

VERVANGEN AANDRIJVING MAGNEET DOOR BELT

Na het vervangen van de primairketting door een beltdrive, hetgeen aanzienlijke verbeteringen bracht had ik besloten om ook de magneetketting te vervangen voor een getande riem. Het was een kleinere worsteling dan de primairketting, maar toch weer wat uitdagingen tegengekomen. Na een dag had ik het voor elkaar en ben er mee gaan rijden, oude kettinkje en kettingwielletjes meegenomen want je weet maar nooit.

Het is werkelijk ongelooflijk wat een verschil, nooit had ik gedacht dat het zo'n verbetering zou zijn. Lopen bij de eerste trap en direct heel gelijkmatig zonder horten en stoten draaien. Het rijden was altijd al een genot op zo'n 16H maar nu heb ik continu een big smile gehad tijdens mijn probeerrondje van 80 kilometer. Bij het gas geven pakt de motor direct op, niet eerst twee keer hoesten. Bij gas dicht geen ploffen meer in de uitlaat maar direct reageren.

Wat ook bijzonder is dat er bijna geen trillingen meer zijn waar te nemen, omdat het klapperende kettinkje bij de spareparts in de motortas zit en vervangen is door een niet klapperend riempje. Je weet dat je zo'n kettinkje kan spannen door de magneet naar achter toe te draaien en dan spetter vast te zetten, na een dag rijden staat het kettinkje weer slap. Dit veroorzaakt een enorme trilling in het blok.

En toen ik bijna thuis was het laatste stuk autoweg gepakt en het gas open gedraaid, binnen een mum van tijd zat ik met wind tegen op de 70 mijl, deze snelheid heb ik met deze 16H nog nooit gehaald. Kortom ik ben zeer tevreden met deze aanpassing die je aan de buitenkant niet ziet.

Zo heb ik het gedaan:

Benodigdheden:

- Optibelt tandriemschijf 5M 28-9 2 stuks
- Gates tandriem GT3 5MG 400 9 Powergrip (oliebestendig)
- Twee halve manen die strak om de tanden van de riemschijven passen.
- Een frees van de juiste conus, deze heb ik gemaakt uit een stuk 100Cr6 staal taps gedraaid in de goede hoek en gehalveerd op de freesbank en gehard.

Eerst controleren of de huidige kettingwielen in hetzelfde vlak staan, mocht dat niet het geval zijn dan opmeten wat het hoogteverschil is.

Het hoogteverschil kunnen we compenseren met de diepte van de conussen in de riemschijven.

Op de bijgeleverde tekening staan de maten die overeenkomen met de maten van de standaard kettingwielen, als deze gemonteerd zijn en in lijn staan dan kun je de maten van de tekening aanhouden. Eerst boren we in de riemschijven een gat van 10,5 mm, span in op de draaibank op de naaf. De standaard riemschijven hebben een naaf, voor de **nokkenas schijf** moet deze eraf gedraaid worden, totale dikte wordt 14,5 mm.

De **magneetschijf** moet deze naar 22 mm totale dikte en de naaf 18,5 mm in diameter afgedraaid worden. Met twee halve manen die precies om de riemschijf passen tussen de flenzen klemmen we de schijf in de vierklauwplaat en draaien de schijven op maat, tevens kunnen we de kamers in de schijf maken voor de moeren, voor de nokkensschijf 4 mm diep en voor de magneetschijf 8 mm diep.

Nu maken we het gat conisch met de conische frees (zelfgemaakt). Omdat het moeilijk is om de diameter van 13,15 mm te meten heb ik daar een pasdoorn voor gemaakt, er staat een groefje in op de juiste maat.

Bij mijn proefmodel had ik een spiebaantje in de nokkenasschijf gestoken, maar dat is niet nodig.

Ik kreeg een tip van iemand die mij vertelde dat hij dat spietje niet gebruikt en daar zelfs de ontsteking mee op tijd zet. Hij laat het magneetwiel vast op de magneet zitten en stelt de ontsteking af met het nokkenas wielletje, dit heeft als voordeel dat je niet meer op de magneet as hoeft te slaan en dat je makkelijker kan voorkomen dat de boel verdraait met



het gereedschap

*Van links naar rechts
De twee halve manen, de zelfgemaakte conische frees
en de pasdoorn met groefje voor de juiste maat*

vast zetten, motor in zijn vier en wiel tegenhouden.

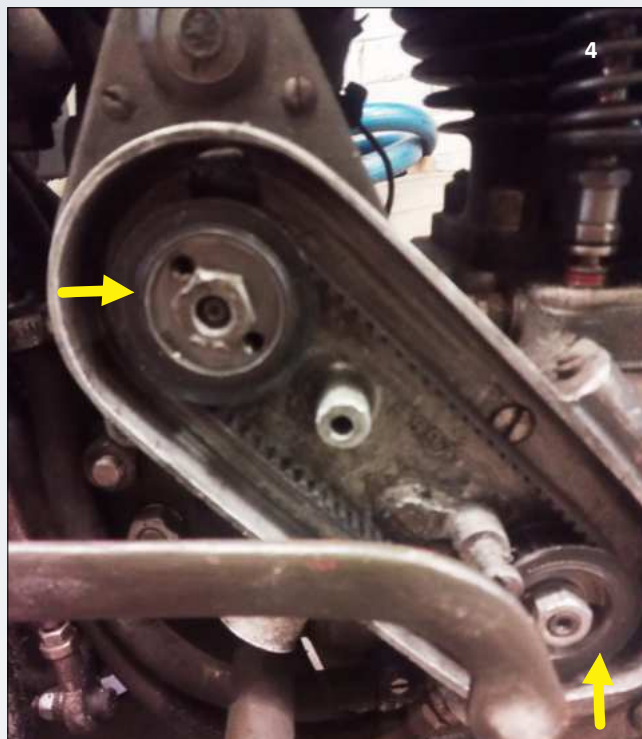
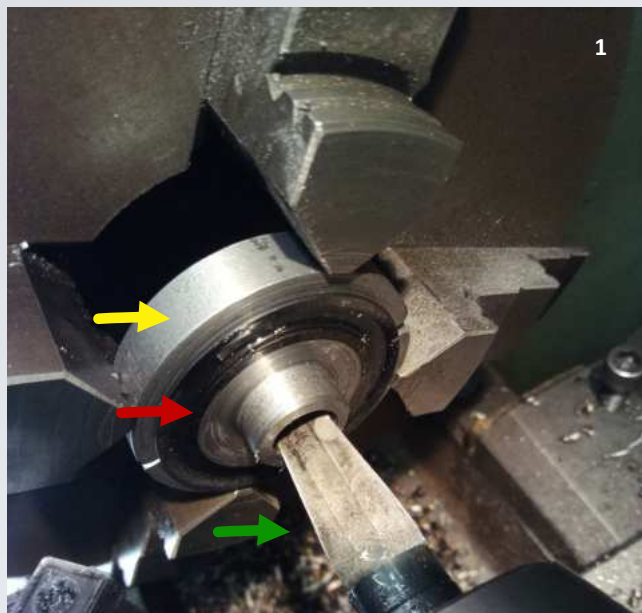
In beide schijven moeten twee M6 gaatjes getapt worden, zie tekening. De gaatjes moeten erin anders kun je de schijf niet meer verwijderen omdat er geen pulleytrekker tussen de schijf en het huis past.

Schijf verwijderen door moer paar slagen los te halen (wel op de as laten zitten) neem een stukje plat staal met twee gaten rond 6,5mm hart op hart 24,5 mm en zet dit over de moer en neem twee m6 boutjes om de schijf los te trekken.

Ik heb op beide schijven de riemgeleiding laten zitten omdat er voldoende speling op de schijven zit om eventuele kleine afwijkingen in de uitlijning op te vangen.

Als het gelukt is en gemonteerd zul je erg blij zijn met de nieuwe 1 cilinder Norton, dan heb je een moderne 80plus motor zonder achtervering.

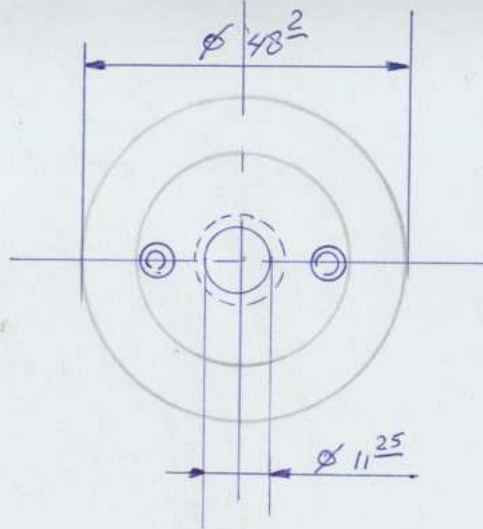
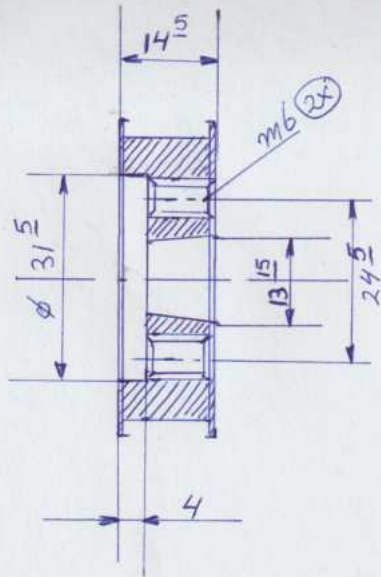
Paul van Trigt



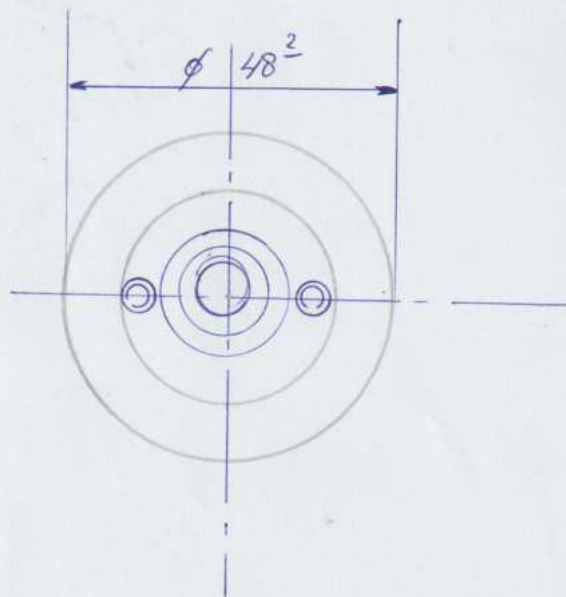
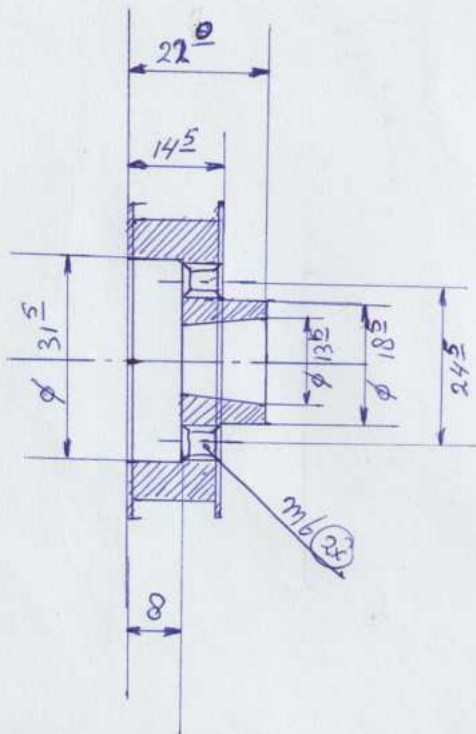
- 1. Het frezen van de conus**
De gele pijl wijst naar de halve maan aan de bovenkant.
De rode pijl wijst naar tandriemschijf (poelie)
De groene pijl wijst naar de zelfgemaakte frees.
- 2. De pasdoorn met het streepje**
Het streepje geeft de juiste diameter aan
- 3. Wanneer je de juiste tools hebt, stelt productie niets meer voor.**
- 4. Beide schijven gemonteerd.** (Zie de gele pijlen)
Aan de bovenkant de magneetschijf
Aan de onderkant de nokkenasschijf
- 5. De schijf (poelie)**
De gele pijl wijst naar de naaf welke op de juiste dikte moet worden afgedraaid

Tekening met maatvoering staat op de volgende pagina

Tekening met maatvoering - vervangen aandrijving magneet door belt



Riemschijf nokkenas



Riemschijf magnetas

Montage magneetbelt

Normaal gesproken is bij de Norton's met een magneet en kettingaandrijving vanaf de inlaatnokkenas het kettingwieltje op de nokkenas met een woodruffkey (halve maanspie) en moer bevestigd.

Voor zover ik weet gebruikt alleen Norton een spie op dit ketting wiel, de andere fabrikanten vertrouwen op de conus.

Dit kettingwieltje wordt goed vast gezet en daarna wordt de ontsteking op tijd gezet en wordt het kettingwieltje op de magneet vastgezet.

Tijdens dit vastzetten wil de magneet nog wel eens verdraaien en moet je weer op nieuw beginnen.

Je kunt een stuk pijp op het kettingwiel zetten en daar een klap op geven met de hamer zodat het kettingwiel vastzit op de conus, nadeel hiervan is dat de magneet dit niet altijd leuk vind.

De tandriemschijven zetten we anders vast.

We vertrouwen hier op de passing van de conus, de schijf op de inlaatnok heeft ook GEEN spiebaan.

Let op het zijn twee verschillende riemschijven, de schijf met het borstje moet op de magneet.

We zetten eerst de schijf vast op de magneet, deze kunnen we tegen houden op de rotor.

Nu de snaar erop samen met de schijf op de nokkenas, nog niet vastzetten.

Nu de ontsteking op tijd zetten en de riemschijf op de nokkenas met een stukje pijp of een ruime pijpsleutel vast tikken op de conus, hier sla je niet zo gauw iets kapot, nu de moer goed vastzetten.

Als het spul los moet kan dat heel makkelijk door een stukje plat ijzer met twee gaatjes van 6,5 mm erin hartmaat 24,5 mm te gebruiken.

Draai de moer een stukje los en neem twee M6 draadeindjes en draai deze met de hand in de riemschijf, schuif het stuk plat er over en doe de moeren erop, nu druk je de schijf van de as af.

laat de moer iets losgedraaid op de as zitten om de draad van de as niet te beschadigen en om genoeg lengte te hebben voor het afdrukken.

Ga niet met schroevendraaiers, breekijzers of poelietrekkers proberen de schijven los te wrikken, dit leid tot schade.

Vele kilometers gewenst met de belt.