'n 6 mm dik en bij het voortandwiel moet je het niet te groot maken, anders komt het tussen de ketting en het tandwiel. Paul Obblink.

Na al deze tips rond het primaire bakprobleem wil ik toch ook nog wel een keer mijn eigen (Peter van der Schee) oplossing ventileren. Daarbij moet ik aantekenen dat het hier een ex-leger Matchless betreft met - om een of andere reden - puntgave bakhelften. Bij restauratie van mijn motor, in 1976, kon ik de hand leggen op een splinternieuwe originele aluminium band en op een nieuw rubber van duistere afkomst. Ik begon dus echt met de situatie van een helemaal nieuwe bak. Nou, de afdichting van de primaire bakken van nieuwe '56-er Matchlessen moet echt bedroevend zijn geweest, want er liep echt elke keer een heel plasje uit, hoe zorgvuldig ik het zaakje ook monteerde en dat moest vaak, voordat ik tot de elektronische 12-volt regelaar werd bekeerd. Met mijn eenvoudige boerenpummel verstand (de hogere techniek is voor mij tot dusverre een gesloten boek gebleven) dacht ik toen uit dat een afdichting met metaal op metaal, hoofdzakelijk door een bout in het midden bij elkaar gehouden (en dan nog een beetje door de aluminium strip) nooit voor een redelijke afdichting kon zorgen, als de olie na een lange rit in de zomer flink dun was geworden. Rubber tussen de bakhelften leek mij zinvoller en ik wist dat sommige mensen het originele rubber vervangen door zgn. T-rubbers, waarvan dan een stuk tussen de bakhelften lag. Op zo'n rubber kon ik zo gauw niet de hand leggen, dus ik schafte een paar meter benzineslang van een brommer aan en ritste die met een Stanley mes (dat is immers ook een perfectly British stukje gereedschap) over de hele lengte in en klemde het met de open kant over de beide bakhelften. Eerst plaatste ik dan het originele rubber er nog over heen, maar dan werd de rubberzool eigenlijk te dik voor de aluminiumstrip en bovendien bleek dat eigenlijk nergens meer goed voor. Met deze oplossing werd de bak niet volledig oliedicht, maar het olieverlies werd er enorm door gereduceerd; t.o.z. van de fabrieksaafdichting.

Later leek mij een laag rubber ook wel genoeg - ik haalde de bak toch ongeveer maandelijks open om een dynamo te vervangen - en liet ik een rubber slang weg. Dat bleek inderdaad niets uit te maken, dus ik heb het daar naderhand maar bij gelaten.

Voor mij is derhalve al dat gedoe met kit de moeite niet waard; ik verlies na een lange, hete rit twee druppels, maar ik ben mij ervan bewust dat, dat alleen met een perfecte bak en een heel goede aluminium band (die trouwens bij het onderdelenfonds verkrijgbaar is) te realiseren is.

Ook ik wil, in navolging van de ex-redacteur, mijn oplossing ventileren. Deze is simpel doch doeltreffend. Probeer een aluminium primaire bak op de kop te tikken, deze waren vanaf 1958 standaard op de AJS/Matchless. Ik heb een blok uit '54, hier hoorde dus de bekende rubberen ring en aluminium strip bij. De aluminium bak monteren met een beetje blauwe siliconen pakking, klaar. Nadeel van deze oplossing is dat je je dynamo zo niet kwijt kunt, want vanaf 1958 is het elektrische systeem ook veranderd, voor de gelijkstroomdynamo kwam de rotor en stator in de plaats, op het achterdeksel van de aluminiumbak zit geen gat voor de dynamo, dus geen licht. Voor mij geen bezwaar.

loeki