

Motormekanisk.

Min BSA Rocket Goldstar replica havde efterhånden kørt 28000 km siden den blev bygget sammen. Jeg har selv kørt de sidste 26000 km og har nok altid følt at der var temmelig megen mekanisk støj fra motoren. Andre medlemmer har dog flere gange på forespørgsel forsikret mig om at det er helt normalt og sådan skal den lyde. Jeg tænkte, at problemet er nok, at det lyder anderledes når man sidder på dyret end når man lytter til andre maskiner.

På min sidste lidt længere tur i år var lydbilledet det samme. Tikkende lyd når der åbnes for gassen og generelt for megen mekanisk støj. Uvisheden bryder jeg mig ikke om, så beslutningen blev taget kort før hjemkomst. For at få fred i sindet må motoren skilles totalt ad. Jeg har tidligere haft top og cylinder demonteret, men de ædlere dele i bunden har jeg ikke set til tidligere.

Demonteringen forløb planmæssig. Undervejs kunne konstateres at der var en del endeslør ved krumtappen samt ganske lidt radial slør ved rullelejet i træksiden. Efter demontering af cylindre og stempler kunne konstateres at den ene krydspindsbøsning var løs og var vandret halvvejs ud af plejlstangen.



Pindbøsning på afveje

Her var nok årsagen til den tikkende lyd når der blev åbnet for gassen. Jeg har tidligere haft samme problem med den anden bøsning. Det løste jeg ved at presse en ny bøsning i plejlstangen og efterfølgende med en stilbar rival rømme hullet op på mål. Dette problem kan altså klares på samme vis igen.

Længere nede i bunden så det heller ikke for godt ud. Ved rullelejet i træksiden havde der været ”fuskere” på spil. Inderringen i rullelejet sad ikke fast på krumtapakslen, men havde mærkbart slør. Fuskere havde forsøgt sig med at lave en mængde kørneprikker i akslen for at få lejet til at sidde fast, hvilket selvfølgelig kun havde fungeret ganske kortvarigt. I modsatte side sad bøsningen for glidelejet løs i krumtaphuset, hvilket jo heller ikke er helt efter forskrifterne.

Sidste punkt for demontering var plejllejerne. Her kunne konstateres, at lejeskålene i træksiden var krakelerede, som om der var gået ”orm” i godset. Efter grundig rengøring kunne konstateres ganske lidt slør ved plejllejerne.



Plejlleje med ”ormehuller”

En hurtig beslutning blev truffet. Alle dele blev pakket ned og sendt direkte til SRM i Wales med instruks om at udføre deres bekendte needle roller bearing & oil feed conversion samt udbedre de øvrige punkter herunder glasblæsning af krumtaphuset, rensning af sludge trap, pålægning af nyt metal på lejesølet til rullelejet, montering af nye plejllejer samt check og evt. udbedring af plejlsøler på krumtappen.

I mellemtiden er topstykket sendt i byen for en gang glasblæsning og udstødningsrørene sendt til forkromning.

I skrivende stund står cyklen bag min ryg amputeret for sin motor og venter på at få en sund motor med vellyd installeret igen.

Niels Nielsen