

Et lille vinterprojekt.

Måske husker du mit indlæg i december nummeret af bladet 2006, hvor jeg fortæller om diverse problemer med motoren i min A10 RGS replica, som ender med at blive sendt til SRM i Wales for reparation. Motoren kom retur et par måneder senere i en delvis ødelagt papkasse, så det var med bange anelser, jeg pakkede ud. Heldigvis var der ikke sket skader under transporten, men jeg vil stærkt anbefale at få lavet en ordentlig trækasse til forsendelse, da behandlingen undervejs ofte er brutal.

Alt arbejde var udført efter mine anvisninger, og jeg har siden været meget tilfreds med resultatet. En enkelt ting glemte jeg dog at få lavet, nemlig en boring hvor et olietryksmanometer kan tilsluttes.

Jeg har siden hævdet, at der absolut ikke er behov for at kunne aflæse olietrykket, men formand Bendt's roden rundt med oliepumper har dog skærpet nysgerrigheden, så jeg besluttede, at vinterprojekt 2008 måtte være at få monteret et olietryksmanometer.

At finde et passende lille manometer viste sig at være lidt af et problem, men til slut fandt jeg et fint instrument med fittings og slanger i USA ved firmaet Triples Rule.



Triple Rule's manometer

Ofte bliver tilslutningen på motoren lavet med en boring ind til oliekanalen i umiddelbar nærhed af overtryksventilen. På min RGS er udtag til omdrejningstælleren placeret netop i dette område med træk fra oliepumpen, hvorfor en tilslutningsboring i dette område ikke er realistisk og også særdeles vanskelig at lave på en motor, der ikke er adskilt.

Jeg besluttede i stedet at udnytte den ombygning af olietilførsel til krumtappen, som blev udført ved SRM. Den består af en aluminiumsblok svejst ind i sidedækslet i højre side. I denne blok er lavet en boring, som fører olien fra pumpen ud fra motorblokken og op og ind i en ny boring direkte i enden af krumtapakslen. Et rigtig godt system, der sikrer effektiv og konstant olietilførsel til krumtappen. Efter en del opmåling lavede jeg en 3 mm boring fra sidedækslets forkant med retning mod den 5 mm store

olieboring i aluminiumsblokken og ganske heldigt lykkedes det at ramme boringen. Efterfølgende lavede jeg en større boring $\text{\O} 8,7$ mm et stykke ind og skar et $1/8''$ NPT27 gevind passende til det medleverede fittings.



Timingdæksel set indefra



Samme set udefra

En passende holder for manometeret blev fremstillet ved drejning af et rør og gamle færdigheder med slaglodning genoplivet med pålodning af et passende beslag. Alt i alt ganske tilfredsstillende.

For husfredens skyld, samt for at undgå oliepletter på tapetet bag motorcyklen, måtte opstart og test vente til sidst i marts måned. Der var et fint tryk på 60 psi og en lille

utæthed ved skære ringen på trykslangen. Det viste sig, at de medleverede støtteringe, til montering indvendig i slangen, var for små, hvorved skæringen deformerede. Løsningen blev en ny støtte ring lavet af antennen fra en transistorradio. Forårets ture viste et rimeligt olietryk under normal kørsel, men lavt tryk ved tomgang samt ved hurtig motorvejskørsel over længere strækninger. Midt i juni måned blev en ny SRM oliepumpe derfor monteret hvilket forbedrede trykket i begge punkter i væsentlig grad.



Det færdige resultat

Niels Sønderborg.