

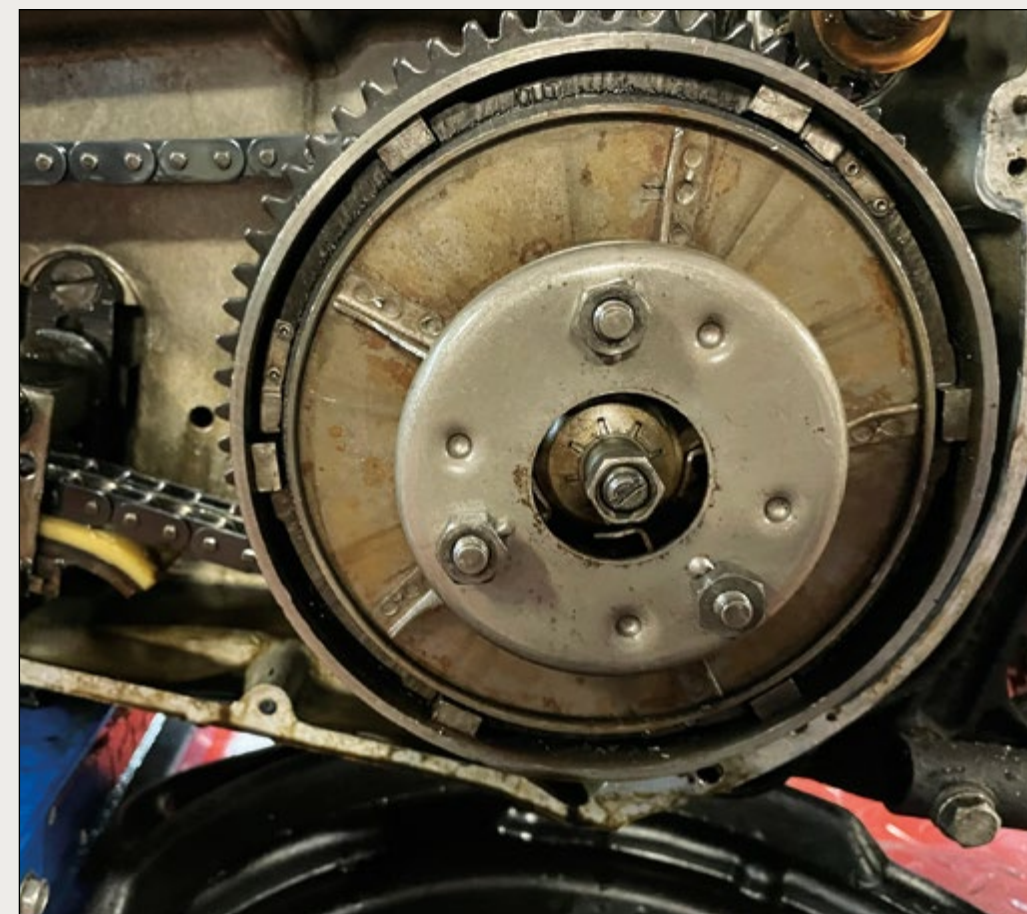
MAKKELIJKER KOPPELEN MET EEN DIAFRAGMAVEER

HELEMAAL DE CLUTCH KWIJFT!



Een paar maanden geleden kocht ik een prachtige zo goed als originele Electra uit 1971. Geen showbike, maar een fiets waar mee is gereden. Er zat geen gaskabel op, maar ze liep. Ook miste ze de zijkoffers en wat andere kleine dingen. Via Marktplaats had ik al drie keer een mooie avond verpest door veel motoren met gekke of geen nummers en andere ellende te bekijken. Maar deze motor niet. Ik kwam, zag en nam haar gelijk mee.

Het enige wat niet oud is aan deze Electra, is het spuitwerk. Maar het benzinekraantje, hendels, stuur, spanningsregulator, kruiskopboutjes in het blok en noem het maar op, alles origineel. De motor liep best goed, alleen het gas liep niet heel lekker. De trommelrem voor deed 't een beetje, maar de achterrem ging onder het rijden steeds vaster en vaster zitten. Het geveerde zadel zakte helemaal door tot het frame, waardoor de zithouding ook niet tof was. Wat ook opviel was de koppeling, die ging erg zwaar en ook nog slecht ontkoppelen. Er zat een braided steel kabel op, dus die wilde ik sowieso eraf, want dat is echt geen gezicht op een oude Electra. Maar ondanks



dat, werd ik er enorm blij van. Ik kocht m'n eerste Harley op toen ik 19 was. En jawel, dat was een Electra zonder scherm. En juist, ik voelde mij weer net zoals toen! Ik heb echt zowat elke dag gereden en genoten. Er was echter wel een minpunt: de koppeling. Deze kwam maar lastig vrij en ging echt zwaar. Maar gelukkig is daar een oplossing voor! Zodiac levert namelijk de APM (American Prime Manufacturing) koppeling. Deze past in Flatheads, Knuckleheads, Panheads en Shovelheads! Wat je krijgt is een moderne binnenste koppelingshart, een groot, dubbel lager, die je vast schroeft in het originele buitenhuis, en een set platen met maar liefst 7 koppelingsplaten in plaats van de standaard 4. Ook geen losse veren meer, maar een diafragmaveer.

VOORDELEN OP EEN RIJ

Omdat het buitenhuis nu vastgeschroeft wordt, kan deze niet meer bewegen als je de koppeling in trekt. Hierdoor komt er meer ruimte tussen de platen en zal niet meer 'slepen'. Omdat er meer platen in de koppeling zitten, is er veel minder veerdruk

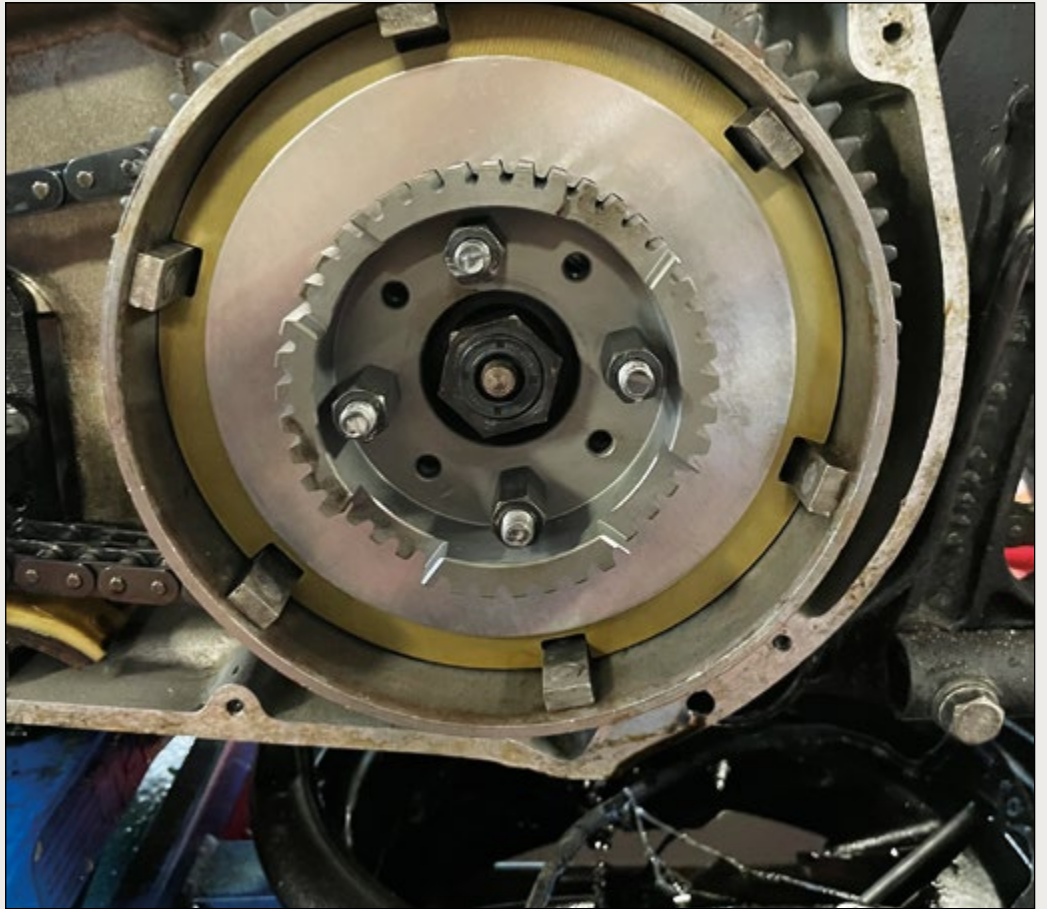
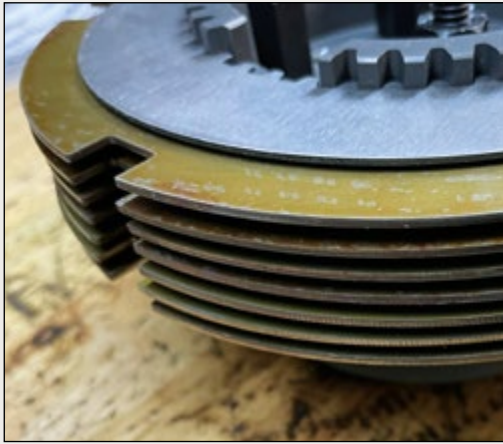
nodig om dezelfde kracht of koppel over te brengen. Met meer platen kan er dus ook een slappere veer op. Ook zijn de platen gesinterd en hebben een veel hogere wrijving dan de originele. De platen kunnen zowel nat als droog gebruikt worden. Geen pennen meer in de koppeling, want deze slaan in en buigen, waardoor de platen minder makkelijk vrij bewegen. Nog een enorm voordeel is de diafragmaveer. Gewone rechte veren worden steeds zwaarder naarmate je de koppeling in trekt. Een diafragmaveer doet dit veel vriendelijker en is mede daarom te vinden in alle moderne motoren. Eigenlijk kun je deze koppeling voor twee dingen gebruiken. Heb je een motor met veel vermogen, dan kun je deze koppeling plaatsen zonder dat je met twee handen moet koppelen. Heb je een standaard of iets opgepepte motor, dan kom je weg met een nog lichtere veer. Er zijn drie soorten diafragma veren van APM leverbaar of je neemt er een van Harley-Davidson.

MONTAGE CLUTCH KIT

Het monteren is redelijk recht toe recht aan. Voor het behoudt van je vingers even de min pool er af

halen. Dan de primaire kap er af, de spanner los, de koppeling uit elkaar halen en de grote koppelingsmoer losdraaien (linkse draad). De voorste bout van de compensator sprocket kan hierna los en met behulp van een trekker kan de koppeling er ook af.

Bij mij zat ie nogal vast, maar uiteindelijk met wat warmte erbij knalde hij er toch af. Het is een conische as met een spie, wat doorgaans een hele sterke verbinding is. Als je de koppeling er af haalt, gebruik je alleen het buitenhuis van je originele koppeling. Gelijk controleren of de starterkrans nog netjes is en de vierkante blokjes in het huis, waar de platen tegenaan duwen. Zijn deze erg ingesleten, dan moet je deze vervangen. Meestal mankeert daar niet veel aan, zoals in mijn geval. Het nieuwe koppelingshart pers je met lager en al in het oude buitenhuis en deze wordt geborgd door een stalen ring die op de achterkant vastgeschroefd wordt met 6 boutjes. Even pielen met het monteren op de conische as en de spie, en de moer erop. Hierna kunnen de platen in de koppeling zoals beschreven. Verstandig is om deze even te



weken in de voorgeschreven olie. Dan alles terug monteren, de primaire ketting eventueel uitlijnen, koppelingskabel even losdraaien en de stift van de koppeling afstellen. Aandraaien tot je weerstand voelt en als de stift de koppeling wilt openen, een 1/8 slag terug, de stift borgen en klaar. Daarna de speling uit de hendel draaien met de stelbout op de kabel.

ECHT EEN SUCCES

Wat een genot en werkelijk wat een verschil! Makkelijk in z'n vrij, niet te zwaar, soepel schakelen en veel minder geklap uit de bak. Deze modificatie is echt een succes en ik zou het iedereen aanraden. Ik rij dagelijks op de nieuwste, dikste en snelste motorfietsen, waar alles veel beter werkt en soepeler gaat, maar met een lekker schakelend Shoveltje

heerlijk rustig met 60-70 mph door de polder, daar kan maar weinig tegenop! De koppeling is te bestellen via mijn website. Het is de Competition Master clutch kit, fits all 1936-early 1984 Big Twin, Zodiac nummer 761028 en komt helemaal compleet. Uiteraard kan ik m ook voor je monteren.

[Tekst en foto's Gert Jan Laseur (Laseur Motoren Almere)]