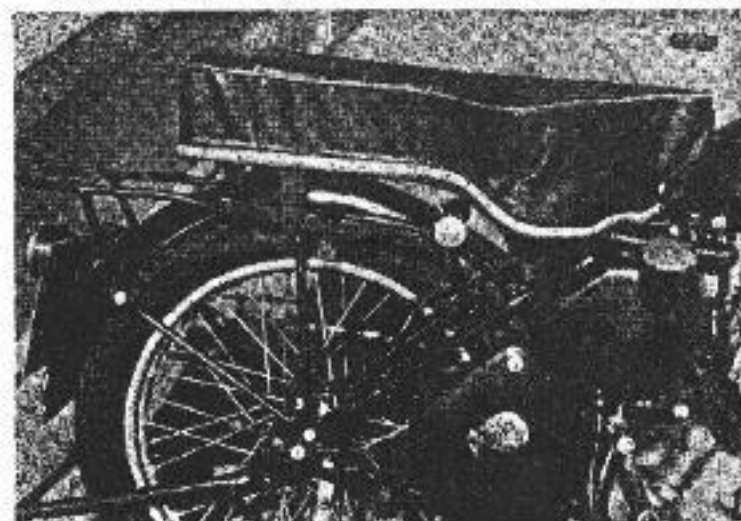


Noor machines zonder vereniging achterwielvering

Toen we onlangs voor de zoveelste maal de voorketting van de redactie Triumph stuk hadden getrokken, zagen we in de gauwigheid geen kans een ander vervoermiddel te lenen dan een gepensioneerd 600 cc B.S.A. zijklepper, luxueus uitgevoerd met een telescoopvoervork, maar zonder achtervering. Door een en ander was er nogal haast bij onze expeditie gekomen en zo hard het trouwe beestje lopen wilde, spoedden we ons Brabant in. Ze mogen dan beweren dat zijkleppers uit de tijd raken, maar we hebben het altijd een bijzonder prettig motortype gevonden en ook nu weer raakten we onder de bekoring van de gezonde rustige kracht. Het was vrij lang geleden dat we op onze eigen oude leger-Norton hadden gereden en we genoten zo van deze rit, dat we ons voornamen hem bij de eerste de beste gelegenheid toch weer eens rijklaar te maken. En nu begrepen we ook beter hoe het komt, dat er vandaag de dag nog zoveel motorrijders zijn die dankbaar gebruik maken van de talrijke goedkope aanbiedingen van die onverwoestbare dumpmotoren.

Het grote bezwaar tegen die dumpmotoren is echter het volkomen gebrek aan achtervering. Origineel zijn ze dan ook uitgerust met een zweefzadel, waardoor men dit gemis niet erg voelt, maar dit komt des te meer naar voren als men een duopassagier wil meenemen. De hoge zweefduo's zijn nu eenmaal in onbruik geraakt en ook al is er dan geen achtervering, toch wil men de motor een enigszins modern aanzien geven door het monteren van een buddyseat die volgens velen bovendien prettiger zit. Op onze rit hadden we echter voldoende gelegenheid om te constateren dat een vaste buddyseat op een motor zonder achtervering alles behalve bijdraagt tot het comfort en zeker voor een duopassagier op slechte wegen een marteling kan betekenen.

Vandaar dan ook, dat we bijzonder opmerkzaam werden toen nog geen dag later een lezer uit Den Haag, de heer Van de Gaag, bij ons langs kwam

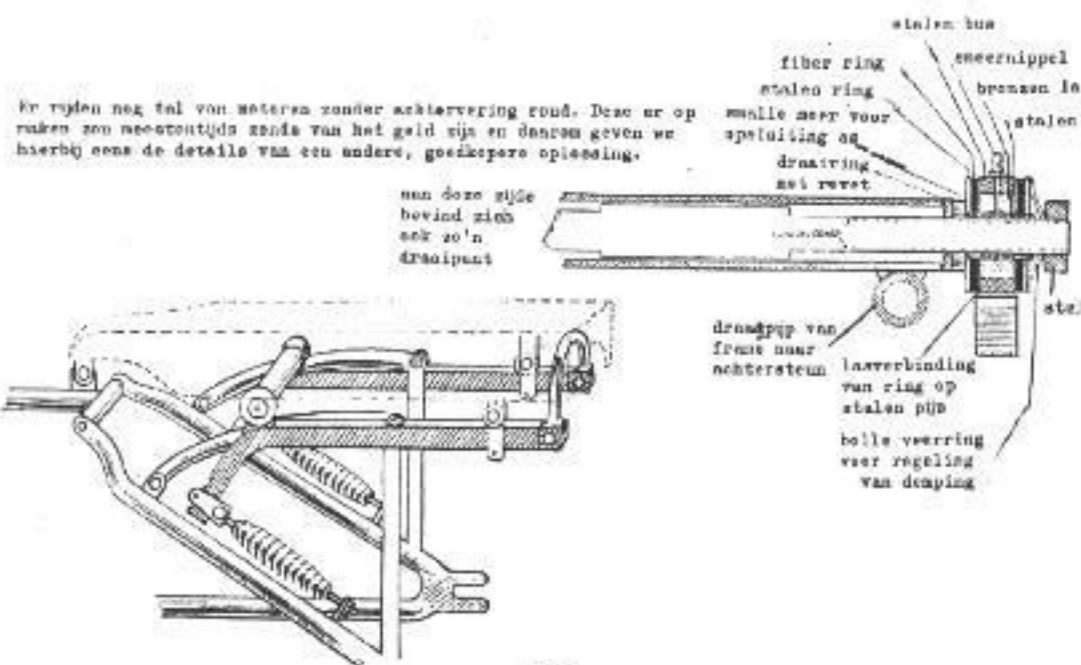


Hiernaast een verende buddyseat (juist ja, op een Matchless, red) die er in werkelijkheid minder rommelig uitziet dan de foto doet vermoeden en prima functioneerde.

om zijn zelfgemaakte verende buddyseat te laten zien. Natuurlijk hadden we al eens vaker pogingen in deze richting gezien, maar we vonden de constructie van de heer Van de Gaag wel dermate goed functioneren en tegelijk onopvallend op de motor aangebracht, dat het voor veel gebruikers van motoren met stijf frame prettig kan zijn om nadere details van zijn oplossing te vernemen. De constructeur was zelfs zo vriendelijk één en ander duidelijk in schets te brengen, zodat het eventuele navolgers wel erg gemakkelijk wordt gemaakt.

Misschien ziet vooral de tekening van het draaipunt er een beetje ingewikkeld uit, maar in principe is het toch vrij eenvoudig te maken en de diverse schijven plus de verende bolle ring dienen in hoofdzaak om een zekere mate van demping te krijgen bij het veren van de buddyseat, ongeveer op gelijke wijze als dat bij onze oude Webb vorken geschiedde door middel van wrijvingsaschokbrekers.

De as welke dit draaipunt vormt en door een buis loopt die dwars op het frame is gelast, zou men kunnen vergelijken met de as van een moderne verende achtervork. De zweefarm zelf, wordt dan gevormd door de vierkante buizen, die van achter onderling verbonden zijn door een onder de buddyseat doorlopende beugel. Men lette er goed op, dat de buddyseat niet op dit verende raam vast zit, maar er los bovenop rust, door middel van een aan elke kant gemonteerd rolletje. Dit is nodig, omdat de zitbank natuurlijk op de normale wijze met z'n punt ergens bij de tank scharnierend aan het frame zit bevestigd. Om te voorkomen dat de dubbelzit in onbelaste toestand te ver omhoog zou steken is een duidelijk zichtbaar stuitnokje aan weerszijden aangebracht en afgaande op het ontbreken van luk op het verlengde van deze stuitnok dient dit deel kennelijk ter geleiding van de buddyseat-zweefarm.

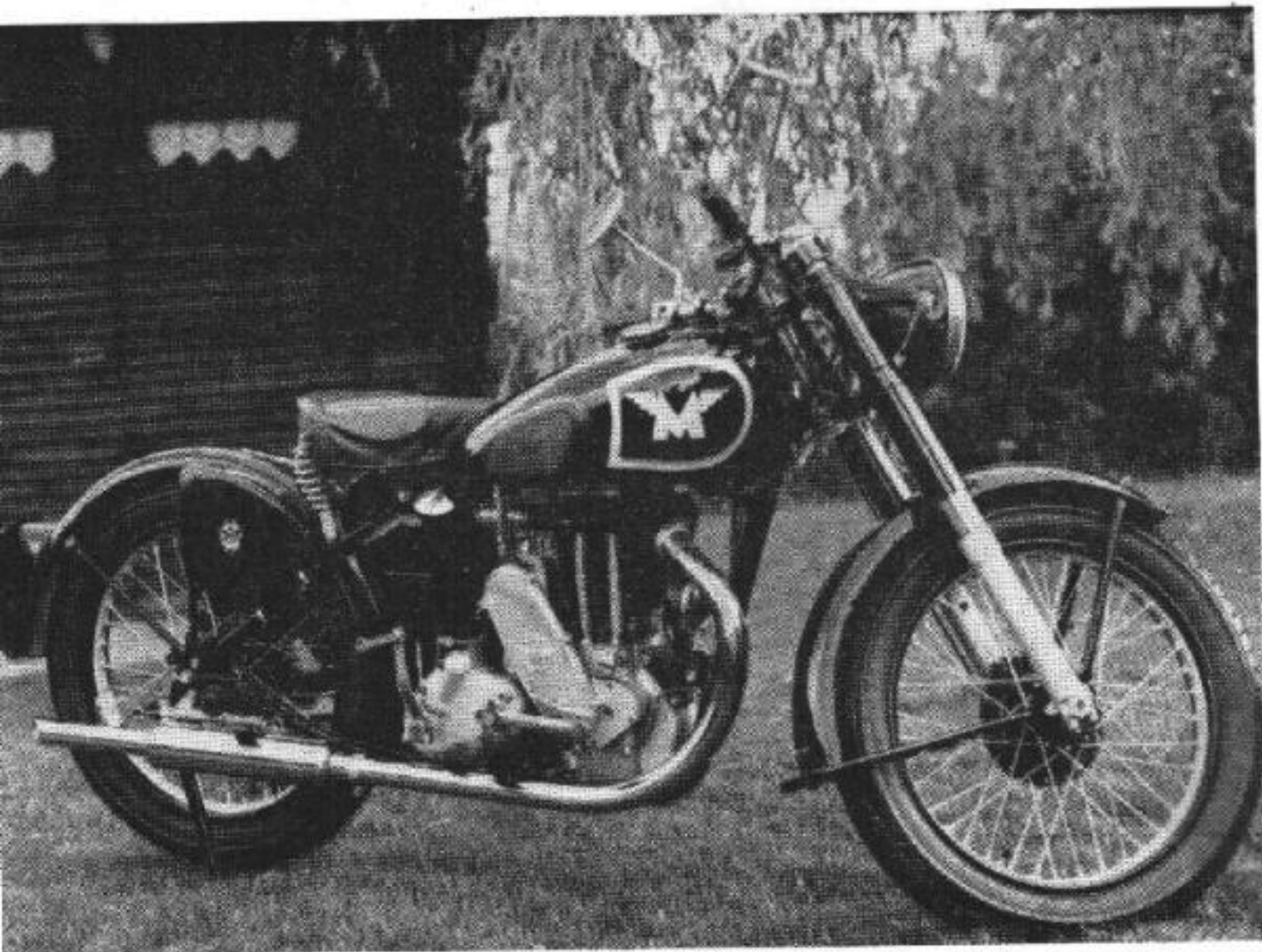


Ajs/Matchless vereniging

Op zeer eenvoudige wijze is het veersysteem aan te passen op een al of niet zware belasting van de dubbelzit. De twee veren zijn even boven de achteras aan het frame verankerd en hun andere einden zitten met beugeltjes om het naar beneden gebogen gedeelte van de uit rechthoekige buis gemaakte schommelarm. Hierin zijn aan weerszijden drie inkepingen gemaakt en door de beugels in een andere inkeping te haken kan men de vering dus variëren.

Zoals gezegd was het geheel dermate goed weggewerkt, dat men het bij oppervlakkige beschouwing niet eens direct opmerkte en hoewel we nu geenszins willen beweren dat het comfort hetzelfde zou zijn als van een goede zwevende achternok, lijkt het ons toch een mooie uitkomst voor tal van bezitters van oudere motoren (bij voorkeur met aanleg voor knutselen of tenminste een technisch vriendje !) waarop de bouw van echte achtervering toch nooit lonend zou zijn.

aldus G.K. in 'Motor' van 13.6.1958



Matchless G3L, bouwjaar 1945. eig.: Jan Martens uit Schimmert

De Jampot

November 1998, een bespiegeling van Carl, copyright exclusief voor SG

Het motorseizoen 1998 zit er weer op, tenminste al je al van een seizoen kan spreken.

Ik had het me wel iets anders voorgesteld, maar een verhaaltje schrijven voor het Sgtje, dat kan altijd wel, je verteld maar wat er gebeurd is, beetje onzin en onze aspirant redacteur van 1.95 meter en collega Hans zijn hopelijk ook weer tevreden.

Ik vind de digitale versie van de Jampot toch wel mooi hoor Vincent. Handig hè zo'n scanner. Trouwens veel verhalen in de laatste SG, subliem, vooral dat van de rabarbarabarbaren, prachtig, klasse.

Bij een van de eerste ritjes had ik Rob en Jolanda een bezoekje gebracht. Volgens Rob hoorde hij de twin hoorde aankomen maar hij miste het gerammel.

Ik wist niet dat je gehoor zo snel achteruit kan gaan Rob! Volgens mij ligt alles los in dat ding.

Daarna voerde Rob een prachtige act op, voorstellende een vroeger lid voorzitter die ook eens bij deze AJS was gaan kijken.

Verkeerde spatborden! Tank verkeerd, dempers, wat een konijn, pff geen knaak waard.

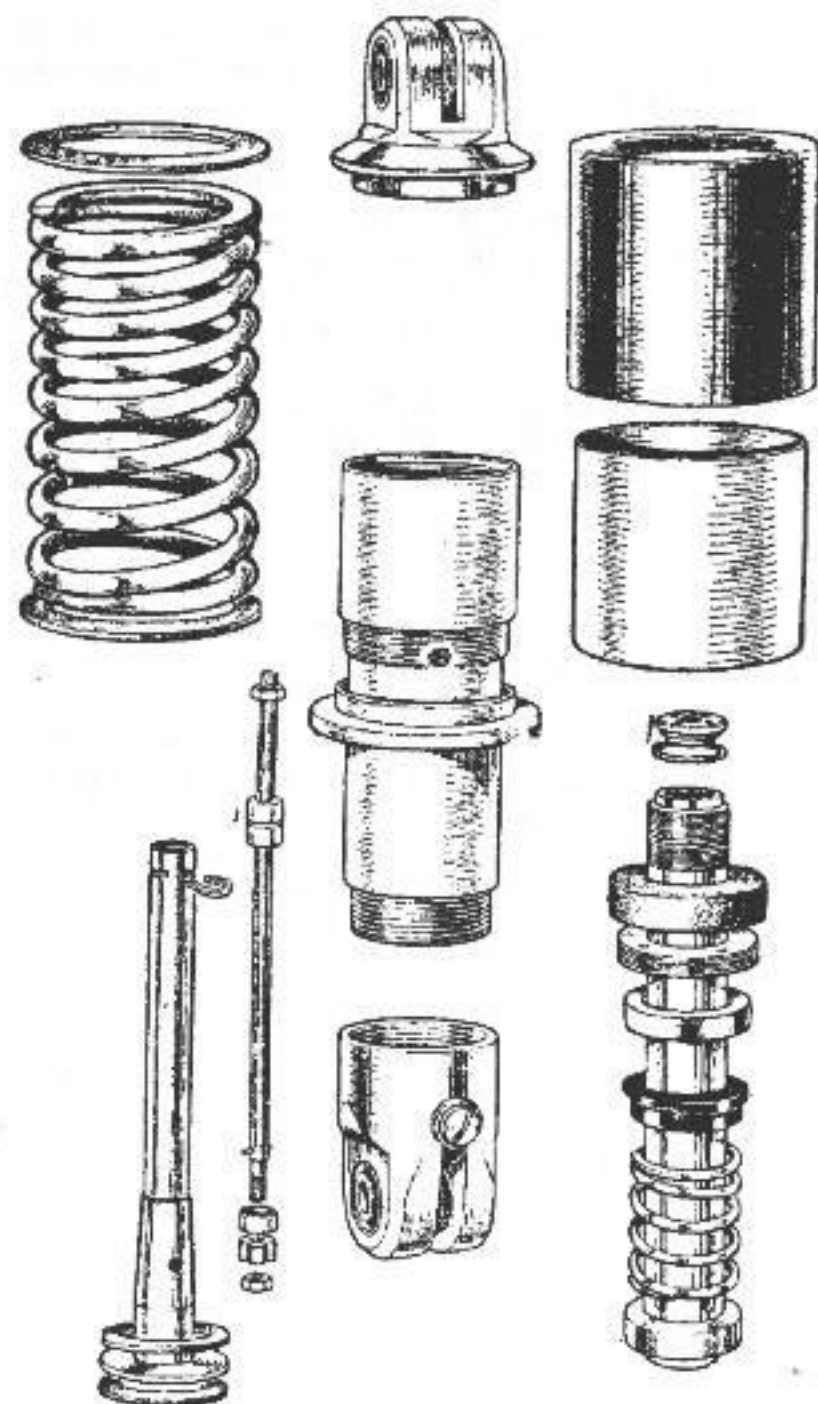
Je had toneelspeler moeten worden Rob.

Nou ik ben heel tevreden met dit konijn!

Zoals reeds gezegd, het weer liet het afweten, en ikzelf jammergenoeg ook. Voor wat het weer betreft waande ik me weer terug in de eind 50, begin 60tiger jaren, alsmaar regen, vooral in de vakantie. Het maakte me toen niet uit, het was de visperiode in mijn leventje. En als het regent vang je toch wel, die vis merkt niks van die regen.

Deze zomervakantie, gepland op 4 weken, het begon al lekker.

2 dagen voor het begin kwam een collega met het verzoek 4 producten te integreren op 1 tape.



Ajs/Matchless vereniging

Lijkt leuk, is het niet. Het maken van zo'n installatiescenario is niet zo vreselijk moeilijk, het testen is veel arbeidsintensiever. Door deze ongein begon mijn vakantie 3 dagen later.

De eerste echte vakantiedag 's middag's Betsy van stal gehaald, trappen en lopen. Lekker een stukje gaan rijden. M'n vrouw had een afspraak gemaakt bij de kapper, dus ik rijd niets vermoedend het grintpad bij de man op, haal de voorrem aan en, je raad het waarschijnlijk al, ik lig gelijk op m'n bek. Daar ben je nou 53tig voor geworden. Laat je je op zo'n stomme manier nog verrassen.

Mezelf onder Betsy vandaan gewurmd, daarna mezelf vlockend en kankerend opgeraapt, de kapper de grootste gein, hij was ooit ook eigenaar van een BMW R51/3, hij zal het ook wel eens meegemaakt hebben hoop ik maar.

Voor straf ga ik nooit meer op de motor naar die haarverzieker!

Betsy opgeraapt, mankeert niks zo te zien, en dat klopt ook wel, behalve dat thuis de vorkpootstroppen even gelost moeten worden en het verdere gebruikelijke ritueel bij dit soort stommigheden.

Goed geknapt en vooral goed geschud begin ik dus al aan de vakantie. De volgende dag sterf ik van de pijn in m'n rug, had ik vroeger toch geen last van. Weekje later is het redelijk over en begin ik met het verbouwen van de keuken, dit tot groot genoegen van mijn echtgenote. Thuis doe ik bijna nooit iets. Ik zeg maar altijd dat ik niet zo goed ben in grote dingen en dat werd tot heden altijd geslikt, jammergenoeg na de verbouwing niet meer, ben ik bang.

Met de uitvoering van die activiteiten weet ik mijn rugpijn te prolongeren. Wegens ongelooflijk succes 3 weken geprolongeerd, lijkt de film wel. Gelukkig is halverwege de vakantie al het geld op, de bouw van een schuurtje voor Betsy kan ik lekker een jaartje uitstellen.

Met rugpijn meld ik me na de vakantie weer bij m'n baas. Langzaam ebt het weer weg en zo kan ik nog af en toe een uurtje genieten op m'n twinnetje. Ze loopt als een tierelier, lekker levendig, zal wel door dat toevalletje komen. De 600 waren opgeboorde 500's. Boring en slag werden hierdoor bijna gelijk, dus ze klimmen makkelijk in de toeren.

De eerste keer dat ik het licht nodig heb grote malheur, quel disappointment, helemaal niks en dat op de A1 niet echt lekker dus, en geen

garantie natuurlijk. Voorzichtig rijdend thuisgekomen met het zweet in de handen.

De volgende dag, Zaterdag, op onderzoek want ik ben en blijf een ondezoekend type.

De Hollandse handleiding geeft een iets andere testprocedure dan de Engelse. Foutje van de vertaler.

Na dit te hebben getraceerd verbind ik, zoals het hoort beide terminals en sluit een voltmeter aan. Zo dood als een dooie pier, helemaal niks nothing rien, vrij naar Urbanus. Wat rotzooien aan de draden een paar klappen op de dynamo, en zowaar af en toe een uitslag op de meter.

Dynamo uitgebouw en gedemonteerd. Hier zie je weer wat waarschijnlijk goed bedoeld gesleutel voor ellende kan aanrichten. Het lagerdeksel aan de aandrijfszijde is volledig uit zijn verband getrokken, het lager sopt om de astap, het hele spul is stinkend smerig, de borstels gaan zwaar in de houders, you name it, the dynamo has it.

Maar toch wel genuine november 1955, precies als de magneet en de versnellingsbak, een redelijk origineel motorfietsje dus.

Eerst maar eens een chemische reiniging van het zootje, en Rob Petiet verblijdt me met een beter deksel. Wat geknoci met Delcon, boren en tappen, collector opgezuiverd, de as van een net busje voorzien en het begint er weer op te lijken. De firma Haverkort helpt me aan lagers en koolborstels op de bekende snelle manier en het spulletje wordt weer met de meest mogelijke zorg gemonteerd.

6 weken later wordt ik door Haverkort gebeld dat er nog een rekening openstaat, ik kijk m'n Erna aan en die antwoord grijzend dat de envelop bij de bank ligt met de overschrijving. Kennelijk had ik tegen haar gezegd dat het niet zoveel haast had en dat heeft ze vervolgens in de praktijk gebracht. Familie Haverkort, excuus, volgende keer heeft de rekening topprioriteit, nog geen jaar lid en al wanbetaler foei toch.

De dynamo loopt na aansluiten op de accu rond, dus maar eens kijken wat hij op de motor doet. De aansluiting naar het carter had ik al voor montage netjes opgezuiverd en hij past weer keurig. De aluminumring (niet origineel) en kilo's kit zijn ook verwijderd en vervangen door een passend

het maken van wat klemgereedschap en een sleutel voor die ring met buitenwaardse schroefdraad is de demontage a piece of cake.

Maar nu wat te denken van het binnenwerk, het is simpel, eh hier en daar vrij grof gemaakt. Het zonder olie rijden heeft wel z'n tol geeist, in de vorm van wat vreetsporen. Ja, een ding is zeker, een Koni zal het wel nooit worden, maar met een zorvuldige afwerking en montage moet het toch voldoen. Per slot van rekening is er ook geraced met die dingen en ook toen al lagen de snelheden redelijk hoog. OK ik weet wel ze waren toen nieuw en ze werden ook waarschijnlijk met zorg gemonteerd.

Ik denk toch dat ik genoeg zaken heb gezien en verbeterd om voor het eerst volgende seizoen redelijk werkende Jampots te hebben voor Rob en mij als we de juiste hoeveelheid jam maar niet vergeten !

En na een tijdje met die dingen bezig geweest te zijn wordt je toch een beetje sentimenteel. Wat moeten ze een werk hebben gehad met die jampot's. Wat zijn ze toch eigenlijk mooi goed beschouwd. Ik denk dat de overweging om over te gaan naar Girlings zeker te maken had met de kosten, die dingen moeten stukken goedloper geweest zijn voor AMC. En gelijk de door-ontwikkelingskosten kwijt, geen onderdelen meer op voorraad houden, arbeiders anders inzetten of gelijk de Britse Double U x 2 in.

Vanwege het reeds eerder gerefereerde muntentekort bij de familie, je kan dat wel 1 verdiener en 4 uitgevers kon ik m'n schuurtje dus dit jaar wel vergeten en Betsy is dus goed geleeagd aan een winterslaapje in de huiskamer begonnen. Ze staat daar pjachtig gjimmend, als iemand ooit Wonald Vingerhoed heeft gekend. Die jongen kon vjeselijk hard rijden en had een spjaakgebjekje, hij kon de j niet zeggen. Maar racen, niet te geloven wat had dat mannetje een inzet, daar kon menigeen wat van leren. Ik kan dus de hele avond genieten, want de TV kan je tegenwoordig net zo goed uitlaten maar gelukkig is Betsy er nog.

Nou beste redacteuren, ik stop er maar eens mee ik hoop dat ik het eerste jaar voldoende leesbaar voer heb verstrekt en langs deze weg wens ik alle clubleden een voorspoedig 1999 toe.

Carl Kuipers

Een GIRLING SCHOKDEMPEL voor MOTORRIJWIELEN

De Britse Girling-fabriek, in de automobielwereld welbekend als leverancier van remmen, schokbrekers en andere accessoires, heeft zich kortgeleden ook op het terrein van de tweewieler begeven door een schokdemper op de markt te brengen, welke bedoeld is voor motorrijwielen met „spring-frame“, met scharnierende achtersvork dus. Van diverse zijden blijkt voor deze Girling-creatie grote belangstelling te bestaan. Zo gebruikt de Engelse trial- en scramble-ster, Bill Nicholson, dergelijke dempers op zijn B.S.A., Leslie Graham heeft ze op zijn M.V. laten monteren en er uitgebreide proeven mee genomen, die uitstekende resultaten opleverden, terwijl men vorige week in „MOTOR“ heeft kunnen lezen, dat de nieuwe Eysink-racer van Dick Renooy er eveneens mee uitgerust is. Zelfs Geoff Duke heeft er al een begerige blik op geworpen, maar de oer-voorzichtige Joe Craig gaat nu eenmaal niet over één nacht ijs....!

Hoewel bijgaande tekeningen, die wij ontleen aan „The Motor Cycle“, de indruk wekken dat het hier om een compleet veerelement gaat, vervaardigt Girling uitsluitend de hydraulische schokdemper en laat de keuze van schroefveer, afschermhuis en andere vorm van stofdichting voor de veer geheel aan de betreffende motorrijwielafabrikant over. Deze kan dus zelf de veercharacteristiek bepalen en om hem nog meer tegemoet te komen, levert Girling twee verschillende uitvoeringen, elk weer met veeruitlagen variërende van 75 tot 150 mm. Overigens bestaat het enige verschil tussen beide modellen hierin, dat de van rubber busjes voorziene bevestigingsogen in het ene geval voor een $\frac{1}{2}$ " en in het andere geval voor een $\frac{3}{4}$ " bout geschikt zijn. Voorts worden deze dempers van fabriekswege aan de onder- en bovenzijde van schotels voorzien, waarop de schroefveer kan rusten.

Qua constructie is er geen verschil tussen deze motorrijwieldemper en de „direct-acting“ typen, die Girling voor auto's levert. Vrijwel alle onderdelen van het binnenwerk zijn volkomen identiek. Het geheel bestaat uit twee hoofd delen: een zuigerpen, die aan de bovenzijde van een bevestigingsoog is voorzien en aan zijn onderende een zuiger bevat, en een buitencylinder, aan de onderzijde eveneens een oog bevattend en aan de bovenzijde inwendig van schroefdraad voorzien, in welke draad een speciaal gevormde plug past. Deze plug houdt niet alleen de inwendige cylinder op zijn plaats, maar fungeert tevens als geleider voor de zuigerpen, terwijl hij voorts een olie- en stofdichtingsring bevat. Tussen binnen- en buitencylinder bevindt zich verder een oliereservoir, terwijl boven en onder de zuiger natuurlijk ook olie aanwezig is.

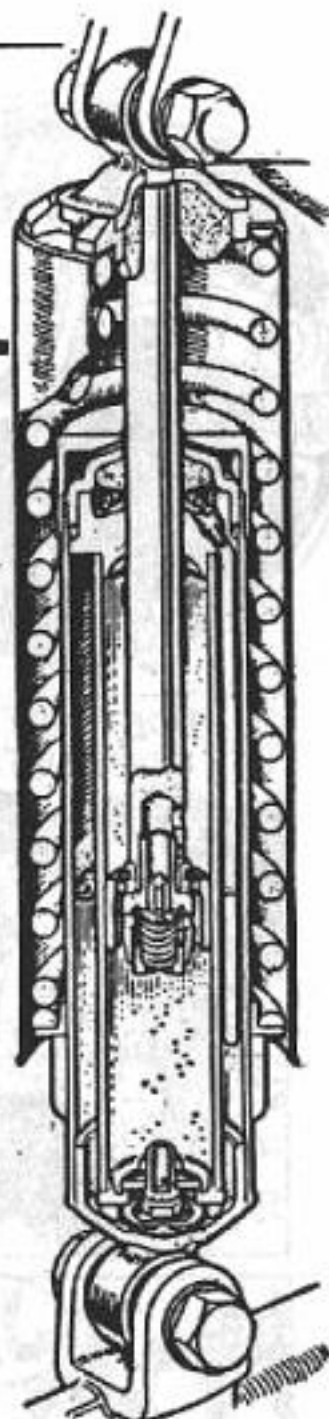
Zowel de zuiger als de onderzijde van de binnenste cylinder zijn voorzien van een klepmechanisme. Dat in de zuiger bestaat uit een schijfvormig klepje aan de bovenzijde plus een onderlichte veerdruk staand, gegroefd glijdklepje, dat in verbinding staat met een kanaaltje in de zuigerpen boven de zuiger. Het kleppenstelsel in de cylinderbodem omvat eveneens een schijfvormige klep, alsmede een klepje in de vorm van een „hoed“ (zie detailtekeningen).

De werking van de demper is nu als volgt. Komt het achterwiel in contact met een oneffenheid, dan zullen de twee bevestigingsogen tegen de druk van het eigenlijke veerelement (de schroefveer) in naar elkaar toe worden verplaatst, hetgeen inhoudt, dat zuigerpen plus zuiger zich omlaag in de cylinder bewegen. Er ontstaat dan een toeneming in olledruk onder de zuiger, terwijl de olie boven de zuiger een drukvermindering ondergaat. Het bovenste klepje in de zuiger opent zich en de olie kan vanuit de ruimte onder de zuiger naar die boven deze zuiger stromen. Tegelijkertijd gaat de hoedvormige klep onder in de cylinder open en de olie vindt ook hier een uitweg naar het reservoir tussen binnen- en buitencylinder.

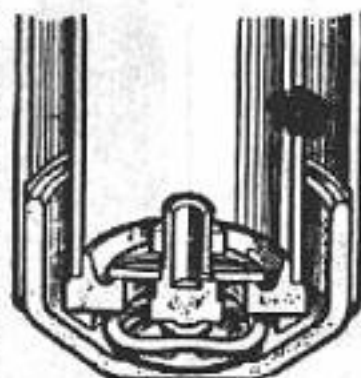
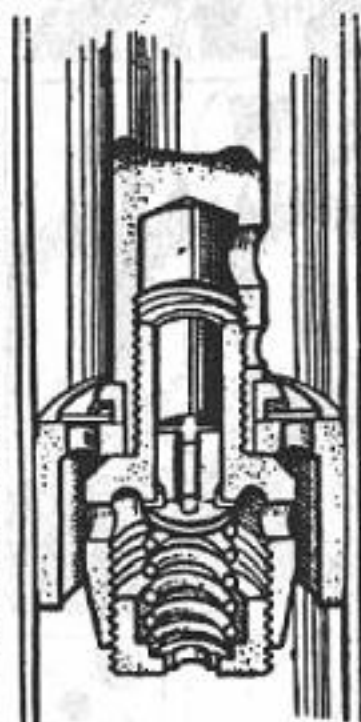
Bij de terugslag vindt de olieverplaatsing in omgekeerde richting plaats. Nu blijft het bovenste klepje in de zuiger gesloten, maar gaat de glijdklep open, die aldus de olie boven de zuiger gelegenheid geeft zich te verplaatsen naar de ruimte er onder. Aangezien echter de hoeveelheid olie boven de zuiger niet voldoende is om de ruimte er onder weer geheel op te vullen (immers, voor elke bepaalde slaglengte is de vloeistofverplaatsing boven de zuiger altijd kleiner dan die onder de zuiger en wel met een verschil, dat gelijk is aan het volume, dat door de zuigerpen wordt ingenomen), moet het reservoir weer te hulp komen. De hoedvormige klep blijft gesloten, maar de olie kan nu via de geopende schijfklep vanuit het reservoir toestromen.

Bij zeer langzame verplaatsingen van de zuiger blijft de olledruk te laag om de veerkliepjes te openen, maar de olie vindt nu een weg via nauwe, zorgvuldig gecallibreerde openingen in de schijfkliepjes. Belangrijk in dit verband is het gebruik van schokbrekerolie met een hoge viscositeitsindex.

d. H.



Geheel boven de opbouw van de schokdemper in complete uitvoering met schroefveer en stofbus. Importrice is de N.V. Transmark, Hooftlaan 57 te Bussum.

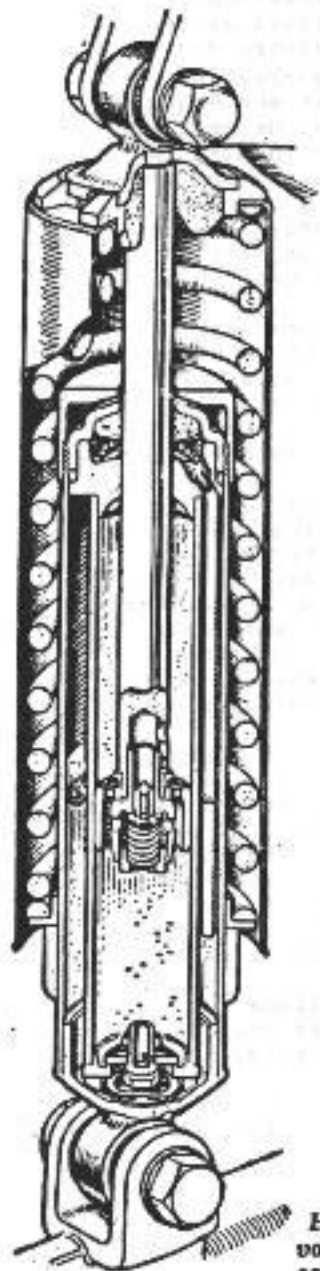


Hiernaast enige details. De bovenste tekening laat het klepjesstelsel van de zuiger zien, de onderste dat in de bodem van de binnenste cylinder. (Alle tekeningen met dank ontleend aan „The Motorcycle“).

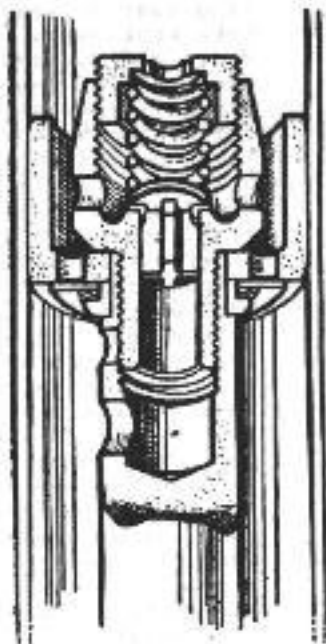
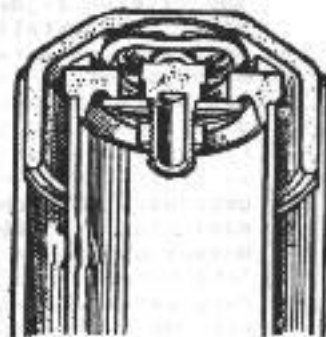
Een GIRLING SCHOKDEMPER

voor MOTORRIJWIELEN

UIT MOTOR 1952-nr. 17



Hiernaast de opbouw van de schokdemper in complete uitvoering met schroefveer en stofbus.



boven enige details. De bovenste tekening laat het kleppestelsel van de zuiger zien, de onderste dat in de bodem van de binnenste cilinder. (Alle tekeningen met dank ontleend aan "The Motocycle").

GIRLINGS

De Britse Girling-fabriek, in de automobiel wereld welbekend als leverancier van remmen, schokbrekers en andere accessoires, heeft zich kortgeleden ook op het terrein van de twee-wielers begeven door een schokbreker op de markt te brengen, welke bedoeld is voor motorrijwiel en 'spring-frame', met scharnierende achtervork dus. Van diverse zijden blijkt voor deze Girling-creatie grote belangstelling te bestaan. Zo gebruikt een Engelse trial- en scrambler-ster, Bill Nicholson, dergelijke dempers op zijn BSA, Leslie Graham heeft ze op M.V. laten monteren en er uitgebreide proeven mee genomen, die uitstekende resultaten opleverden, terwijl de nieuwe Lynx-racer van Dick Rehopy er eveneens mee uitgerust is. Zelfs Geoff Duke heeft er al een begerige blik op geworpen, maar de oervoorzichtige Joe Craig quaet nu eenmaal niet over één nacht ijs.....!

Hoewel bijgaande tekeningen, die wij ontleenden aan 'The Motor Cycle', de indruk wekken dat het hier om een compleet veerelement gaat, vervaardigt Girling uitsluitend de hydraulische schokdemper en laat de keuze van schroefveer, afscherbussen of andere vorm van stofdichting voor de veer geheel aan de betreffende motorrijwiel fabrikant over.

De ze kan dus zelf de veer karakteristiek bepalen en om hem nog meer tegemoet te komen, levert Girling twee verschillende uitvoeringen, elk veer met veeruitlagen variërend van 75 tot 150 mm. Overigens bestaat het enige verschil tussen beide modellen hierin, dat de van rubber busjes voorziene bevestigingsogen in het ene geval voor een 3/8" en in het andere voor een 5/8" bout geschikt zijn. Voorts worden deze dempers van fabrieksauege aan de onder- en bovenkant van schotels voorzien, waarop een schroefveer kan rusten.

Qua constructie is er geen verschil tussen deze motorrijwieldenemper en de 'direct-acting'-typen, die Girling voor auto's levert. Vrijwel alle onderdelen van het binnenwerk zijn volkomen identiek. Het geheel bestaat uit twee hoofd delen: een zuigerpon die aan de bovenzijde van een bevestigingssoop is voorzien en aan zijn onderzijde een zuiger bevat, en een buitencilinder, aan de onderzijde eveneens een oog bevattend en aan de bovenzijde inwendig van schroefdraad is voorzien, in welke draad een speciaal gevormde plug zit.

Deze plug houdt niet alleen de inwendige cilinder op zijn plaats maar fungeert tevens als geleider voor de zuigerpon, terwijl hij voorts een olie- en stofdichtingsring bevat.

Tussen binnen en buitencilinder bevindt zich verder een oliereservoir, terwijl er boven en onder de zuiger natuurlijk ook olie aanwezig is.

Zowel de zuiger als de onderzijde van de binnenste cilinder zijn voorzien van een klepmechanisme. Dat in de zuiger bestaat uit een schijfvormig klepje aan de bovenzijde plus een onder licht druk staand, gegroefd zijklepje, dat in verbinding staat met een kanaaltje in de zuiger.

Ajs/Matchless Vereniging
gerpen boven de zuiger.
Het kleppenstelsel in de cilinderbodem omvat eveneens
een schijfvormige klep, alsmede een klepje in de vorm
van een 'hoedje' (zie detailtekeningen).
De werking van de demper is nu als volgt. Komt een ach-
terwiel in kontakt met een oneffenheid, dan zullen de

-31-

twee bevestigingsogen tegen de druk van het eigenlijke
veerelement (de schroefveer) in naar elkaar toe worden
verplaatst, hetgeen inhoudt, dat zuigerpen plus zuiger
zich omlaag in de cilinder bewegen. Er ontstaat dan een
toename in oliedruk onder de zuiger, terwijl de olievoor-
raad boven de zuiger een drukvermindering ondergaat.
Het bovenste klepje in de zuiger opent zich en de olie
kan vanuit de ruimte onder de zuiger naar die boven deze
zuiger stromen. Tegelijkertijd gaat de hoedvormige klep
onder in de cilinder open en de olie vindt ook hier een
uitweg naar buiten= het reservoir tussen binnen en bui-
tencilinder.

Bij de terugslag vindt de olieverplaatsing in omgekeerde
richting plaats. Nu blijft het bovenste klepje in de
zuiger gesloten, maar gaat de glijklep open, die aldus
de olie boven de zuiger de gelegenheid geeft zich te ver-
plaatsen naar de ruimte eronder.

Aangezien echter de hoeveelheid olie boven de zuiger
niet voldoende is om de ruimte eronder weer geheel te
vullen (immers, voor elke bepaalde slaglengte is de
vloeistofverplaatsing boven de zuiger altijd kleiner dan
die eronder en wel met een verschil dat gelijk is aan het
volume, dat door de zuigerpen wordt ingenomen), moet het
reservoir weer te hulp komen. De hoedvormige klep blijft
gesloten maar de olie kan nu via de geopende schijfklep
vanuit het reservoir toestromen.

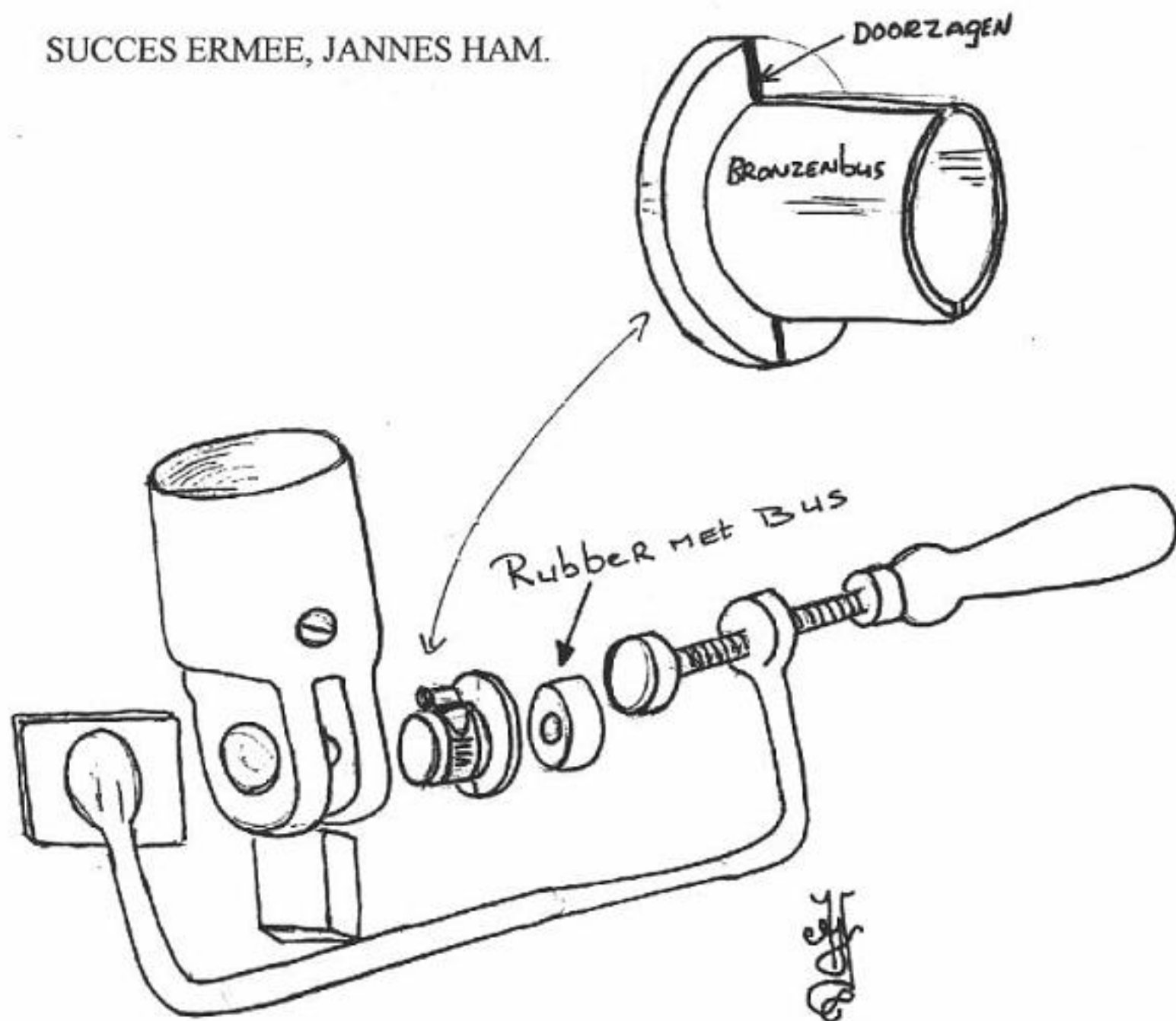
Bij zeer langzame verplaatsingen van de zuiger blijft de
oliedruk te laag om de veerklepjes te openen maar de
olie vindt nu een weg via nauwe, zorgvuldig gecalibreer-
de openingen in de schijfklepjes. Belangrijk in dit ver-
band is gebruik van schokbrekerolie, met een hoge visco-
siteitsindex

d.11.

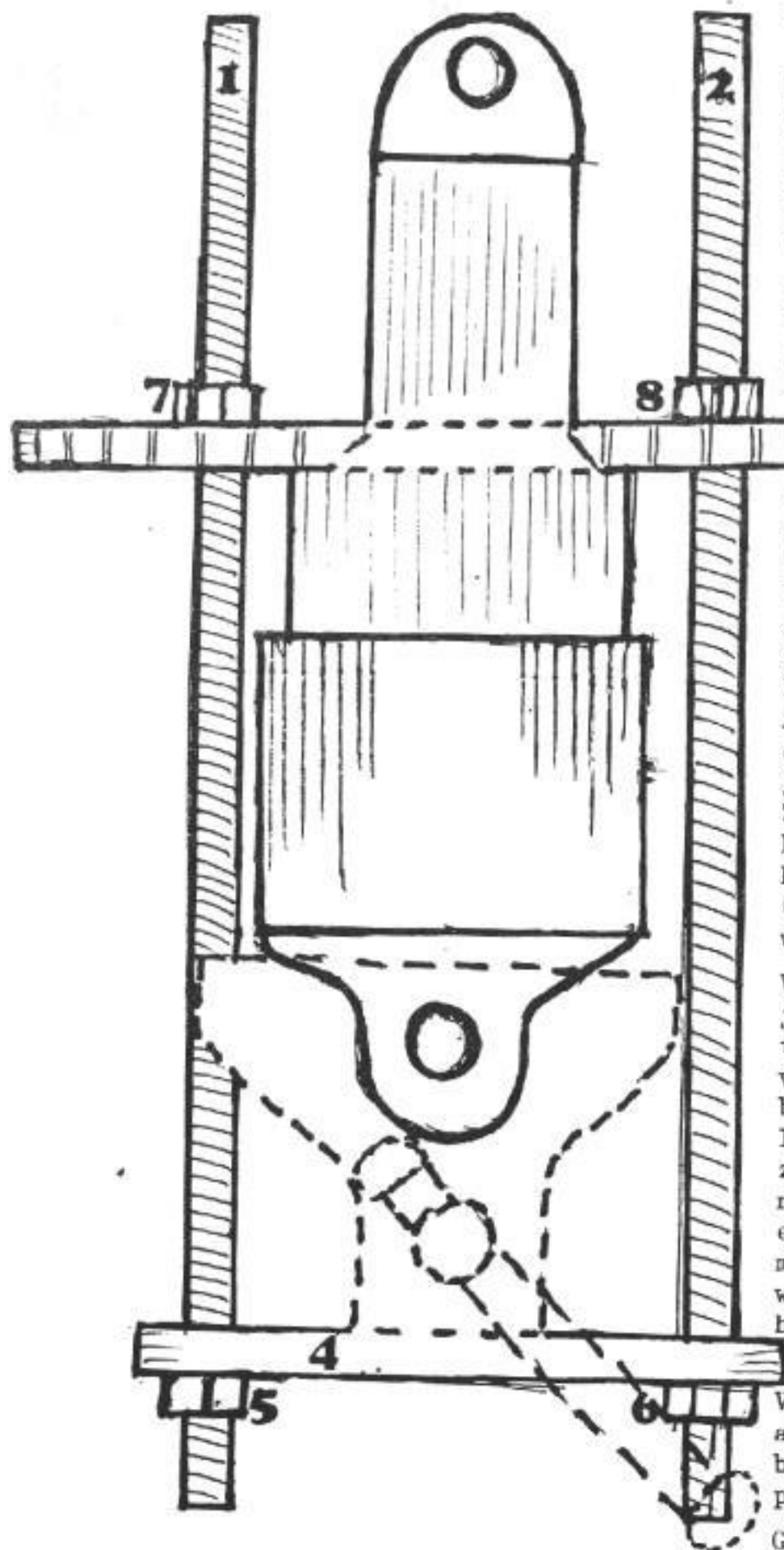
Hier nog even een tip om nieuwe rubbers in Jampots te plaatsen.

Om te beginnen heb ik een oude bronzen bus uit de achtervork door midden gezaagd. Wanneer men nu een nieuw rubber inclusief bus midden in de halve bronzen bus plaatst en vervolgens de andere helft daar weer boven op zet, dan is het mogelijk om door middel van een slangenklem de hele zaak samen te persen. Het is aan te raden om voordien het rubber aan de buitenkant wat in te vetten. Vervolgens neme men een lijmtang waaraan aan de bovenkant een plaatje wordt gelast van plm 50 x 30 mm en 3 mm dik. Je eigen "schokbrekerrubberpers" is nu "ready to use". Het enige dat je nu nog moet doen is een plaatje tussen de luggen te plaatsen om samenpersen te voorkomen. Dit kan een plaatje ijzer, hardhout of een oud lager (heb ik zelf gedaan) zijn. Vervolgens plaats je de lijmtang in de bankschroef en de operatie kan beginnen. Met enig beleid druk je het rubber nu met het grootste gemak op z'n plaats. Het kan zijn dat er na het op z'n plaats zetten nog een klein stukje rubber buiten het schokbreker oog uit steekt. Met een stompe schroefvedraaijer of iets dergelijks kun je dit dan op zijn plaats drukken.

SUCCES ERMEE, JANNES HAM.



TIP: hoe demonteer ik een JAMPOT ?



Hallo,

Hier een tip voor mensen die wel eens een JAMPOT los halen.

De tekening is op zich heel simpel, maar ziet er misschien wat ingewikkeld uit, hetgeen het gevolg is van mijn tekentalent.

Men neemt 2 draadeinden (1 en 2) die door de bevestigingsgaten van een achtertandwiel (3) lopen, die van een oude Honda zijn uitermate geschikt.

Verder laat men ze door een metalen strip lopen (4) die niet te dun moet zijn natuurlijk.

Deze strip wordt onder tegen de bankschroef (de stippellijntjes) gedrukt. Op de draadeinden draai je onder een paar moeren (5 en 6). Boven doe je hetzelfde (7 en 8). Als je de bovenste moeren aantraait, druk je de veer van de jampot in elkaar.

Zoals je al zult hebben begrepen kun je dit systeem alleen gebruiken bij de veren met een cirkelclip (weet niet zeker of dit het goede woord is).

Verder kun je de kurkringen in de jampot vervangen door zelfgemaakte. Je kunt hiervoor gebruik maken van vloer- of wandkurk. Dit kun je bij een DHZ zaak met een beetje geluk en overredingskracht wel kopen zonder de hele doos mee te hoeven nemen. Je knipt een paar ringen en klaar is je pot, als je 'm tenminste weer in elkaar hebt gezet, waarbij je het hierbij beschreven hulpmiddel natuurlijk weer kunt gebruiken.

Veel van jullie zullen, denk ik, al wel een dergelijke methode gebruiken, maar misschien zijn er een paar die er wat aan hebben.

Gert Drenth, Stadskanaal.

Ja, Jampotrevisie is een lastig klusje. Meestal zit de boel al jaren in elkaar en zit alles goed vast. Over het algemeen is dat een prettige bijkomstigheid maar bij revisie lastig.

Het is voor mij al weer een paar jaar geleden dat ik dit gedaan heb, maar herinner me de frustratie nog goed.

Heel spannend was in mijn geval het los krijgen van de luggen.

Wat ervaring rijker heb ik voor het schrijven van dit stukkie een paar "special tools" bedacht.

Laten we beginnen met het verwijderen van de stofbussen.

Enigzins in verwarring gebracht door het plaatje in de S.G. kan ik alleen nog maar denken dat er twee versies bestaan van de Jampot. 1 Waarbij de onderste stofbus op zijn plaats word gehouden door een ring met een circlip er onder en 1 versie waarbij de ring is voorzien van schroefdraad.

Mijn eigen Jampots zijn van het eerst genoemde type, dus daar zal ik mee verder gaan.

Special tool nr 1.

Het is de bedoeling de stofbussen zover in elkaar te laten schuiven dat je de circlip, die verborgen ligt onder de ring kunt verwijderen en daarmee de onderste stofbus + de grote veer. Vermoedelijk zal dit stukkie gereedschap ook zijn nut hebben bij de andere versie, omdat je op deze manier ruimte krijgt om de ring los te kunnen draaien.

Maak twee plankjes met in het midden een gat, zo groot dat de luggen er doorheen passen, maar de stofbussen niet. Boor in de vier hoeken van de plankjes gaten, waar je vier draadeinden doorheen steekt. Monteer dit op je Jampot en draai nu stukje bij beetje de draadeinden gelijkmatig aan. Zo pers je de stofbussen samen en komt de circlip vrij.

Als je de circlip hebt verwijderd, draai je het hele zaakje los en kun je de stofbussen verwijderen.

(Opmerking bij tekening: d2 bij de ring met schroefdraad is 2mm groter als de ring).

Het volgende is het verwijderen van de luggen van de binnenpoot, resp. de onderpoot.

Een echte rotklus en niet geheel risicovrij. Het is in mijn geval goed gegaan, maar durf geen garantie te geven.

Special tool 2.

Het is de bedoeling dat je de binnenpoot vast kunt zetten, zodanig dat hij niet meer kan draaien.

Je hebt nu een plankje nodig van bijvoorbeeld hardhout, maar met multiplex lukt het ook.

Boor een gat in het plankje, van exact de diameter van de binnenpoot. Boor nu nog twee gaten, links en rechts strak langs het eerste gat. Gebruik het liefste een boorkolom of boorstandaard, zodat je recht boort. Zaag vervolgens het plankje precies doormidden. Met twee draadeinden heb je nu een klem, waarmee je de binnenpoot goed vast kunt houden zonder dat hij beschadigt. Het is handig als je de plankjes zo groot maakt dat je ze, inclusief de jampot, in de bankschroef vast kunt zetten.

Zoek nu een pijp die precies door de ogen van de lug past.

Als de diameter kleiner is dan die van het oog beschadigt je de ogen. Het heeft mijn voorkeur om hiervoor rondhout te gebruiken. Je drukt dan een deuk in het hout, i.p.v. dat je de ogen beschadigt.

Het is niet onhandig de schroefdraad al een paar dagen van te voren in te spuiten met dunne olie.

Als je zover bent dat je het hele zaakje compleet hebt raad ik je aan de lug te verwarmen met een verfstripper of een gasbrander. Probeer voorzichtig of je de lug los kunt draaien.

Je kunt eventueel gebruik maken van het schrik effect, door voorzichtig korte rukken te geven aan de pijp of rondhout.

De volgende stap is het losdraaien van de onderste lug.

Special tool 3

De bedoeling is nu de onderpoot vast houden, zonder dat hij mee draait. Maak nu een zelfde klem als voor de binnenpoot, maar dan op maat voor de onderpoot. Belangrijk dat de maat precies goed is, anders kun je een deuk in de onderpoot drukken en dan is hij verder onbruikbaar.

Beter nog is om er twee te maken, een voor het bovenste dikke gedeelte en een voor het onderste gedeelte. Zorg er voor dat de buitenmaten van de klem hetzelfde zijn, zodat je ze weer vast kunt klemmen in de bankschroef.

Het lossen van de onderste lug heeft mij twee dagen gekost. Ik dacht dat ik gek geworden was, zo vast zat het kreng. Uiteindelijk heb ik een stok gebruikt van anderhalve meter. Heel link want je hebt dan geen gevoel meer voor de hoeveelheid kracht die je overbrengt. Met het risico de lug te scheuren heb ik stok met een flinke douw een behoorlijk eind naar beneden gedrukt. Met een knal kwam er eindelijk beweging in.

In die twee dagen heb ik de lug meerdere keren zeer heet gestookt, wat waarschijnlijk heeft mee geholpen om uiteindelijk te slagen in deze missie. Verder had ik een natte doek over de onderpoot gelegd zodat deze minder zou uitzetten door de hitte. Je voelt wel aan dat het verstandig is je hoofd koel te houden. Frustratie en agressie die los kan komen als het tegen zit kunnen de jampots slopen i.p.v. demonteren.

Als je er in bent geslaagd de luggen los te krijgen moet je nog wel

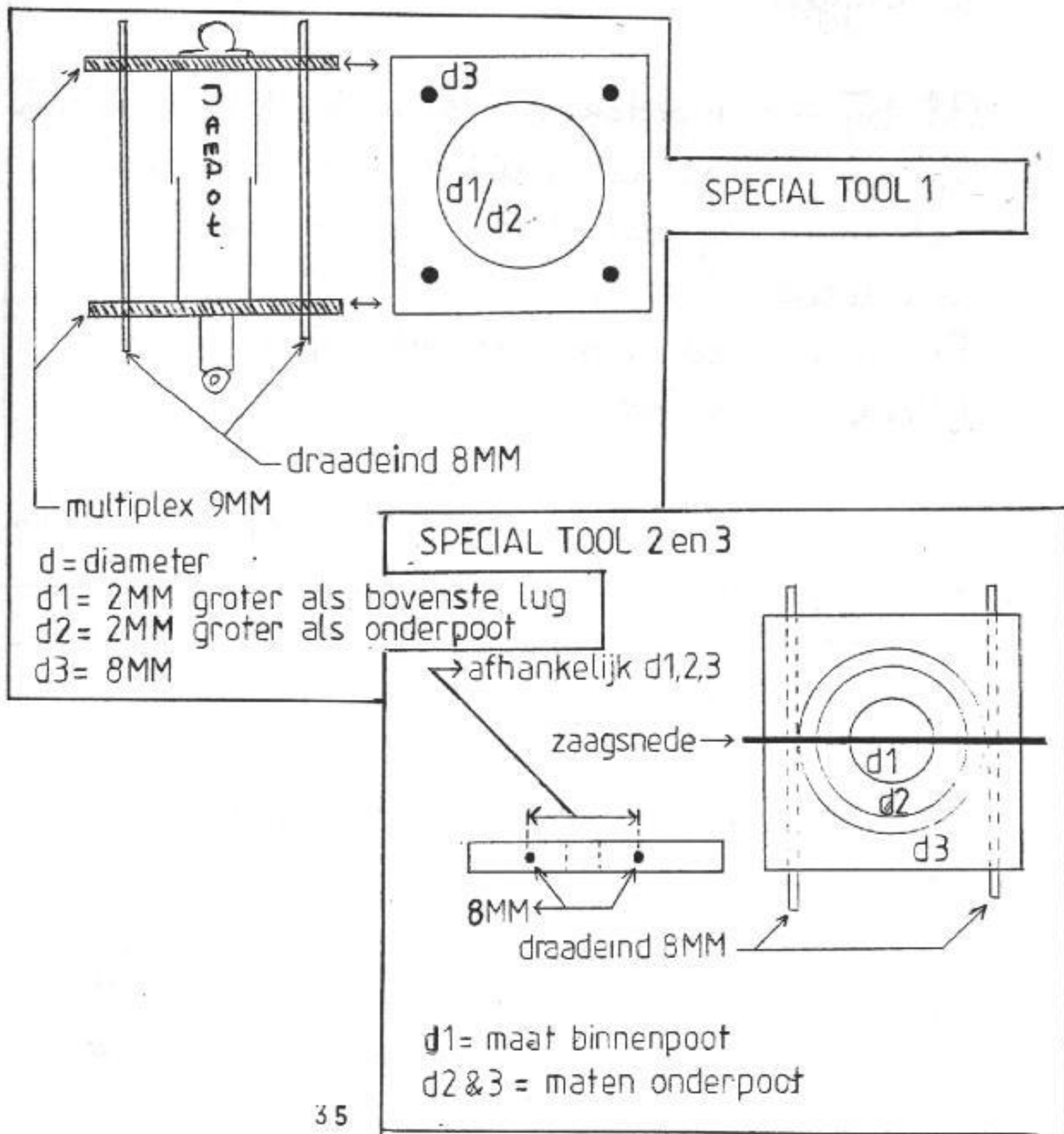
oppassen. De onderpoot is gevuld met olie en die is heet, erg heet. Pas op je handjes en benen!!

De jampot zit verder feitelijk precies hetzelfde in elkaar als de voorvork.

Ik raad je aan bij de hermontage de luggen in te smeren met koper-slip, een smeermiddel dat zeer lang zijn smerende werking behoud. Dit voorkomt hopelijk vastroesten van de luggen.

Voor het vervolg van de revisie heb ik de redactie een artikel opgestuurd uit Classic Mechanics. Veel succes.

Je kunt de hier beschreven "special tools 2 en 3" voor nog meer dingen maken. Bijvoorbeeld voor de onderste stofbus van de voorvork.

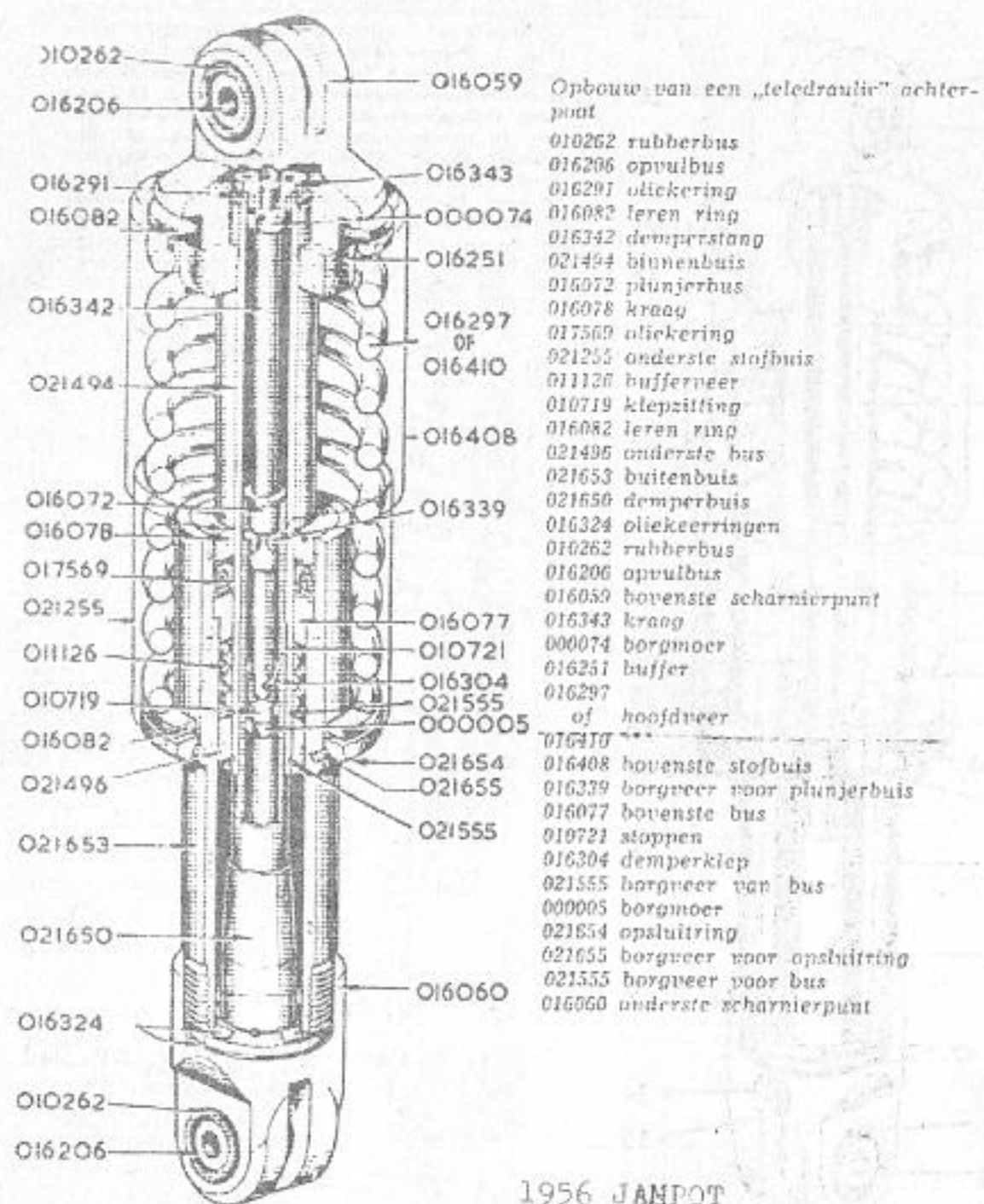


Hoi, Hans en Hennie,

Als redactie laat je zo'n vrouwtje natuurlijk niet in de kou zitten, bij deze dus alvast een "exploded drawing" van Marike's jampotjes.

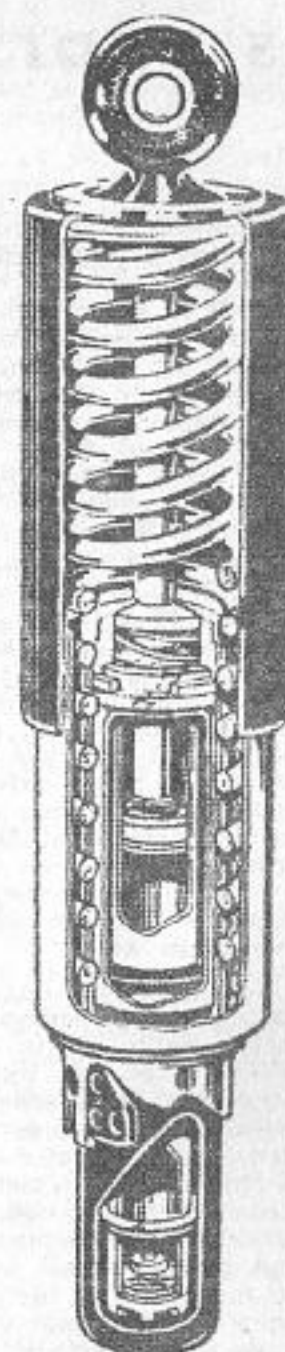


Ajs/Matchless vereniging



1956 JAMPOT
(zonder aftapplug)

1957-1963 GIRLING



Doorsnede van Girling veer-element en de drie standen der veer-schotel