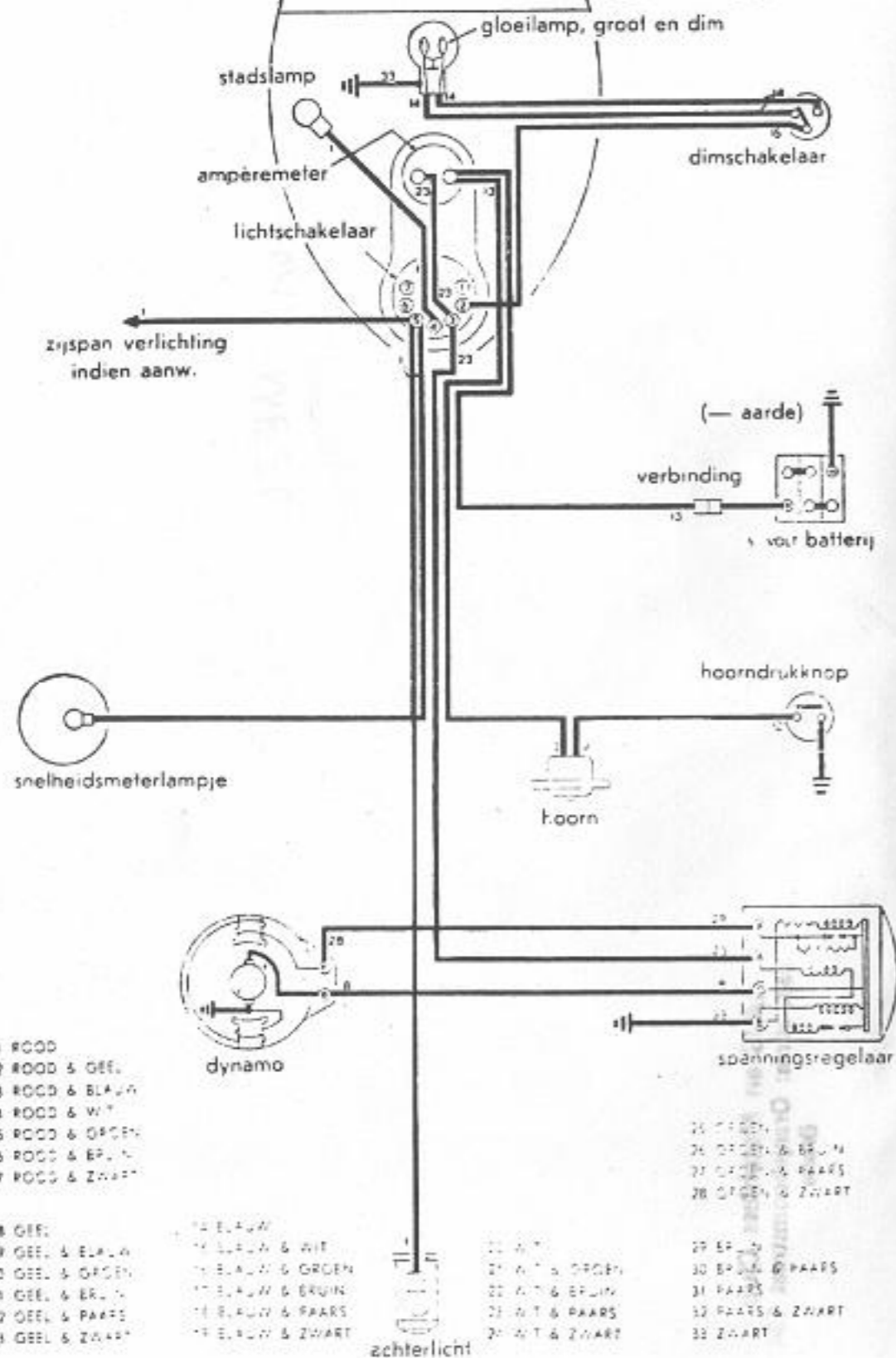
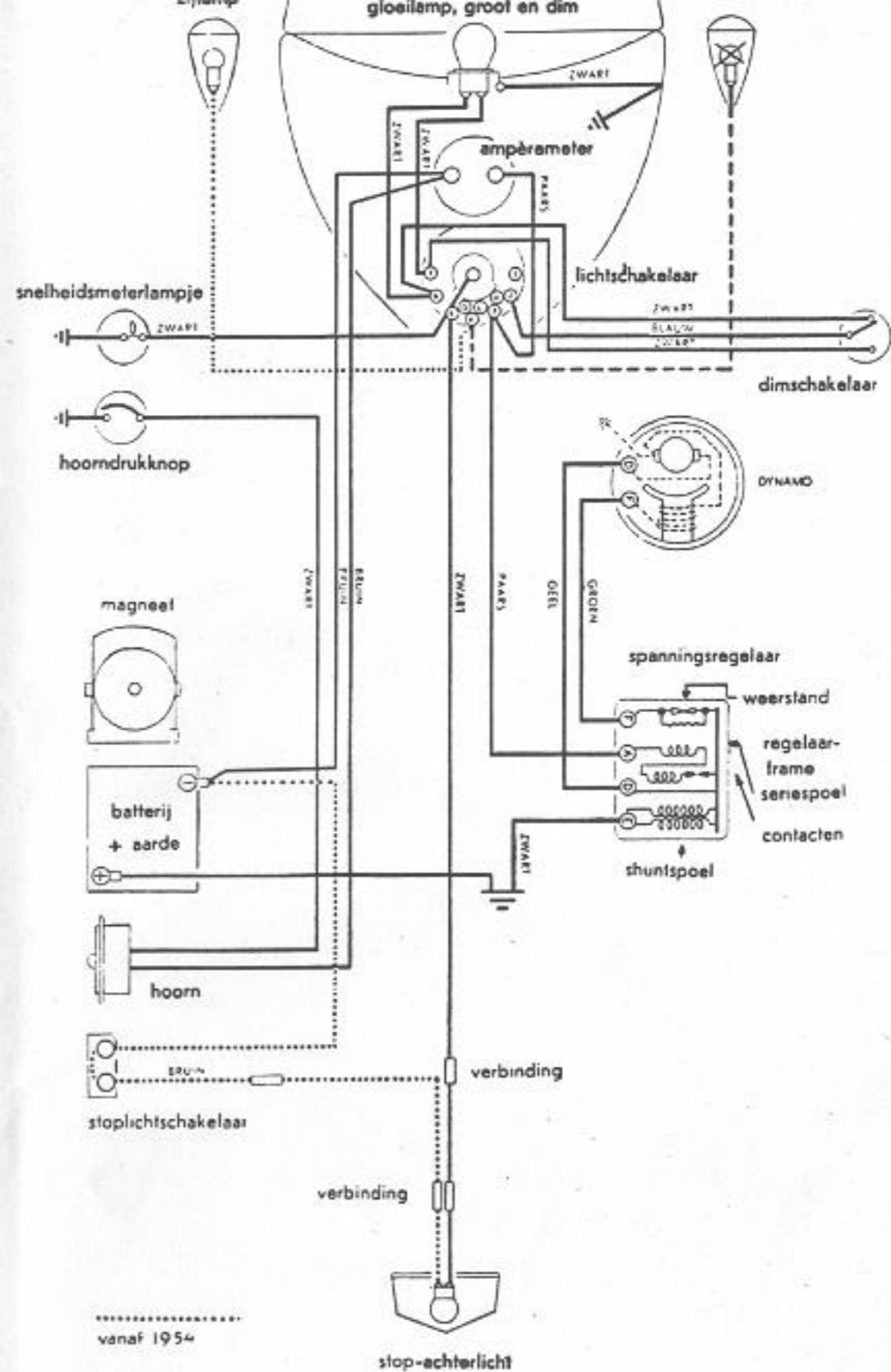


# Ajs/Matchless vereniging



Voor andere modellen zie de schema's in het alg. gedeelte d'vtr. installatie.



# Ajs/Matchless vereniging

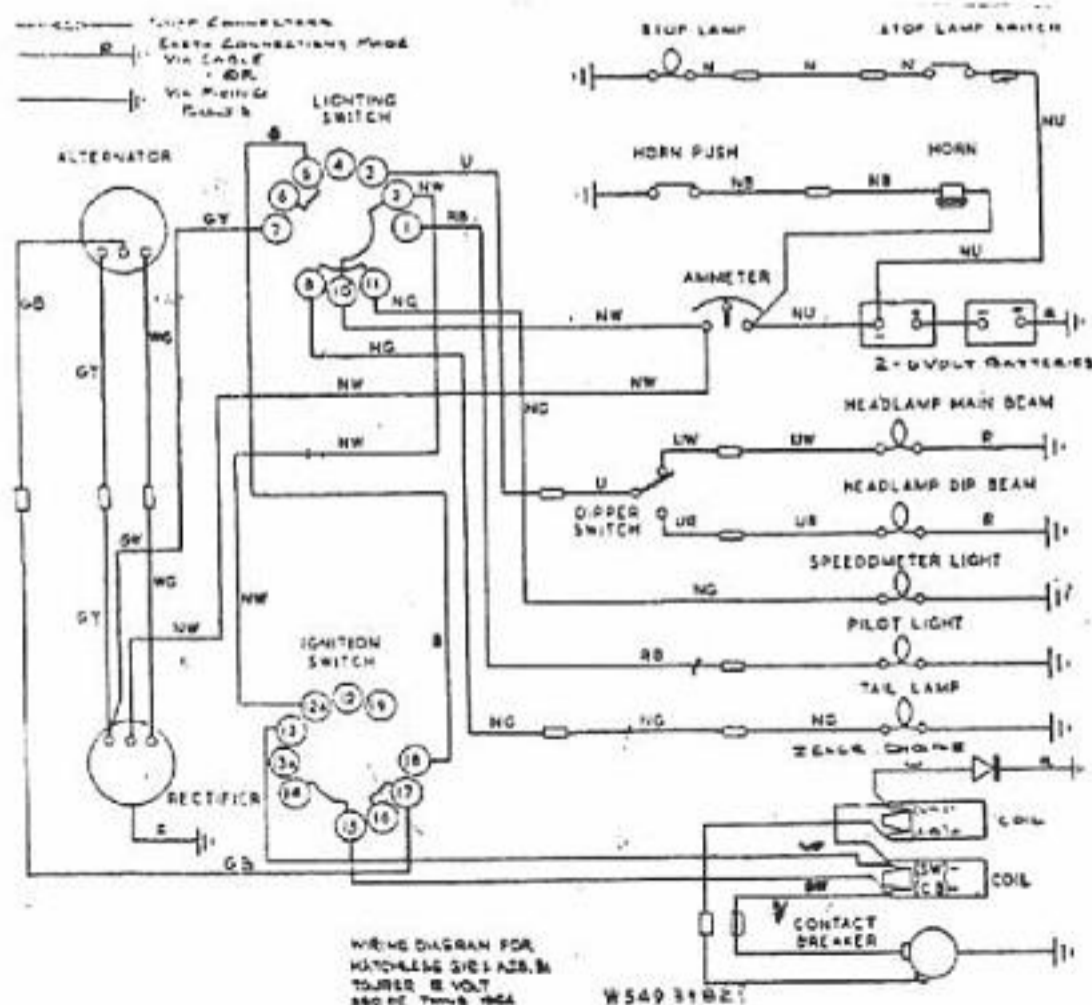
DIODE noodkreet!!

Een Matchless G 12 is door LUCAS voorzien van een zgn. zenerdiode. De betekenis van dit apparaat ontgaat me in het geheel. Ik weet alleen dat het dient om de teveel opgewekte stroom door de dynamo om te zetten in warmte. Het funktioneert als een soort veiligheidsklep. Tenminste als alles goed gaat. Hier ontstaat mijn probleem. Bij de machine lag in de kist een zenerdiode, gemonteerd op twee alu-plaatsjes en voorzien van devolgende bedrading. Op de schuifklem zitten twee afgeknipte draden en aan de massakant zit een afgeknipte draad. Het bedradingsschema van de G12 laat zien dat de zenerdiode met een draad van de schuifklem gemonteerd dient te worden op de minpool van een van de bobines en de massa-kant van de diode verbonden moet worden met aarde. Wat te doen met de andere draad van het schuifklemmetje? Kan deze worden afgeplakt en blijft dus ongebruikt? Of moet ze verbonden worden met de massa-kant van de diode, zodat daar twee massa-draden zijn gemonteerd? Is het van belang om met deze motor altijd met groot licht te rijden ivm het minder belasten van de diode? Wanneer niet met groot licht wordt gereden, bestaat dan de kans dat de bekabeling die uit de alternator komt, te heet wordt??

Wie kan mij hiermee helpen?? Graag even een belletje (tel 08855-73848) of een reactie in hetvolgende clubblad.

NB. Het bedradingsschema wat is gemonteerd, is terug te vinden in AJS/Matchless twin motorcycles bij F.Neill ( Service and Overhaul Manual), Fig.31. Een afbeelding van het bedradingsschema volgt hieronder.

Alvast bedankt voor de hulp,  
Theo Stevens, Boxmeer.



# Ajs/Matchless vereniging

rem/  
achter-  
licht

licht/  
claxon  
schakel

dim/  
groot licht  
contactsloot

zener  
bobines  
gelijkrichter  
dynamo

claxon

rem-  
schake-  
laar

contact-  
punten

3. Met behulp van de tekst en de tekeningen moet je nu een schema voor je fiets kunnen ontwerpen. Neem hiervoor de tijd. Bekijk rustig wat de meest logische manier is om een draad te laten lopen of waar je hem kunt aftappen.
4. Als het schema af is geef je alle kabels met b.v. een viltstift een kleur. Hou voor alle massa kabels rood aan.
5. Met behulp van een rolmaat en je schema kun je nu, bij je motor, grofweg de lengte van de verschillende kabels bepalen.
6. Met een paar tientjes op zak gaan we nu op rooftocht bij een motor/auto accessoires zaak en halen daar;
  - De kabels die je nodig hebt, 1,5 mm dikte.
  - Zwarte kabelhuls, die verkrijgbaar is per meter, om 1, 2, 5 of 7 kabels door te trekken.
  - Kabelschoentjes
  - Kabelschoentang, welke onontbeerlijk is om de schoentjes goed te monteren.
7. Aan de slag!!!

Veel succes!!!!

Ed Spaargaren

# SATISFACTION GUARANTEED

16E JAARGANG  
FEBRUARI '91 NR.12

## ELECTRICAL EQUIPMENT

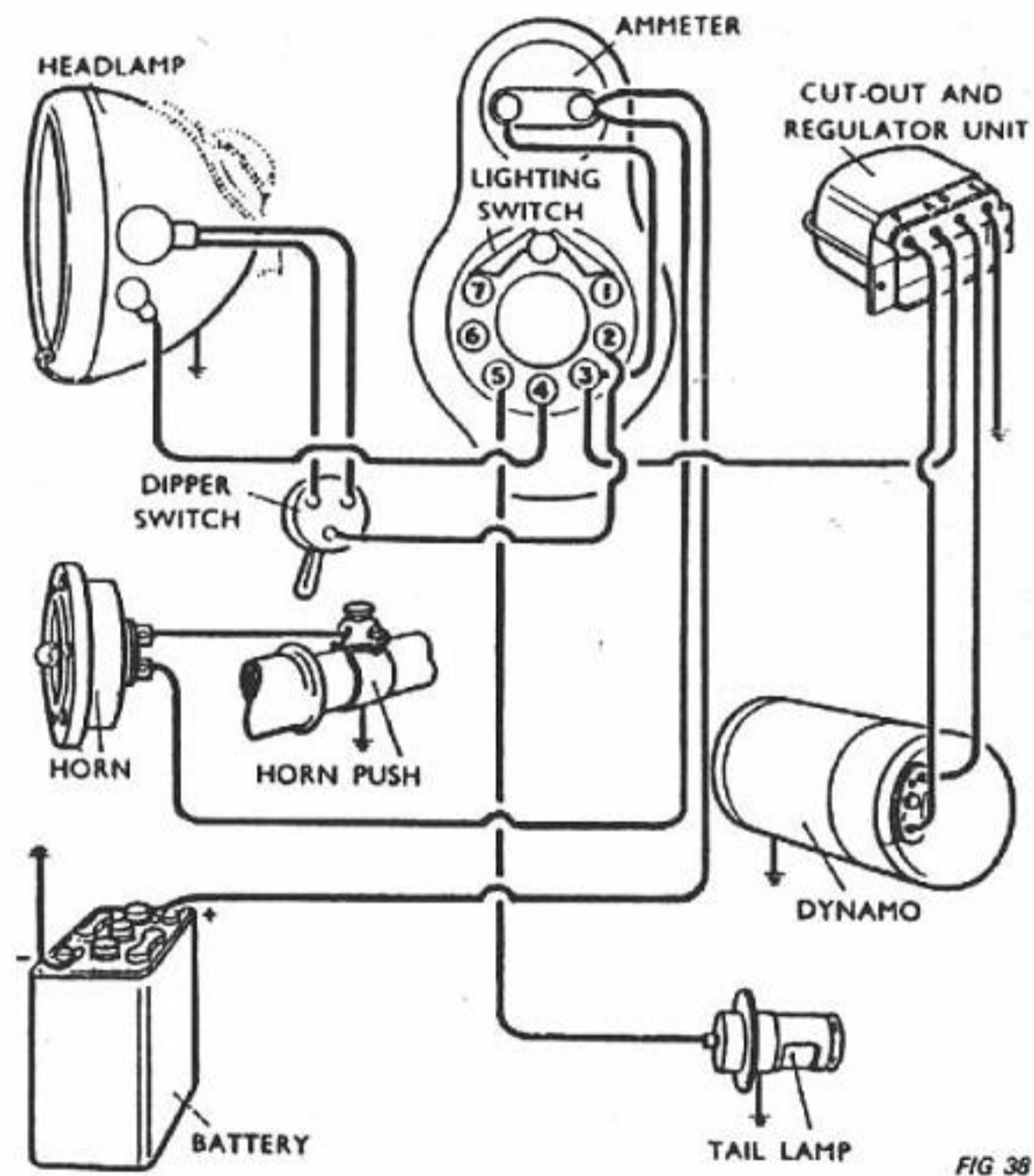
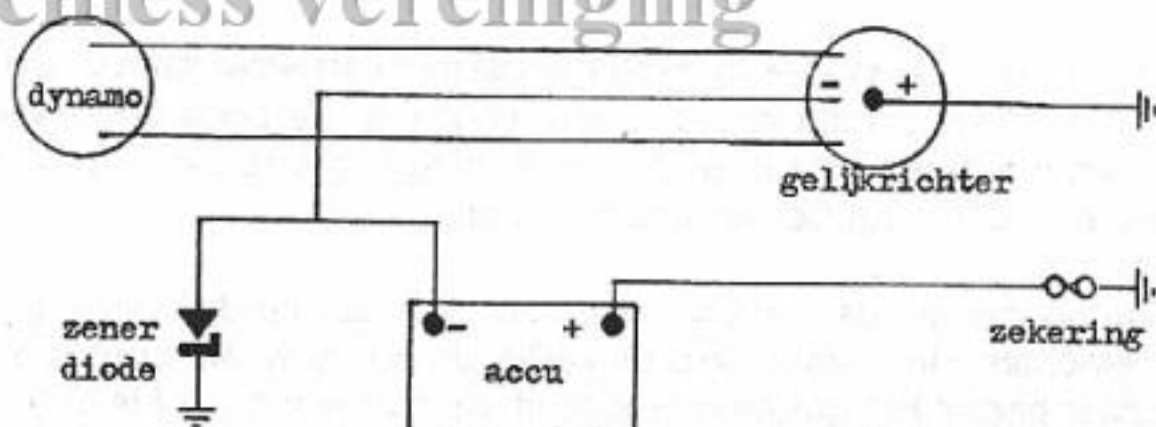


FIG 38

Both WD and civilian roadsters to 1951 operated on the negative earth system. This can easily be transposed to positive earth and the dynamo polarity readily reversed

# Ajs/Matchless vereniging



Het meest logische is om na de accu te beginnen met drie schakelingen;

- Uit
- Ontsteking zonder licht
- Ontsteking met licht.

Hoe de schakelingen van je contactslot verlopen is met behulp van een universeelmeter of met een batterij en een lampje makkelijk vast te stellen. De - van de accu verbinden we met de centrale pool (1) van het contact. Van de pool van stand 2 trekken we een draad naar de - pool van de bobine. Van de + pool van de bobine gaat er een draad naar de condensator en een draad naar het contactpunt. We kunnen nu een vonk opwekken.

Omdat remlicht en claxon altijd moeten werken, trek je van pool 2 ook een draad naar de remlichtschakelaar en van hier verder naar het remlicht. De claxon, de meeste werken door een + schakeling, d.w.z. dat de - van de claxon rechtstreeks met pool 2 is aangesloten en de + van je claxon is verbonden met de claxonschakelaar. Door die in te drukken maak je massa (+) met het stuur en ontstaat er een gesloten stroomkring TUUT TUUT. Nou het licht nog, van stand 3 op je contact trek je twee draden, een rechtstreeks naar je achterlicht en de ander naar je dim/grootlicht schakelaar. Van hieruit weer twee draden naar je koplamp voor groot en klein licht. Zie hier, het allervoornaamste zit er al op, nu nog een paar accessoires.

Een amperemeter sluit je aan op de - draad tussen de gelijkrichter en de accu. De verlichting van je teller tap je af van de - draad tussen je contactslot en de lichtschakelaar. en niet daarna, want dan zouden ze allen bij groot of kleinlicht werken. Een zogenaamde dodemansknop zet je op de - draad tussen je contactslot en de bobine. Maar hoe krijg je dat nou netjes op je motor?. Dit lijkt moeilijker dan het is.

Les 2, de praktijk;

1. Maak een lijst met de elektrische onderdelen en bedieningselementen van je motor.
2. Neem een groot vel papier en verdeel je motor in vakken, in een vak liggen die onderdelen die op je motor vlak bij elkaar liggen. Tussen die vakken komen dan de zogenaamde kabelbomen. Bijvoorbeeld;