

PERFORMANCE BAGGERS: ACHTERBRUG EN KETTING



Van belt naar ketting

Zo goed als klaar!



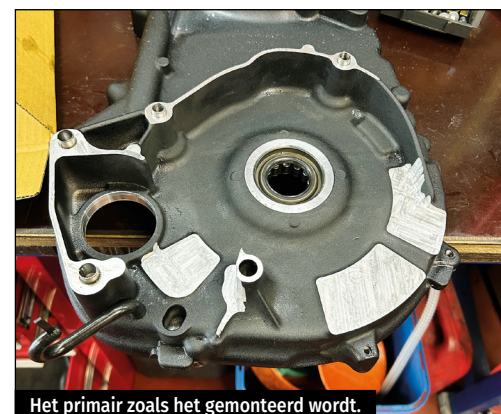
Hier een belt "who couldn't stand the heat".



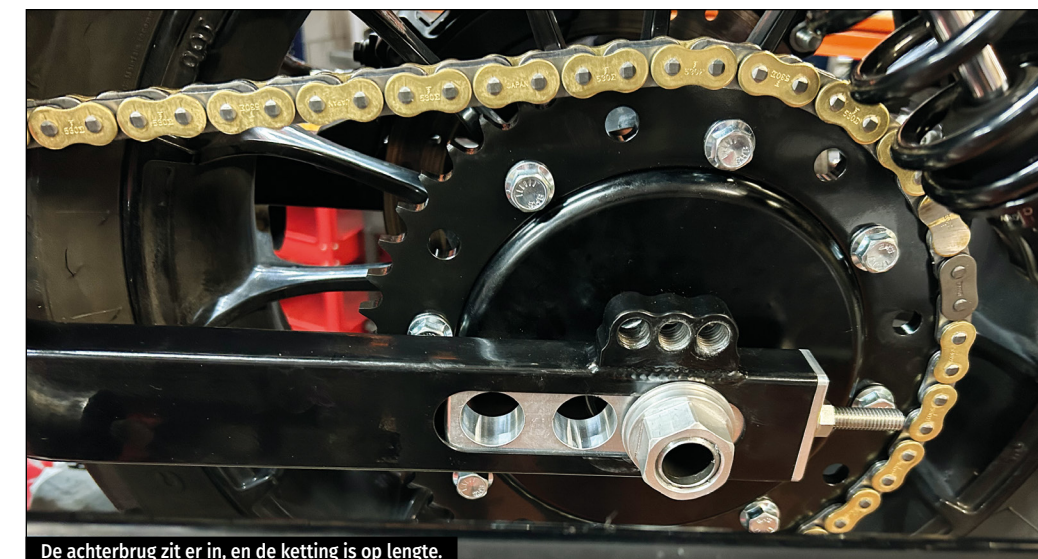
De rechterkant van de A1 achteras gemodificeerd en Tig vast gelast. Duidelijk is te zien de keuze voor het plaatsen van de schokbreker en de keuze voor het plaatsen van de achteras.



Aanpassen van het primair aan de achterzijde, om ruimte te maken voor de ketting.



Het primair zoals het gemonteerd wordt.



De achterbrug zit er in, en de ketting is op lengte.



Het Zodiac achtertandwiel met de drager, die in het originele rubber van het originele achterwiel past.



De originele achterbrug met achteras. Alles wat er af gaat op de weegschaal weegt 11,10 kilo.



De nieuwe achterbrug van A1 compleet met as en spanners en de mogelijkheid om het wiel op 3 plaatsen te monteren. Het kleine steuntje is voor de achter rem.



Het voortandwiel, het achtertandwiel en tandwiel drager en de ketting. Dit weegt 7,10 kilo en is dus 2 kilo zwaarder dan de belt drive.

Performance Baggers kunnen veel extra vermogen opleveren. Dit betekent dat je eigenlijk ook andere zaken aan de motor moet aanpassen, zoals betere schokdempers en een upgrade van de remmen. Maar wat kan je nog meer doen? In dit artikel vervangt Gert Jan de achterbrug door een sterker en lichter exemplaar en vervangt hij de belt voor een ketting.

Er zijn diverse redenen om een belt te vervangen voor een ketting. Het eerste waar je aan denkt is de betrouwbaarheid. Iedereen die wel eens een belt heeft gebroken, weet waar ik het over heb. Nou sta ik er verbaast van hoeveel power je met de M8 motoren op het dunne riempje kan zetten, maar als ie breekt dan sta je toch gek te kijken en ga je even nergens meer heen. Nog een

reden om een ketting met tandwielen te nemen is dat je op een makkelijke manier de eindoverbrenging kan aanpassen. Een tand meer of minder voor of achter, zorgt al voor een verschil. De nieuwe Harleys hebben veel vermogen, maar staan ook erg 'zwaar' op de tandwielen. Dit zorgt ervoor dat de motor wel lekker rustig draait op de snelweg, economischer is en minder lawaai maakt bij 120

km/u op de snelweg. Maar voor de 'gekkies' onder ons, is er niets erger dan een luie lompe motor, die ook nog eens vreselijk zwaar op de tandwielen staat. Een wat kortere overbrenging zorgt ervoor dat de motor vlotter door de versnellingen gaat en ook wat gretiger op het gas hangt. Een M8 Touring, bijvoorbeeld, heeft een 32 T voortandwiel en een 68 T achtertandwiel, terwijl de Softail-modellen een 32 T/ 66 T overbrenging hebben. De Softails staan dus wat zwaarder en draaien iets minder toeren bij dezelfde snelheid dan de Touring modellen. Ze zouden theoretisch dus langzamer moeten zijn, maar omdat ze meer dan 100 kilo lichter zijn, trekken ze de zwaardere overbrenging makkelijk. Nu is de overbrengverhouding puur persoonlijk. Als je bijvoorbeeld een Touring hebt, dan is de reductie 68 gedeeld door 32, is 2,125. Stel je koopt

van chroom molybdeen, dus sterk en licht. Ze zijn voorzien van 3 posities om je schokdempers te monteren: standaard, 1/4" hoger en 1/2" hoger. Ook het achterwiel is op 3 verschillende posities te monteren: standaard, 1" meer naar achteren voor de dragracers en stoplichtsprinters en 1" naar voren voor het nemen van korte en snelle bochten. Er zit ook een lichte achteras bij met een aluminium moer. De achteras wordt vastgehouden in een billet aluminium blok, dat op z'n plek wordt gehouden door een zware kettingspanner. Bij de originele achteras wil de concentrische spanner wel eens verdraaien, maar daar heb je bij deze kettingspanner geen last meer van. Je bespaart met de A1 achterbrug 6,5 kilo en dat merk je met het weggedrag en de achtervering. Als je de ketting en de tandwielen weegt en vergelijkt met de complete belt drive, dan wegen in dit geval de ketting en tandwielen wel 2 kilo zwaarder.

MONTAGE

De standaard belt demonteren is een behoorlijke klus. Wil je minder werk, dan is doorknippen een optie. In ieder geval moet het primair er helemaal af en - als je de belt er heel uit wilt halen - ook de achterbrug, maar in ieder geval de rubbermount ophanging achter. Ik heb bij Parts Europe een (goudkleurige) ketting besteld en bij Zodiac een 24 T voortandwiel en een 51 T achtertandwiel. Het achtertandwiel zit gemonteerd op een aluminium plaat, die is voorzien van een lager en valt met de achterkant in het originele rubber, wat de bak en de hele aandrijflijn weer fijn vindt. Het achtertandwiel gaat dus qua uitlijning de positie van het voortandwiel bepalen. Als eerste ga ik de A1 achterbrug monteren. Deze komt compleet met lagers en af-

standsbussen en gaat er makkelijk in. Het is slim om gelijk de motor ophang- en achterbrug rubbers te vervangen. Dit gaat in één moeite door. Als de brug erin zit, kan het wiel erin. Alles gaat met de originele bussen en ook voor het originele remanker zit er een gefreesd steuntje bij, zodat deze ook weer past. Nu kunnen we het voortandwiel in lijn zetten en hiervoor draai ik een spacer. Zodiac heeft inmiddels het voortandwiel aangepast met een iets dikkere borst, dus die spacer hoeft niet meer. Achterop het primair zit nog wel wat freeswerk om ruimte te maken voor de ketting en ook staat er een paaltje in de weg, die ik iets kleiner heb gemaakt. Nu de ketting pas gemaakt te hebben, kan deze erop. De A1 achterbrug had als optie een 'skins' achteras, maar aangezien mijn klant niet doorhad waarom, kwam de Jekyll and Hyde demper rechts tegen de as. Dus heb ik de chroom molybdeen-as voorzien van een dunne rvs schijf met draad erin en daarna vastgelast. Nu steekt de as amper uit en gaat de demper er prima langs.

Van het rijden met een ketting merk je eigenlijk niets en het stellen en onderhoud van de ketting is eenvoudig. Ik ben benieuwd hoe lang het meegaat op deze sterke en snelle Street Glide.

[Tekst & foto's: Gert Jan Laseur, Almere]

GEBRUIKTE ONDERDELEN

Zodiac Sprocket kit and adaptor 201409	€ 630,-
Parts Europe 12230693 Chain EK 532ZVX3	€ 290,-
A1 Swingarm	\$ 1.100,-