

Ais/Matchless vereniging MOTORMERKWAARDIGHEDEN

„UIT DE PRAKTIJK”

VERZAMELD DOOR HAN HARMSZE

Voordat nu alweer 64 jaar geleden MOTOR wekelijks verscheen (toen nog onder de naam „Het Motorrijwiel”) wijdde het KNAC-blad „De Auto” wekelijks enige bladzijden aan „Motorwielrijden”. Behalve de officiële mededelingen van de (K)NMV bevatte deze rubriek o.a. een „Vragenbus” om de motorrijders van toen wegwijs te maken in de technische doolhof van het prille vervoermiddel. Hoe wijs, dat is aan u ter beoordeling, maar voor alle zekerheid: de adviezen zijn meer tot vermaeck dan ter leeringhe...

Bandepech

Vr.: Hoe maakt men bandafnemers?

Antw.: Van hout en men neme bij voorkeur eikenhout. Zijn deze niet sterk genoeg, dan gaat men naar de slager en maakt men ze van platte beenderen.

In geval van bandepech is het nuttig een paar katrolletjes en een eind touw bij zich te hebben om de machine aan een paal of boom op te hijsen, hetgeen handiger is dan gebruik te maken van de standaard.

Vr.: Kan men op een lege achterband doorrijden om snel naar een plaats te komen waar men kan repareren?

Antw.: Het moet niemand verwonderen als men bij de opening van de band vindt, dat het ventiel uit de binnenband is gerukt.

Ontkolen

Om te voorkomen dat zich in de cilinderkop en tegen de zuiger een korst vormt kan men een rijwielkogel van 3/16" in de cilinder plaatsen door de bougie even los te nemen. Deze kogel danst dan tijdens de snelle bewegingen van de zuiger op en af en botst aan alle kanten tegen de cilinder en het bovenvlak van de zuiger, waardoor telkens een stukje kool losgemaakt wordt en dat verlaat dan de cilinder tijdens de uitlaatperiode. Zodoende blijft de expansiekamer steeds metaalblank.

Versnellingen? Overbodig!

Vr.: Moet een gewone toermachi-

ne twee versnellingen hebben?

Antw.: Voor de gewone machines, waar zo weinig mogelijk zwaarwegende delen van pas moeten komen, zijn versnellingen een overbodige weelde. De mening van de fabrikant Eysink is: „Twee versnellingen leveren wij sporadisch, vnl. omdat het teveel omslag en krachtverlies geeft, terwijl de behoefte eraan zich in ons vlakke vaderland slechts weinig doet gevoelen.”

Licht-tips

Een modern probleem is het doorbranden van (achter)lampjes. Vroeger waren er de door de wind uitgeblazen (carbide)lampen. Die waren dan wel zo weer aangestoken, maar als het uitwaaien vaak gebeurde, raakten de lucifers op.

Vandaar deze tip: neem een poetslap, draai hem om een stokje en bevochtig hem met benzine. Laat dan de motor met veel gas op de standaard lopen, zodat er vlammen uit de knalpot komen. Draai desnoods de uitlaatpijp los of zet de vrije uitlaat open. Steek daarmee de poetslap aan en hiermede de lamp. Het gelukt steeds.

Nóg een licht-tip: De lantaarn ging uit wegens gebrek aan carbide. We hadden op zak een van die nieuwe vuurmakertjes, die een vlammetje ontsteken door het deksetje open te drukken. We ontstaken het en hingen het vuurmakertje met een draadje in de reflector. Als het was uitgebrand: bijvullen met benzine kan op een stoomfiets

gauw genoeg plaats hebben. We bereikten er veilig mee het huis.

En dus, motorrijder van nu: uw sigarettenaansteker in de koplamp als uw licht eens uit mocht vallen!

Onnozel...

Vr.: Door aanlopen van de rem zijn van mijn voorwiel aan de linker kant de spaken doorgeschuurd waarvan enige tot bijna op de helft. Zou dit gevaar kunnen veroorzaken?

Antw.: Voor de veiligheid raad ik u aan de beschadigde spaken te vernieuwen.

Motorkleding

Vr.: Is het voor het berijden van een tuf-tuf nodig een leren jasje en een stofbril aan te schaffen?

Antw.: Leren jas en stofbril zijn uit de mode. Het gaat even goed met een niet te lange overjas en zonder bril.

Vr.: Dient men 's winters bij het motorrijden nog bijzondere maatregelen te nemen?

Antw.: 's-Winters moet men zich goed warm kleden en erop letten dat de motor behoorlijk gesmeerd wordt.

Om de handen warm te houden kan men in het stuur kleine gaatjes boren. Men maakt een aftakking van de uitlaatpijp naar het stuur en de uitlaatgassen zullen het stuur en de handen verwarmen.

Zoek het maar uit!

Vr.: Wat is het verschil tussen een motorcycle en een motocyclette?

Antw.: Een motocyclette is een tweewielig motorrijwiel, terwijl een motorcycle altijd drie of vier wielen heeft. Een tweewieler met vóór-, zij- of aanspanwagen is echter een motorcycle; de oerbetekenis van een motorcycle is een 2- of 3-wieler voor slechts één persoon ingericht. Een Frans ingenieur gaf de volgende definitie van een motocyclette: „Een fietsinstrument op twee wielen, voorzien van pedalen en in beweging gebracht door een motor van 2½ tot 2¾ pk. Het is een gevaarlijk

instrument zowel voor passerende voetgangers als voor de ruggegraat van de berijder”.

Zwaar of licht?

Vr.: Kan ik beter een zware machine kopen dan een lichte?

Antw.: Wij zijn besliste tegenstanders van motorrijwielen zwaarder dan 3 pk. Een maximum snelheid van 40 tot 50 km is voldoende. Het aldoor opvoeren van de capaciteit van van de motoren en het zwaarder bouwen van het frame zal uitlopen op de totale ondergang van het motorwielrijden. Slechte raadslieden voor de fabrikant zijn jongelui, die met sneltreinen willen concurreren. Ze vormen niettemin de minderheid en één fabriek kan ternauwernood door hen bestaan. Het grote publiek begeert een betrouwbaar, niet te zwaar, handig toer-instrument.

Hoe is 't mogelijk!

En dan was er ook nog de klacht van een verontwaardigde lezer, wiens stoomfiets niet te berijden was omdat de motor om de haverklap vastliep, hoewel hij toch smeerde met de beste kwaliteit... vaseline!



Al meer dan 2 jaar ben ik nu bezig mijn G 80 S uit '57 op te knappen die, letterlijk en figuurlijk, tot op de draad versleten was. De meeste bouten en moeren waren kapot gesleuteld. Voor de nieuwe zuiger moest ik een hele overmaat overslaan etc etc. Onlangs belde Henk Haverkort me op i.v.m. een bestelling, hij vroeg terloops hoeveel fietsen ik nu eigenlijk aan het opknappen was. Eentje maar, was mijn eerlijke antwoord. Stille aan de andere kant van de lijn. Je kunt dus wel nagaan dat het een prijzig project is geworden. Maar in juni hoop ik dat ze klaar is en dat ze als herboren op 36 jarige leeftijd weer kilometers zal gaan vreten.

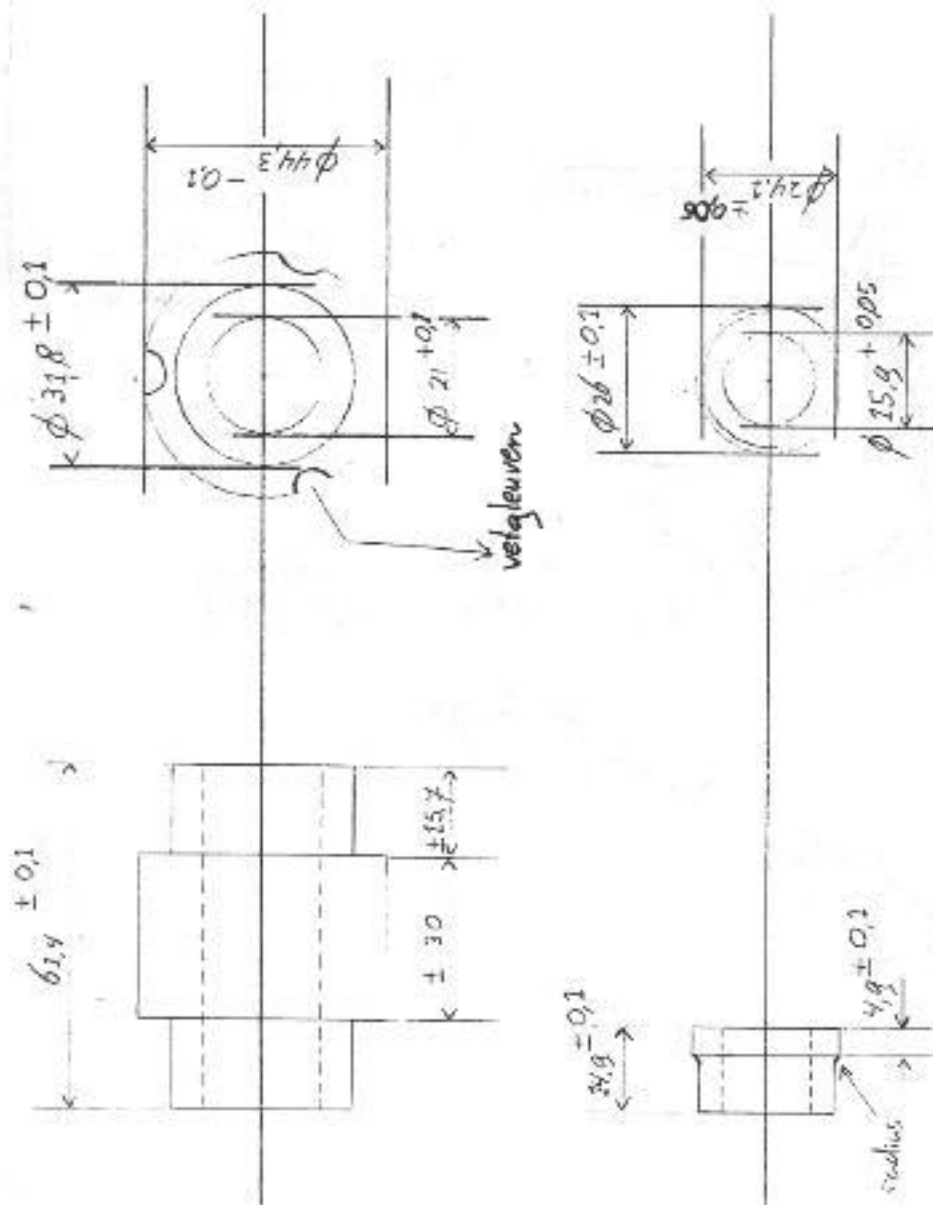
Een van de problemen die ik tegenkwam waren de lagers van het AMC achterwiel, die met de beruchte ringetjes en vetkeeringschaaltjes. Originele zijn verkrijgbaar maar niet te betalen. Beter gezegd ik wil het er niet voor betalen. Johan Geertshuis had vevangingslagers van Timken voor me, diameter is hetzelfde, de rest lijkt er echter niet op. Je moet dus de afstandbus aanpassen, hoe? Dat wist johan ook niet. Na wat denk en meetwerk ben ik tot de volgende oplossing gekomen: zie tekening. De rest van het samenstel blijft daarbij hetzelfde, evenals de manier van in en uitbouwen. Ook de vetnippel blijft zijn functie behouden. Een vriend heeft de bussen voor me gedraaid en ze zitten nu perfect in het achterwiel gemonteerd. De lagers zijn dus van Timken Kegellager nummer 05082 en lagerschaalnr 05175. De grote bus vervangt afstandbus nr. 021586, van het kleine busje heb je er twee nodig in plaats van afstandbus 021608.

Nog twee praktische wenken: Ik ondervond nogal wat problemen met de grote schroefdraden waar je geen tappen voor hebt, vuldoppen voorvoork, afstelling wiel lagers etc. Een paar gangen aandraaien en dan geen millimeter verder te krijgen. In een helder moment heb ik het toen eens met kleppolijst pasta erop geprobeerd; flink heen en weer draaien schoonmaken en opnieuw heen en weer. Een saai werk maar stukje bij beetje win je draad en na een tijdje loopt alles weer zoals het hoort.

Volgende tip: Het uitboren van stelnippels. Deze zijn van messing of iets dergelijks. Een metaalboortje heeft de nijging om te 'happen' in dit materiaal. Dit is te voorkomen door de snijvlakken met een wetsteen iets minder scherp te maken.

Dan heb ik tot slot nog een **VRAAG**, waar zit de veer van de zijstandaard aan het frame bevestigd? Ik heb al onder verschillende Matchlessen en AJS- sen gekeken maar nergens een fraaie oplossing gezien. Ondertussen heb ik met een andere veer een goed functionerend geheel gefabriceerd, maar ik blijf de veer tegenkomen en de vraag 'HOE ZIT DAT NOU'????? Naar wat ik zoal gezien heb is het een 'niet klagen er zit een veer aan' constructie, of ben ik de enige die het niet ziet?

Met groeten, Ed Spaargaren.



Allen Baatje

NIEUWS VAN DE ONDERDELENCOMMISSARIS

Nieuw in het onderdelenfonds:
LUCAS zijlamp-rubbers, voor bouwjaar 54 en verder
Bestelcode: Q 991, prijs: F 7,25 per stuk.

Pronken met andermans veren

Wie mij enigszins kent weet dat, wanneer ik een bijdrage lever aan SG met een zekere technische inslag, het zelden of nooit gaat om een door mijzelf bedachte en uitgevoerde modificatie. Daarvoor ben ik gewoon te onbeholpen op dat gebied. Ook deze keer is dat het geval. Ik dank de tip en de gegevens deze keer aan niemand minder dan onze voorzitter, die het overigens allemaal - naar eigen zeggen - al evenmin zelf bedacht heeft. Ik wil daarmee natuurlijk niet impliceren dat hij net zo onbeholpen is als ik. Wat is het geval? Na de grondige en zorgvuldige (meende ik) revisie en inbouw van een 500cc één-cilinder blok in mijn trouwe 56-er G3LS in 1997 had ik afgelopen zomer een paar duizend kilometer zonder problemen gereden. Wat mij echter in toenemende mate stoorde was nogal wat herrie van het kleppenmechanisme. Op naar Jan van den Heuvel dus, mijn Tilburgse motorgoeroe. Hij luisterde met de stethoscoop en kwam tot de conclusie dat het ruimte op het bronzen lagertje moest zijn in het centrale tandwiel dat de nokken aandrijft. Er zal wel een naam voor zijn maar mij is die onbekend.

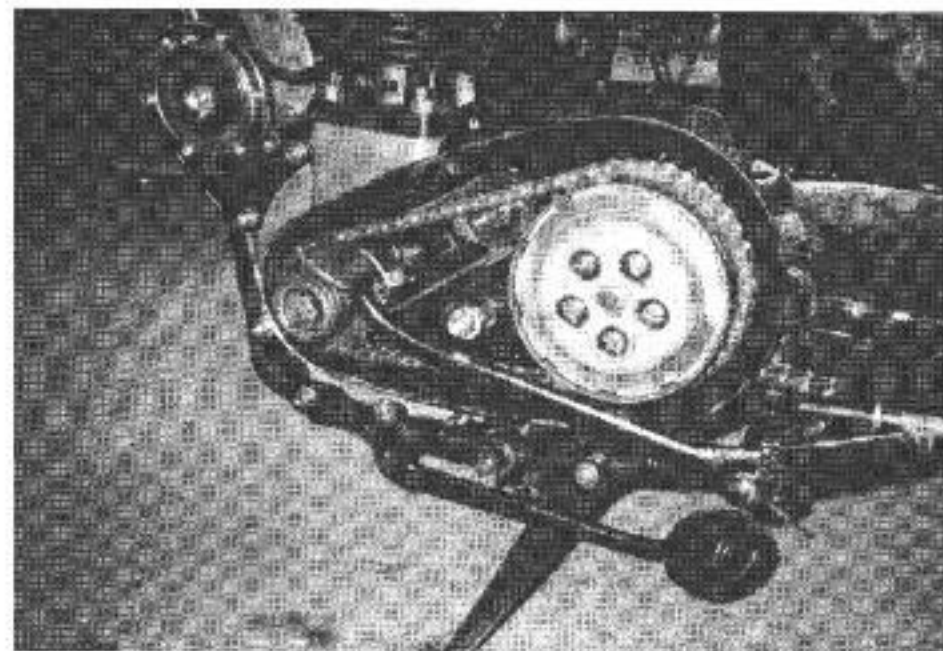
Defecte nokvolger

Veel haast had het niet; de motor zou hierdoor niet plotseling in elkaar draaien, dus ik stelde de reparatie uit tot de winter. Helaas bleek toen het bronzen busje in prima conditie. De nokvolger van de inlaatklep was echter door de geharde slijtvaste laag heen gesleten en er had zich aan de onderzijde een rond putje gevormd. Het viel mij behoorlijk tegen, niet omdat zo'n nokvolger veel kostbaarder is dan een bronzen lagertje, maar vooral omdat deze reparatie het helemaal opnieuw uit- en inbouwen van het blok impliceerde. Anders kun je de nokvolgers immers niet uit en in het carter stoken.

De Engelse Motorwinkel kon mij aan de vereiste onderdelen helpen en in de loop van de winter is het blok uit elkaar geweest. Omdat ik er nu toch mee in mijn handen stond, heb ik ook de krukas laten balanceren, wat ik in 1997 niet had laten doen.

Fiton ringen

Ook had ik nu de gelegenheid een olie lekkage (moeilijk te geloven misschien bij een Britse motor, maar mijn AJS is niet altijd 100% oliedicht) langs de rubberen "afdichting" (*such as it is*) bovenaan de stoterstanghulzen op te lossen. De standaardrubbertjes uit een pakkingset hadden er toen al met al twee jaar en vijfduizend kilometer opzitten en met name dat aan de inlaatzijde was vrijwel zo hard als bakeliet. Het "rubber" materiaal dat in zo'n pakkingsetje wordt gebruikt is kennelijk van inferieure kwaliteit. Ik heb nu een aantal fiton (een woord dat ik van Louis de Grave heb geleerd) O-ringen toegepast en het geribbelde oppervlak dat dan de buitenzijde vormt met siliconenpakking opgevuld. Het resultaat is veelbelovend; na ruim 3000 km is de cilinder nog kurkdroog, wat ik overigens in het verleden met de "ouderwetse" materialen ook wel heb meegemaakt. Het blok is er vervolgens zonder dat er verder veel aan veranderd was weer in gegaan, want er was natuurlijk niet veel nodig. Jammer dat wij die nokvolger niet beter onderzocht hebben in '97, dan was die hele uitbouw deze keer niet nodig geweest. Ik zou dan alleen de kop verwijderd hebben, want zo'n olie lekkage mag dan voor veel clubleden acceptabel zijn, ik heb



er een hekel aan. Bovendien kan ook een Brits blok, met moderne pakkingsmaterialen, veel beter afgedicht worden dan 50 jaar geleden en ons milieubesef is sedertdien ook wel wat toegenomen.

Aandrijving dynamo

Intussen lag de halve motorfiets uit elkaar en dan kom je van het één in het ander. Ik reed al sinds 1982 met een elektronische 12V-converter, en heb daarmee jaren probleemloos laadstroom gehad. De eerste heeft het zo'n tien jaar en duizenden kilometers volgehouden, is uiteindelijk kapot gegaan en heeft toen natuurlijk de dynamo in zijn val meegesleept. In 1995 is een nieuwe ingekomen en een andere dynamo en die combinatie draaide inmiddels ook al weer enkele duizenden kilometers.

Alles functioneerde ook nu nog maar - waarschijnlijk omdat ik een *semi-fluid grease* toepas in de primaire bak - het dynamokettinkje had (net twee jaar geleden vervangen en maar ca. 5000 km gedraaid) betere tijden gekend. Ik besloot de zaken gelijk grondig aan te pakken: een echte *belt-drive* erin! Ik wist dat Peter Bos hetzelfde had gedaan en heb alle informatie aan zijn voorbeeldig telefonisch geduld te danken.

Wellicht heeft het hele verhaal al eerder in SG gestaan maar dan nogmaals in een notendop.

Men koopt bij een bedrijf in aandrijftechniek (in mijn geval Wielens in Groningen) de volgende onderdelen: 2 tandriemschijven (5m09-32 en 5m09-40) en een riempje (5m-0475-7). Dat kost bij elkaar ca. fl. 100,-. De schijven zijn veel te dik voor de primaire bak en hebben aan weerszijden een flens. Op een draaibank moet er bijna de helft van afgedraaid worden, waarbij je één flens links intact houdt en één rechts, om het riempje netjes in zijn baan te houden. Het dynamotandwiel op de kruktaap moet worden afgedraaid en de grootste schijf pas worden gemaakt om er overheen geperst te worden. Peter Bos heeft enkele puntlassen aangebracht voor de borging, maar wij hebben een krappe maatvoering gehanteerd en de zaak vervolgens muurvast geperst. De andere schijf moet worden uitgedraaid om pas te worden gemaakt voor de dynamo, net zoals dat met het originele tandwielletje gebeurt. Vervolgens is het van groot belang de dynamo keurig axiaal op het blok te monteren, zodat het riempje perfect uitgelijnd kan worden.

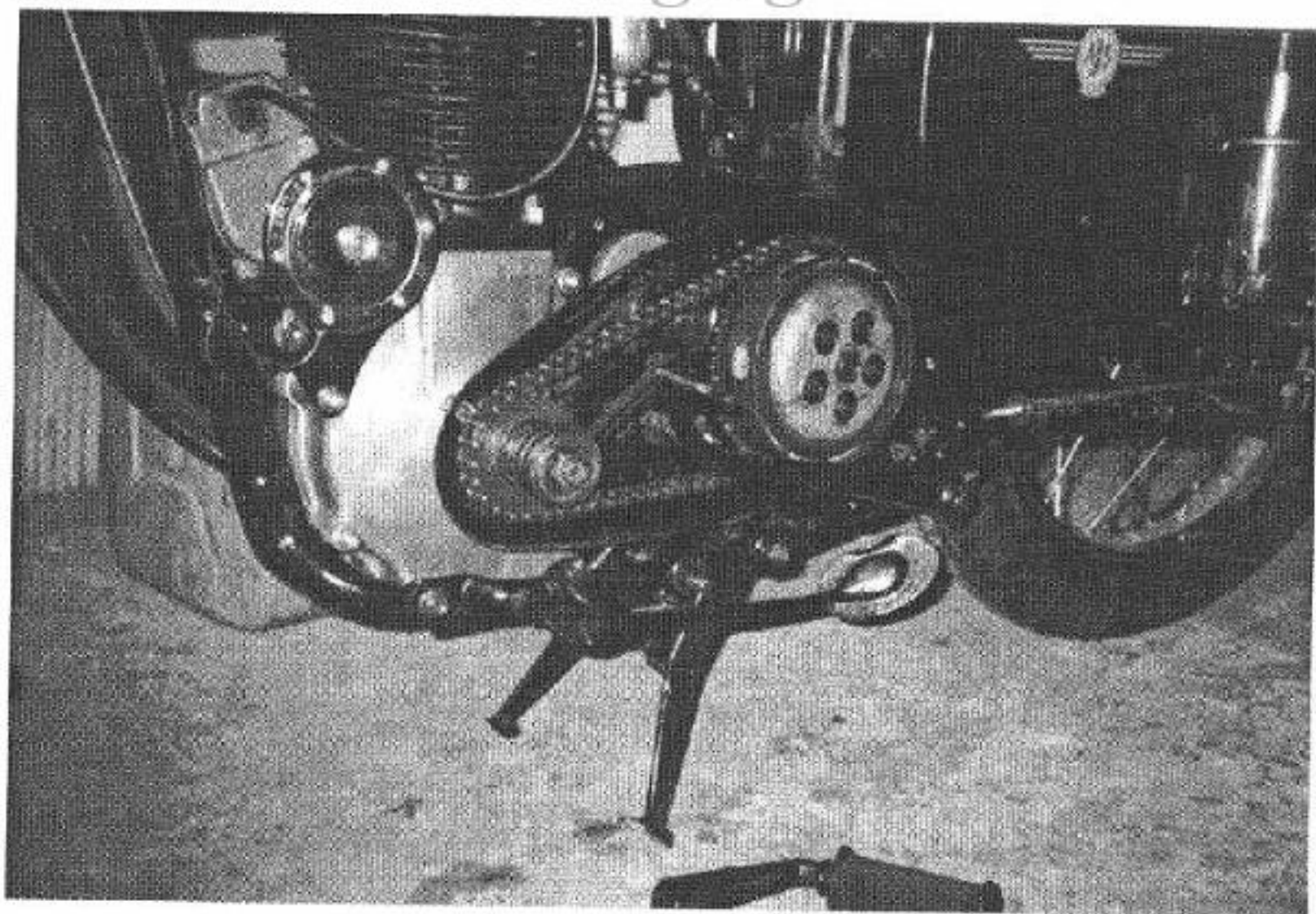
Kennelijk heeft Jan van den Heuvel, die 90% van het praktische werk heeft gedaan maar daarbij door mij zeer is aangemoedigd, dat allemaal netjes gedaan. Ik heb er inmiddels 3000 km opzitten en alles functioneert perfect. Ik ben er bijv. met Pinksteren mee naar Norfolk gereden zonder het geringste probleem, maar daarover later.

Cosmetische opknappbeurt

Zoals gezegd, de zaak lag nu toch helemaal uit elkaar. Ik heb mijn motor in 1972 in lopende toestand van het leger gekocht voor fl. 600,- en ben er in 1976 mee gaan rijden, na een grondige revisie en een metamorfose naar de burgeruitvoering. Dat hield in dat lakwerk, chroom e.d. deze winter ook al weer voor het merendeel zo'n kleine 25 jaar oud waren. Het mooie was er wel enigszins af. Maar ja, veel motorfietsen halen die leeftijd in hun eerste levenscyclus niet.

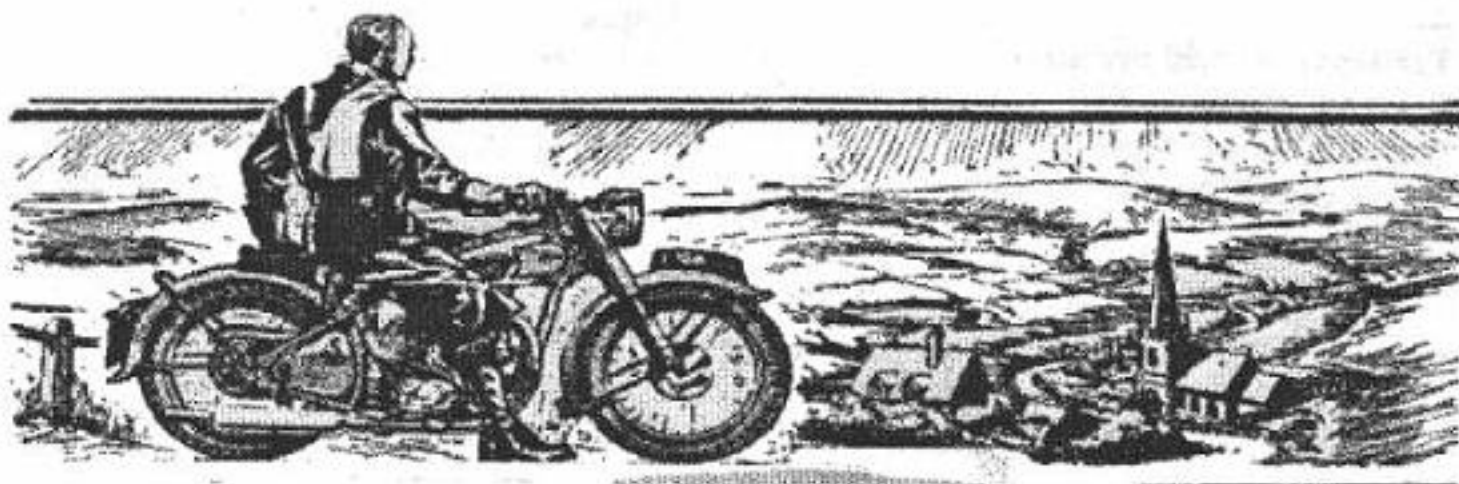
Het achterdeel van het frame, de olietank en het accu- en regelaarbakje zaten nog steeds in de 25 jaar oude Sikkens spuitlak, geen rommel maar intussen wel oud geworden. Nu hoor je veel liefhebbers erover dat een frame bij voorkeur gemoffeld moet worden. Dat heb ik zelf ook jaren gevonden maar de glans vind ik dan vaak wat teleurstellend. Bovendien staat mijn motor in een verwarmde garage, wordt er in een goed seizoen 4000 km mee gereden en dan nog zelden in nat weer. Niet echt iets voor een heavy duty lak, lijkt mij.

Ik heb het frame dan ook netjes met 600 waterproof geschuurd, het met thinner ontvet en er vervolgens met de kwast twee lagen corrosiewerende, vullende primer op aangebracht. Die primerlagen steeds luchtig geschuurd en daarna de zaak met een goede kwast afgelakt met Teoflux autolak, voorzien van een zgn. kwastverdunner. Ik ben over het resultaat meer te spreken dan over het spuitwerk uit 1975. De lak zit er op deze wijze lekker dik op en op al die ronde buisjes trekt het prachtig glad. Olietank en kastje durfde ik zo niet te doen, omdat dat wel heel gezichtsbepalende vlakken zijn. Ook die heb ik geschuurd en met primer behandeld. Deze keer primer uit een spuitbus, omdat ik het spuiten wilde oefenen. Dat ging natuurlijk in eerste instantie met korrelige, schrale vlakken gepaard en op andere plaatsen met zakkers. Bij de primer geeft dat niets; je schuurt de zaak weer een beetje op en doet het opnieuw.



De eindlak heb ik er ook uit een spuitbus op aangebracht, na de spuitklare delen op enkele houtblokjes in een met de stofzuiger gereinigde kartonnen doos te hebben gelegd. Dit om te voorkomen dat er veel stof zou neerdalen. Ik was en ben over het resultaat heel tevreden. Als ik nog eens een motor restaureer, doe ik de lakbehandelingen weer net zo. Ik zou niet graag een autoscherm zo afwerken met een metalliquelak, want op zo'n groot vlak zie je natuurlijk elke ongerechtigheid. Maar een simpel motortankje met zwarte glanslak is echt geen probleem.

Peter van der Schee - Tilburg



Ajs/Matchless vereniging

Sleutelverhaaltje

De ALV zit er weer op. Daar kijk ik altijd weer naar uit, omdat het genieten is tussen die dutsen die allemaal een klap van de Engelse kickstarter hebben gehad.

Nadat ik Henk en Arie wat euro's had gesponsord – niet genoeg voor een skivakantie – werden natuurlijk wat problemen besproken met diverse clubleden.

Met Cees Zwinkels gepraat over zijn ontstekingsontwikkelingen o.a., met als resultaat: wat huiswerk voor de prototypes. Als je goed luistert naar alle kennis en wetenschap ben je een graad verder als je weer naar huis rijdt. Ook had ik nog een vraag aan onze redactie, Hans in dit geval: 'Als ik jullie wat e-mail of opstuur per diskette met foto, kunnen jullie dat dan pas maken voor de pagina's van de S.G.'?

Mijn typekwaliteiten zijn dermate beroerd, dat ik dat niet voor mekaar krijg. Bij weinig gebruikte letters zoek ik soms zo lang dat de figuurtjes van Davinci op het scherm alweer voorbij trekken.

Geen enkel probleem, volgens Hans en Vincent. In de loop van het gesprek blijkt, dat Ans ook een belangrijke rol speelt in de samenstelling van de S.G. Deze mensen mogen van mij ook op skivakantie (geintje van ALV). Gelukkig zijn er diverse fanatieke rijders die met hun schitterende reisverslagen de S.G. vullen. Mijn ritten komen niet tot in Engeland of Portugal, laat staan tot de Noordpool. Dus daar kan ik niks interessants over schrijven. Over technische dingen dan?

De laatste 5 jaar heb ik een Norton Dominator 1957 gerestaureerd, ook niet zo geschikt voor een S.G. verhaaltje, ondanks dat het een beetje familie is van de Matchless en A.J.S. Ik wil wel effe vermelden dat ie erg mooi is geworden en ik er apetrots op ben.

Maar m'n beide zonen rijden toch liever op de Matchless of A.J.S, beide 350cc.

Zij vinden het geluid mooier en dat oogt wat ouder, met andere woorden: ze trekken met deze wat meer aandacht.

Waar ik wel iets over kan schrijven is mijn manie om overal een hulpmiddeltje of een stukje gereedschap voor te maken, wat het sleutelen gemakkelijker maakt.

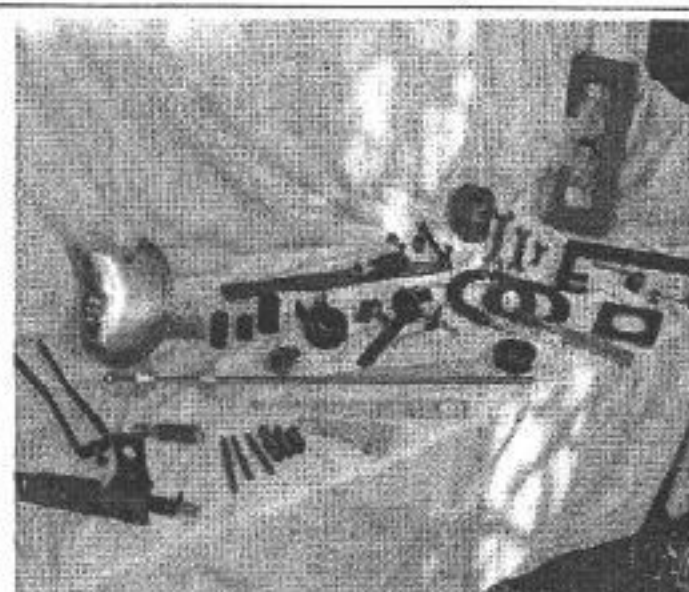
Achter een schuifdeurtje heb ik alles opgespaard wat ik in de loop der tijd geproduceerd heb aan eigen gemaakte toestandjes, van vlug gebogen beugels tot hoogstaande werkstukjes.

Ik heb het spul op de tuinbank uitgestald en gefotografeerd. Er ontbreken nog wat dingetjes o.a. 't setje voor het uitpersen van de nokvolgers. Dat lag op een vergeten ander plekkie.

Die heb ik trouwens maar ooit een keer gebruikt, alleen vanwege het feit dat de nieuwe gekochte volgers niet erg fraai waren gemaakt. De groeven van het draaiwerk waren nog zichtbaar onder het slijpwerk. Al met al niet veel beter als wat er in zat. En ik heb ook nog zo 'n angstig vermoeden dat de onderkant van de nokvolger niet helemaal zuiver haaks op de steel is geslepen, zodat bij het draaien van de nokvolger de klepspelings varieert. Daarom wil ik ze binnenkort nog een keer demonteren, nameten op de draaibank, en zonodig justeren. Eventueel kan ik de oude nog monteren. Die heb ik nog steeds bewaard. Ik gooi ook niks meer weg sinds ik op

beurzen heb gezien wat voor versleten spul nog te koop is

Niet op de foto: setje voor het uitpersen van de nokvolgers en bussen en een gedeelde ring om het distributietandwiel van de krukas te trekken. Trekker voor big-end- diverse kalibers o.a. voor het gat van klepsleider en klepsle- trekker voor het lager van



Bijgaande foto geeft een overzicht van mijn tweede hobby.

de dynamo- trekker voor de bronzen bussen van de nokkenassen- sleutel om de haarspeldveren te monteren.

Twee lange plaatstalen sleutels voor o.a chromen doppen van de voorvork, kettingwielmoer etc,- conische bussen voor het inpersen van de rubbers van de jampots- met rubber beklede klemmen om de bussen van de jampots vast te houden- lange stalen pen met twee conische ringen om de balhoofdstand te controleren- twee maal koppelingsplaat- klepveertang- drie speciaal verslepen steeksleutels en nog een gekochte vliegwieltrekker uit m'n bromfiets periode.

Voor het spuiten (in m'n tuin op een oud campingtafeltje): het vorkje om de bussen van de voorvork en de schokbrekers op te schuiven- afsluitdoppen met bevestigingsstrippen voor benzine en olietank. Op dat tafeltje kan ik ook nog een vrij groot zwenkwiel schroeven, onderste boven en zonder wiel. In dat draaigedeelte is van houten balken een ongelijke hoek gemonteerd met de benen omhoog (ook niet op de foto). Nadat de binnenkant van de spatborden gespoten zijn leg ik de spatborden over de houten hoek om de rest al draaiend af te spuiten.

Verder ligt er voor de Norton nog een trekker bij voor de tuimelaarassen, klembussen voor de zuigerveren, een opengewerkte distributiedeksel voor het afstellen van de kettingen en een steun die op de distributiekant van het Norton blok geschroefd is geweest, met daarin een klein slijptolletje om de ooit met de hamer bewerkte krukastap- waardoor de olie naar binnen word gestuurd- weer te herstellen. Nou dat is toch wel de moeite waard, zou ik zo zeggen. Er liggen ook nog dingetjes waarvan ik niet meer weet, waarvoor ik die ooit gemaakt heb.

Het los of vastdraaien van de bevestigingsmoer van een kettingwiel vond ik altijd 'n beetje lastig. Hoe hou je 't kettingwiel netjes vast?

Hiervoor heb ik deze oplossing bedacht, op deze foto zichtbaar.



Twee stalen strips (8 mm) met een paar bouten en wel zo op het kettingwiel te plaatsen dat, hoe harder je trekt, hoe vaster hij klemmt. Je kunt niet altijd met deze oplossing uit de voeten vanwege de ruimte of

afmetingen van het kettingwiel.

Een andere oplossing is: een liefst oude ketting, wel van de goede maat natuurlijk, aan het eind ongeveer 5 - 10 cm om te slaan en met een boutje door de ketting een lus te maken.

De lus leg je om de as of kettingwiel aan de andere kant en het andere open einde over of onder het los of vast te draaien kettingwiel.

Onnodig te vertellen dat de lus zo dicht mogelijk tegen het huis of lager aangelegd moet worden. Eventueel is een stukje koper pijp te gebruiken om een as te beschermen tegen beschadigen.

Het kan goed zijn dat sommige sleutelaars een andere en misschien wel betere manier hebben, schrijf dat dan in S.G. Tot nadere suggesties kan dit een simpele oplossing zijn.

Degene die met mij iets te doen hebben, hetzij thuis of op het werk, betitelen mij als een zeikerd, waarbij niet gauw iets goed is.

Dat wordt dan wel met een geintje gezegd, maar ik hou niet van die geintjes!

Wat is er nou mis mee als ik vertel, dat ik kortgeleden bij een door ons geliefd Engels motormerk, met een binnenband van een fiets of bromfiets, een verbinding tussen een ons aller Amal en een luchtfilter heb gezien? Daar is toch wel iets anders voor!

Bij m'n eerste opknapper heb ik ook een kegelfilter gemonteerd. Op de monobloc een verloop van alu gemaakt van schroefdraad binnen naar buiten 40 mm rond.

Bij Brezan een slang gekocht, binnen rond 40 mm, van grijs papier, eigenlijk voor verwarming van auto's bedoeld. Het zag er allemaal goed uit, totdat na een paar ritjes bleek dat door het vlotteren wel eens wat benzine in de slang terecht kwam. Die dan de lijm oploste en de papieren binnenkant de vrijheid gaf om richting gasschuif te vertrekken.

Weer naar Brezan en van het merk Gates zo'n prijzige uittrekbare alu oplossing meegenomen. Die zou wel tegen benzine kunnen.

Best tevreden met deze blinkende verbinding die ook onder alle invloeden mooi zou blijven! Helaas, in sommige situaties kan het gebeuren dat de knal in de Amal van hetzelfde kaliber is als in de demper, met als gevolg dat m'n mooie blinkende verbinding pleitte was. Ook niks dus.

Die grijze papieren slang ging per meter, dus daar had ik nog een stukje van. Na een rondgang door m'n garage werd een tube siliconenkit gelege

Ajs/Matchless vereniging

in een bakje en verdund met thinner tot een dunne vloeistof. Deze werd daarna met een oude tanden borstel in de slang aangebracht. Na ongeveer een week had ik de mooiste Hollandse (goedkoopste) oplossing.

Benzine en knal bestendig. De buitenkant werd nog verwend met zwarte schoenpoets, zodat het er gelikt en Matchless waardig uitzag.

Ook nog na 8 jaar en 3000 km.

Van siliconenkit (transparant) heb ik ook propjes gemaakt door een buisje van 8 mm vol te spuiten en te laten drogen. Ongeveer een maand of twee. Ik had namelijk bij m'n cilinder een koelrib laten repareren, die afgebroken was. Het zag er netjes uit, maar als je met een sleutel o.i.d. tegen aan tikte, kon je horen dat het niet goed zat.

Uiteindelijk zelf de eindjes van de las weer uitgeslepen en met een gietijzer elektrode nog eens over gedaan.

Ik had wel eens gelezen dat koelribben enorm trillen en lawaai maken, zodoende kwam ik op het idee om siliconen propjes tussen de ribben te zetten, vooral bij die aangelaste koelrib. Dus afstand tussen de ribben gemeten, maal 1.5 genomen, afgesneden en met een pincet er op een symmetrische wijze tussen geplaatst.

Volgens mij is siliconen ongevaarlijk voor onze motoren want bij veel vrouwen zit het ook zowat tussen de ribben, met dit verschil dat onze motoren toch langer mooi blijven.

Groetjes Riny Geurts

GRATIS PRIJSLIJST OP AANVRAAG

DE ENGELSE MOTORWINKEL

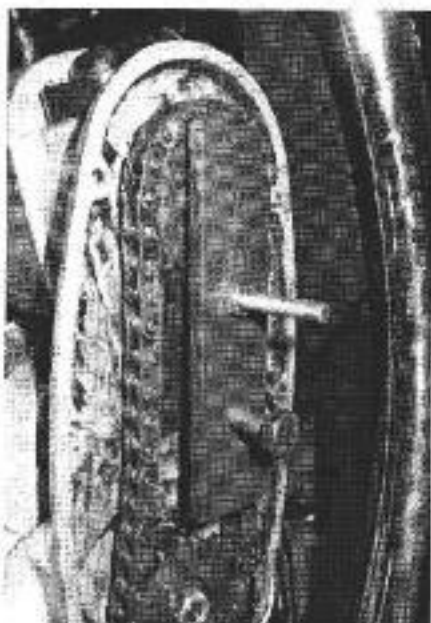
- Laagste prijzen met originele NORTON kwaliteits onderdelen
- Ex. legervoorraad TRIUMPH 3TA onderdelen
- Grootste assortiment BSA AJS MATCHLESS onderdelen
- Diverse Engelse occasions

03463-52536 Rademakerstraat 59
3769 BC SOESTERBERG

OPEN DOORDEWEEF 'S AVONDS EN ZATERDAGS TEVENS POSTORDERSERVICE

Sleutelverhaaltje (2)

Een paar S.G.-tjes geleden schreef ik in mijn verhaaltje dat ik de nokvolgers van mijn G3L niet vertrouwde. Deze heb een paar jaar geleden nieuw gekocht bij Peter 's Classic Bike. Sinds de montage van deze nokvolgers, die ook nog met die oude korte geleidingbussen werden geleverd, was het vrijwel onmogelijk om de klepspeling goed af te stellen. Ook was mij opgevallen dat tijdens het lopen de stoterstangen niet helemaal rond draaiden, maar een oscillerende beweging maakten. De kleppen waren bovendien nogal rumoerig, in het bijzonder wanneer het gas werd dicht



gedraaid.

Ja, wat een wonder zul je wel denken, dat komt omdat je de uitlaat niet meer hoort. Zelfs mijn oren die bijna rijp zijn voor een gehoorapparaat, die ook nog eens afgedekt waren door de helm, hadden deze verschillen duidelijk waargenomen. Mijn echtgenote zegt altijd, als ik iets tegen je zeg, dan hoor je dat nooit, maar wanneer je op de motor of in de auto zit, hoor je van alles.

Oké, terug naar die andere volgers.

Na het verhitten van het carterhelst de nokvolgers met behulp van het "nokvolgersuitpersgereedschapsetje" gedemonteerd en vervolgens in de draaibank gespannen.

Meetklok erbij, op de platte kant zover mogelijk naar de buitenkant gesteld en met de hand rond gedraaid. Bij de een was het 0,11 en bij de andere 0,13 mm scheef. Dat betekent dat die vlakke kant niet draaiend is geslepen.

Ook was de slijtage van deze, volgens mij imitatiedingen, in die paar jaar hetzelfde als van de oude, met dit verschil, dat die er 40 jaar in hebben gezeten.

Uiteindelijk heb ik die oude weer genomen, op de draaibank vlak geslepen, met oliesteen bewerkt en met de oude lange geleidingbussen gemonteerd. Nu draaien m'n stoterstangen weer keurige rondjes en het geluid is een stuk plezieriger geworden.

Maar na zo'n 50 kilometer, die m'n zoon Rick voor mij maakte, liep er een gluiperig oliespoortje langs de stoterstanghuls, ondanks alle nieuwe afdichtingen. Daar had ie nog nooit gelekt!

Ondanks creatieve oplossingen, nieuwe pakkingen en O ringen treedt er toch regelmatig wat vetigheid naar buiten, met als gevolg, dat er na eerst een tijdje gepoetst te hebben, het zaakje toch maar weer uit elkaar word gehaald.

De kickstarteras van m'n AMC bak is nu met twee O ringen afgesloten. Na diverse keren 'n O ring te hebben vervangen, heb ik twee O ringen op de slijpsteen zover afgeslepen dat ze naast elkaar in de uitsparing passen. Ze mogen niet te strak passen omdat de ring nog iets moet kunnen vervormen. Je kunt rubber wel vervormen, maar niet samenpersen. Nog een voordeel is, dat de twee ringen op de as iets naast het oude loopspoorje afdichten.

Mijn assortiment van hulpstukken is de laatste maanden uitgebreid met een simpel kettingwiel -geen trekkertje -maar drukkertje.

De aanleiding hiervoor was het verrekke slecht of niet meer starten van de A.J.S.

als deze een poos had stil gestaan. Soms liep het spul weer na het monteren van een nieuwe bougie, maar er zat duidelijk iets niet goed. Het was altijd spannend:

wordt het gereedschapkistje of de helm. Omdat ik niet van dergelijke spannende

situaties hou en helemaal niet als er soms transpiratie aan te pas komt, was het voor mij duidelijk dat dit opgelost moest worden.

Na wat "onderzoek" bleek dat de magneet geen vuurwerk meer gaf. Soms wel, soms niet. Ook het schoonmaken van punten - borstels gaf geen verbetering.

Ik was daar niet zo blij mee, want in '95 was dat ding door Mr. Lucas geheel gerehabiliteerd. Kosten - 300,- florijnen toen die tijd.

Maar om op m'n drukkertje terug te komen, ik moest dat kettingwieltje van de magneet af hebben, maar met een ketting zonder sluitschakel, is dat met een gewone poelietrekker een hoop geklungel en niet zo best voor de ketting.

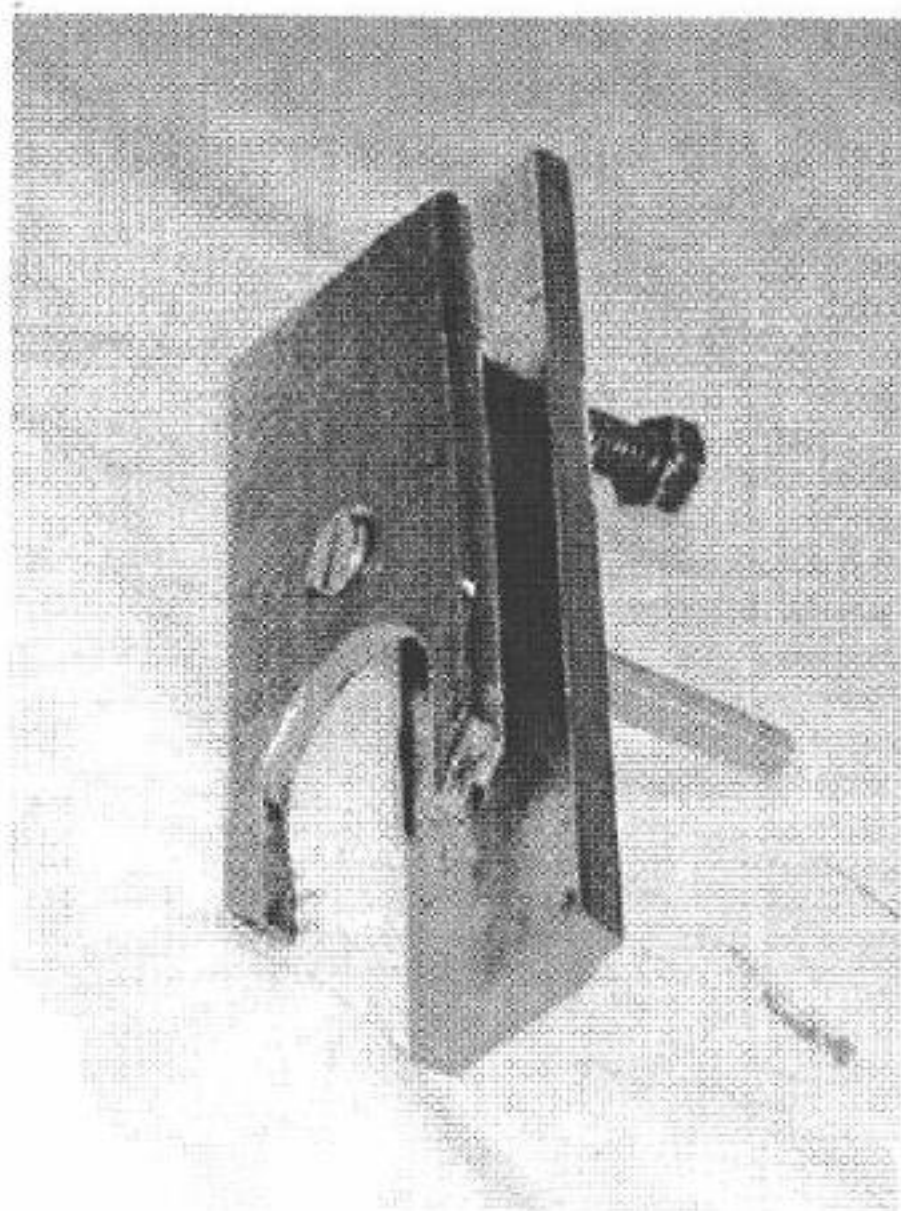
Om het geheel wat duidelijker te maken heb ik wat foto's gemaakt met m'n digitale camera LEICA Digilux 1 die ik tegen inkoop prijs van m'n baas heb''gekregen''.

Het zijn twee stukken strip van 5-6 mm dik en zo breed dat ze tussen de ketting passen. Er moet wel wat geboord-getapt- gezaagd en gevijld worden, maar dat is voor de meesten geen probleem lijkt mij.

Op de plek waar bout en de as van de magneet de strip raken is het beter om een putje te boren om het verschuiven tegen te gaan .

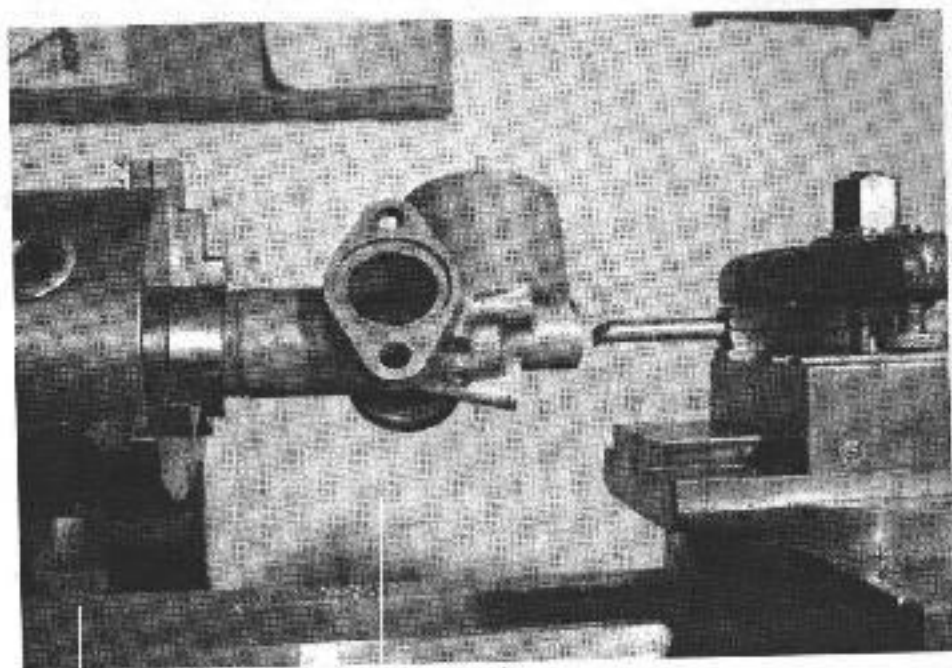
Strak draaien, tik met de hamer en de kettingwielen vliegen om je oren. Misschien is het wel verstandig om voordat je die tik met de hamer geeft, de helm op te zetten.

Riny Geurts.

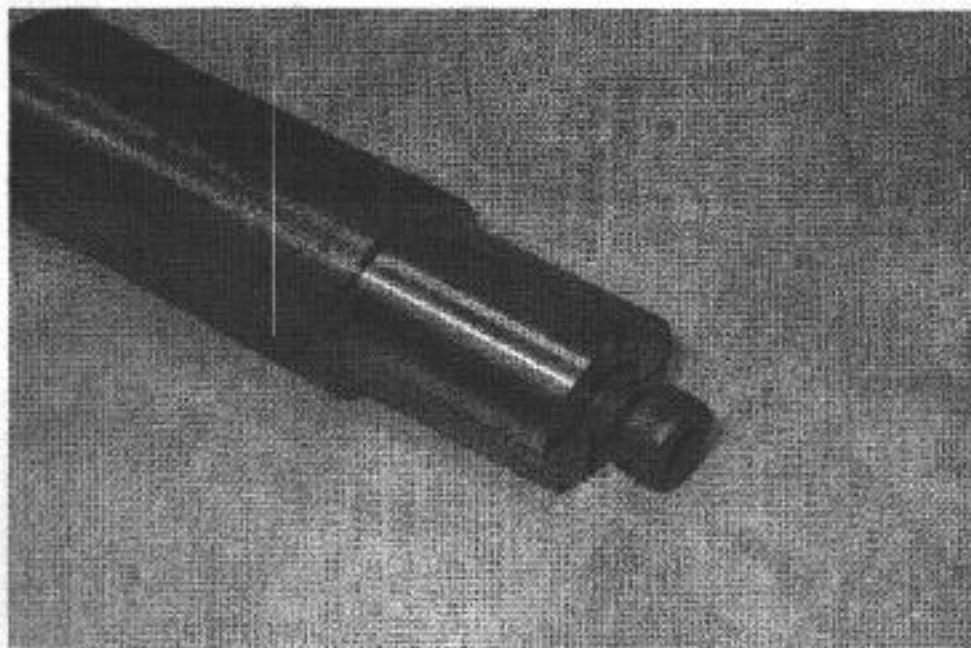


Sleutelverhaaltje 3

Een hele poos geleden- ik dacht dat het met een of andere jaarvergadering was- vroeg clublid R.B.te B. mij, hoe ik de carburateur had geklemd om het gat van de gasschuif uit te draaien. Ik werd een beetje overrompeld door deze vraag, omdat dat al gauw zo'n jaar of 8,9 geleden was. Ik had dat toen nog op m'n werk gedaan. Inmiddels heb ik zelf een draaibankje, dus ik hoef nu niet meer m'n lunchpauze op te offeren voor een stukje draaiwerk. Het ging hier om een monobloc en pas toen ik het huis van de carburateur in m'n vingers had, begon het me weer te dagen. Ja, als je een computer hebt met zo'n traag geheugen, steek je er gewoon een kaartje bij, maar met die oudere clubleden moet je gewoon wat meer geduld hebben. Ik had een stuk nylon zo afgedraaid, dat de carburateur met de gasschuifopening over de nylon doorn gedrukt kon worden. Een lichte 'perspassing', om vaktermen te gebruiken.



Het gat in het verlengde van de gasschuifopening kon op deze manier netjes in een lijn worden uitgedraaid, want daar klopte niet veel van. Zo weinig mogelijk, je zou kunnen zeggen, even kietelen, was voldoende. Voor de foto, die speciaal hiervoor in scène is gezet, heb ik geen nylon maar een gasschuif genomen, omdat ik dat stuk ooit voor iets anders heb gebruikt.



Als het uit de drickclauw is geweest kun je het voor de carburateur toch niet meer gebruiken omdat het eigenlijk niet slingervrij meer in te spannen is, zelfs al klok je hem uit.

Daarna weer een fris stukje materiaal ingespannen en pas gedraaid op het "nieuwe" gat. Gaatje geboord, getapt, carburateur crop, ring ervoor en vast geschroefd. En zo geschiedde het.

Eigenlijk is zo'n hulpstuk als op de foto nog mooier, want door de verzonken inbusbout aan te draaien, klem je de doorn perfect in het gat dat uitgedraaid is. Deze omgekeerde spantang op de foto is ooit voor een ander klusje gemaakt, maar dat is verder niet zo belangrijk.

Ajs/Matchless vereniging

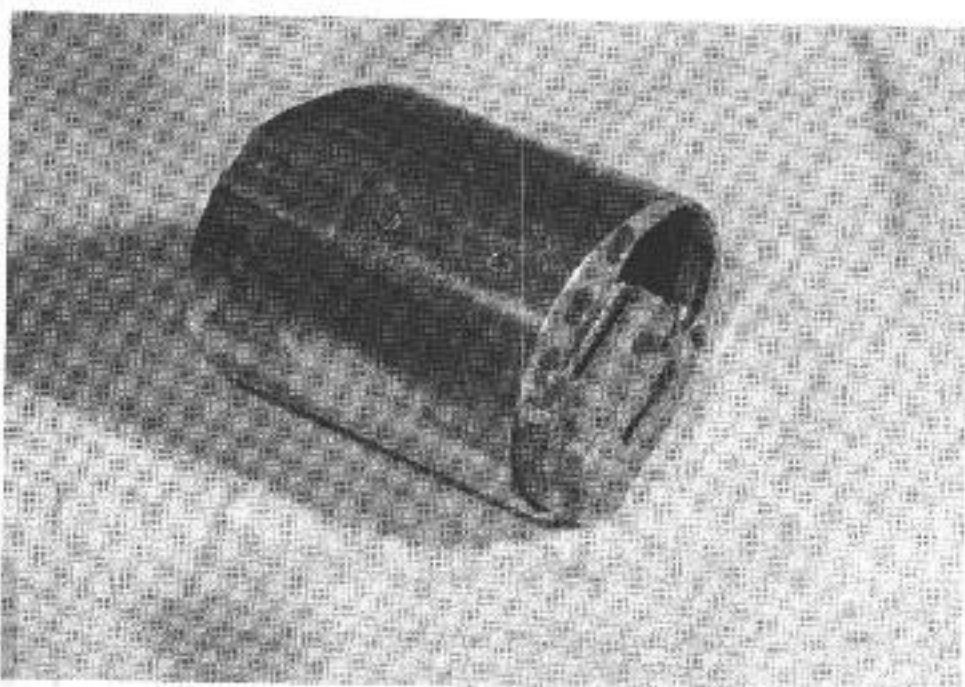
Satisfaction Guaranteed

Ik had nu wel weer een mooi rond en evenwijdig gat voor m'n schuifje, maar nog niks wat er in paste en om zo'n hele gasschuif na te maken, daar zag ik toch wel een beetje tegen op. Maar een oude stelregel van me - wie lui is moet slim zijn - hielp me aan een oplossing.

Ik heb dus alleen vervangen wat versleten was, bij de zuiger heet zoiets het 'hemd', geloof ik.

Nou, er werd een mooi passend messing hemd gedraaid, wel dicht aan een eind natuurlijk, omdat daar de bovenkant van de oude schuif nog in 'gebouwd' moest worden. Aan de binnenkant van het hemd werd nog een geleidingstrip geschroefd en klaar was "schuifje."

Aan schroefjes heb ik geen gebrek- of beter gezegd m'n baas niet; alle soorten lengtes-koppen, als het maar niet boven de 4 mm is. Ik heb ze voor de veiligheid maar met Loctite vastgezet, want het zal je maar gebeuren dat een van die schroefjes mee naar binnen wil.



En omdat de Matchless toch op dit moment, voor reparatie van dat olie spoortje langs de stoterstangbuis, open lag of los was- of hoe dat ook mag heten- was het een kleine moeite om m'n zelf gedraaide schuifje te fotograferen.

Satisfaction Guaranteed

Op de foto is te zien dat de boven kant van de oude schuif van binnen uit door de uitsparing is vastgeschroefd. Zo, dan heb ik die vraag toch nog beantwoord, al heeft dat wel wat lang geduurd.

Verder wens ik iedereen van ons clubje een gezond 2003 met een hele hoop fijne en veilige kilometers.

Riny Geurts.

MOTORCYCLE SHOP
LEO
British Bikes

OHMVEG 75 - 2962 BB ALBLASSERDAM - TEL/FAX 078 - 89 19 815
GEOPEND VAN DINSDAG T/M ZATERDAG VAN 9.00 - 17.00 UUR

VOOR ONDERHOUD, REPARATIE EN REVISIE