

Oisterwijk 26 september 2020

Beste trial-vriendinnen, beste trial-vrienden

Deel 3

Deel 3 gaat over de fabricage van een kleplichter voor de CUB.

De meeste Engelse eencilinder motorfietsen van de zestigerjaren hebben een kleplichter op de uitlaatklep. Dat is handig bij het starten, maar bij het trialrijden is het een prettig hulpmiddel -om bij afdalingen- op de motor af te kunnen remmen, zonder dat daarbij het achterwiel blokkeert. Ook het afzetten van de motor is met de kleplichter goed te doen.

Veel motoren met een kleplichter hebben magneetontsteking en geen voorziening om de vonk te laten wegvallen. Bij deze CUB zou het via de ontsteking kunnen, maar dan moet het wel voorzien zijn. Deze CUB had beide niet, dus stilzetten moest door middel van de koppeling laten opkomen zonder gas te geven. Dit is helemaal niets voor mij.

Nu vernam ik van Peter Weeink van de AJS/Matchless Vereniging dat er een kleplichter bestond voor een CUB, zie foto. Waarschijnlijk gemaakt door UPB uit Engeland, dit bedrijf maakt frames en complete trial CUBS. Mooi gemaakt, maar goed aan de prijs, vind ik.



Afkijken van mijn Trial AJS hoe de kleplichter werkt en dus zo vervaardigt, volgens dit principe!

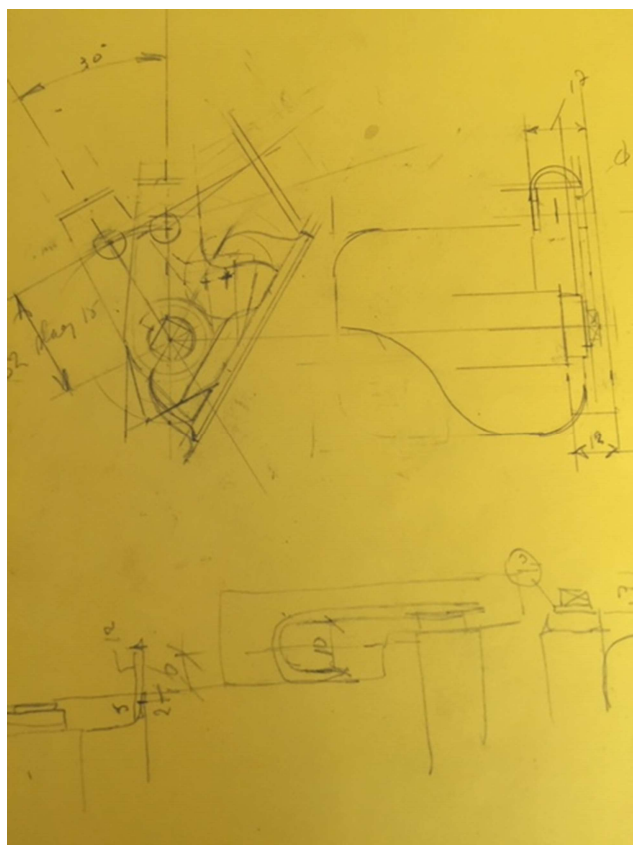
Op de foto is de het kleplichterhandeltje van mijn AJS te zien. Het heeft een dikte van een halve inch (12,7 mm) met een platte kant en door de verdraaiing

van de as licht men de tuimelaar van de uitlaatklep

Het kleplichterhandel aan het stuur heeft een slag van ca 8 mm, de uitlaatklep van mijn AJS wordt dan ca 2 mm gelicht. Voor de CUB heb ik het advies gekregen om niet verder te gaan dan ca 1,5 mm. Het risico is dat bij meer opening van de uitlaatklep ergens de stoterstang los komt en dan is het niet meer oké, denk ik.

Nu het maken: bij al mijn spullen gezocht naar bruikbare onderdelen. Als eerste het veertje voor het handel. Het veertje vind ik in mijn verenbak. Maar het kleppendeksel, het asje -waar de platte kant aan gemaakt moet worden- en een frees om de sparing in het dekseltje te kunnen maken, zijn er niet.

Dus eerst maar eens een tekening gemaakt, om een goede overzicht te krijgen



Een metalen kleppendeksel voor de uitlaat had ik niet, wel een voor de inlaat en daarvan de maten genomen. Een Duitse trialrijder (Michael Licht) heeft me een metalen kleppendeksel voor de uitlaat gestuurd. Voor het asje heb ik een ponsnippel van 12 mm gekozen. De diameter van de bus, waar het asje in moet draaien is rond de 19 mm gekozen, omdat ik een frees heb van 19 mm.

Het handeltje -waar het asje van 12 mm met platte kant op gesoldeerd is (met hard soldeer)- heeft een aanslag voor de stand van het asje waarbij de uitlaatklep vrij kan bewegen en een aanslag voor de maximale kantenstand. Dit laatste heb ik gedaan ter voorkoming dat de klep te ver geopend kan worden.

De bus waar het asje in moet draaien, heb ik niet blind gemaakt om eventueel er door te kunnen honen, zodat het asje de gewenste speling heeft. Aan het eind ½ inch gasdraad getapt. Het afdichtstopje is van een water aftapkraantje. In het kleppendeksel de opening gefreesd van rond 19 mm.



De bus erin gesoldeerd met hardsoldeer. De sparing in de bus daarna pas gefreesd, omdat ik denk dat de bus -met een opening- te veel zou gaan trekken en het asje moeilijker pas te maken is.

Het asje van een ponsnippel gemaakt en de platte kant gefreesd met een hardmetalen frees, omdat de nippel gehard is.



Op de foto's kan men zien hoe het geworden is.



Met het kanten-asje wilde ik direct bovenop de klep drukken, maar daar zit het stelboutje ¼ BSF draad met borgingsmoer. Dus een speciale moer (vierkant 3/8) met een kraagje gemaakt, welke boven de stelbout uitsteekt.





Dit onderdeel moet gehard zijn en daarvoor heb staal gekozen met 1,1 procent koolstof. Deze kan men harden, door met een brander het roodheet te maken en af te schrikken in water. Eigenlijk moet

men het ook nog ontlaten, uren lang in een oven bij ca 200 graden, maar daar heb ik niets voor. Welke hardheid het dan krijgt weet ik niet, maar het is niet meer vijlbaar.



De kleplichter doet het perfect. Nu nog uitproberen op een trialterrein. Dit zal wel Schijndel worden.

Het geheel had iets kleiner mogen zijn, maar de hoofdoorzaak dat het wat groter is, is de maat van het veertje. Dus bij de volgende keer eerst een kleiner veertje zien te bemachtigen.

Vragen en opmerkingen zijn welkom.

Jos

