

Grote beurt voor Shovel Electra

De 46-jarige Filip Bessems komt uit Sint Niklaas, België. De dagelijkse kost verdient hij bij Volvo Cars Gent als Modeline Teamleader. Hij won met de Bigtwin Facebook Actie een Goeie Beurt bij De Firma Motors voor zijn Harley-Davidson FLH uit 1978.

Op een ijskoude vrijdagochtend staat bij De Firma Motors in Esbeek een warme kop koffie klaar voor Filip, die rijdend op zijn Shovelhead Electra Glide vanuit België komt. Paul Cremers, monteur bij De Firma Motors, gaat gelijk even een proefrit maken. “De motor is voor ons onbekend en als ik eerst even ga rijden, merk ik vaak al wat dingen op,” zo legt Paul uit, “bij terugkomst ga ik gelijk de olie verversen. Die is nog goed warm en stroomt er dus makkelijk uit en neemt gelijk het meeste vuil mee.” Hij trapt de H-D aan en komt na een kwartiertje terug. Voor de motor de werkplaats ingaat, wordt met draaiende motor gecontroleerd of de laadspanning goed is. In dit geval is dat 14.9 V, dus ruim voldoende. Paul pakt zijn checklist erbij en vult de gegevens van de motor en de klant in. “Op deze lijst hou ik ook nauwkeurig bij wat ik doe en welke materialen en onderdelen ik gebruik.”

CONTROLE

De motor ‘pets’ een beetje door het luchtfilter, een teken dat hij iets te arm staat. Dat kan meerdere oorzaken hebben, te kleine sproeier, lek inlaatrubber of een verkeerde afstelling. Door met remmenreiniger rond het inlaatspruitstuk te spuiten, wordt gekeken of de motor daar op reageert. Dat doet ie wel een beetje, dus daar moet straks ook naar gekeken worden. Paul merkt bovendien op dat er een rammel te horen is, de voorrem niets doet en bij controle van de verlichting, blijkt het remlicht niet te werken. Naast de servicebeurt moet hier dus ook allemaal even naar gekeken worden.

OLIE VERVERSEN

Eerst laat Paul de olie eruit lopen via een handig plasgootje, zodat er niets gemorst wordt. De vuldop wordt naast de plug gelegd, “Dan vergeet je niet om de olie weer bij te vullen en de aftapplug te monteren,” zo legt Paul uit, want dat is iets wat

regelmatig vergeten wordt!” En zonder olie, loopt je blok gegarandeerd in puin!

En nog een goede tip van monteur Paul: “Ga eerst rijden voordat je olie ververs. Stel dat de motor op een aanhanger is gebracht en ik ga die olie aftappen en de tank weer met nieuwe olie vullen. Het kan best zijn dat een motor bijvoorbeeld een jaar heeft stilgestaan, waarbij de olie langzaam het blok is ingesijpeld. Als je ‘m dan start heeft ie dus veel te veel olie en is het ‘Poef!’ en uit met de pret!”

De grote dop bovenop de tank wordt losgedraaid en daaronder zit het originele oliefilter. Deze wordt vervangen door een nieuwe, waarbij de rubberen afdichtring niet vergeten mag worden, net als een nieuwe kurken pakking voor de vuldop. De tank wordt gevuld Met SAE 50 olie. De goede oliesoort is belangrijk, want luchtgekoelde motoren als een H-D zijn daar erg gevoelig voor. Het is het bloed van je motor! Henk beaamt het, “Zo was er laatst een Dyna die stuk was. Bleek dat het blok veel te heet was geworden. Na lang zoeken kwamen we erachter dat er versnellingsbakolie in de olietank was gedaan, die bij de Dyna onder de versnellingsbak zit. Verkeerde vuldop gebruikt dus. Domme vergissing, die veel geld heeft gekost!” Omdat de viscositeit (de dikte) van elke olie anders is, moet je goed kijken welke olie je gebruikt. Versnellingsbakolie is veel dikker en stroperiger en geeft dus veel weerstand dan motorolie. Het Dyna blok is daardoor veel te warm geworden en uiteindelijk stukgelopen.

NIEUWE AFTAPPLUG

Terug naar Filip’s FLH. “Elke beurt is weer anders,” weet Paul, “niet alleen qua type H-D, ook elke motor is anders, bijna geen enkele motor is meer 100% origineel en sommige onderdelen zijn oud en sommige nieuw. Altijd opletten dus!” De aftapplug van de primaire kast gaat eruit en het eerste probleem komt kijken, de draad is zo goed als weg en er zit al een overmaat plug in. Paul kijkt of er slijpsel aan de magnetische plug zit, meestal een teken dat ergens overmatige slijtage is, wat gelukkig niet het geval blijkt. De afstelling van de



Met een handig plasgootje de olie aftappen zonder morsen.



Oude stijl oliefilter zit in de olietank.



Paul plaatst een nieuw filter.



Aftapplug van de primaire kast er uitdraaien.



Nieuwe kurken pakking voor de olietankdop gebruiken!



Verse olie gaat in de tank.



Controle voorremschijf.



Draad plug in de primaire kast blijkt slecht.



Remoliereservoir controleren.



Paul meet eerst de laadspanning.



Met remmenreiniger worden de spruitstukpakkingen gechecked.



Voorzichtig het gat van de plug uitboren voor een oversized plug.



Nieuwe draad snijden.



Olieaftapplug versnellingsbak met momentsleutel vastzetten.



Met een handig apparaat wordt de achterrem ontluicht.



De remklauw wordt gedemonteerd en geïnspecteerd.



Het luchtfilter wordt goed schoongemaakt.



Nieuwe versnellingsbakolie.



Controle afstelling contactpunten.



Olieniveau versnellingsbak controleren.



In de PowerPlus spoelbak wordt de remklauw goed gereinigd.



De O-ring is door verkeerde remolie onbruikbaar.



Paul laat Filip de vervuilde zuiger zien van de remklauw.



Inspectie van de voorvork en het voorwiel.



De remtang met de zuiger na een grondige schoonmaak.



Ontluichten van de voorrem.



Altijd een beetje kopervet op de draad van de bougie doen!

koppeling en de spanning van de primaire ketting blijken goed. De oude pakkingen worden verwijderd en de oude pakkingresten goed afgekrabd. Als de olie eruit is gelopen (het is ooit een gesloten kast systeem gemaakt met eigen olie, in plaats van de circulerende) gaat Paul een extra-oversized plug monteren. De oversized die erin zat had maat 1/2 inch, nu komt er een 5/8 plug in. Daarvoor moet het gat iets worden uitgeboord, wat geen makkelijke klus is omdat het schuin van onderen moet gebeuren. En dan moet er eerst ook nog eens een boor worden afgedraaid in de draaibank omdat hij anders niet in de boormachine past. Paul lacht en zegt, "We zijn eraan gewend zelf gereedschap aan te passen of helemaal zelf te maken,"

en vervolgt lachend, "Naast monteur moet je ook gereedschapsmaker zijn!" Na het boren gaat de tap erdoor en zit er weer fris draad in de kast en kan de nieuwe plug vastgezet worden en de verse primary olie erin.

De covers worden met nieuwe pakkingen weer gemonteerd en - zoals het hoort - worden met een momentsleutel de boutjes met de juiste spanning weer vastgezet. "Je moet 't doen zoals het hoort," aldus Paul, "veel mensen zetten deze boutjes veel te vast. Dan krijg je kromme deksels of gaat de schroefdraad stuk. Denk daaraan, het zijn kleine dingetjes, maar wel belangrijk!" waarschuwt hij. De aftapplug wordt ook weer met de momentsleutel aangedraaid. De versnellingsbak krijgt ook verse 80W90 olie. Aan de zijkant van het kickstarterkleef zit een kleine inbusbout, draai die eruit en op het moment dat daar wat olie uitkomt, weet je dat het goede niveau is bereikt.

BOUGIES EN LUCHTFILTER

Met een voelmaat worden de contactpunten gemeten en Paul controleert de veertjes en andere delen en zet de ontsteking op tijd. "Hij stond net ietsje te vroeg," weet Paul, die nieuwe bougies pakt en een heel klein lijk kopervet op de schroefdraad

smeert. "Ook hier geldt weer, niet te vast zetten! Het kopervet is ervoor dat de draad niet beschadigd, want als bougies er lange tijd inzitten, gaan door de verschillende materialen (aluminium en metaal) de bougies een soort van 'vastrotten'. Filip haalt het luchtfilterhuis eraf en controleert samen met Paul het luchtfilterelement. "Kijk," wijst Paul op een slechte plek," hier kan je zien dat het 'terugpetsen' van je carburateur gevolgen heeft. Het materiaal is al een beetje 'weggebrand'. Een te arm lopende motor kan vergaande gevolgen hebben. Zo kan je het luchtfilterelement beschadigen, maar nog erger; je blok loopt te heet en kan een beschadiging aan de cilinderkop oplopen. Je hele blok kan zelfs in puin draaien! Bovendien rijdt het zeer onplezierig en door het petsen kan je motor op vervelende en onverwachte momenten afslaan. Het filterelement wordt goed in de Powerplus spoelbak uitgewassen en met remmenreiniger schoongemaakt, uitgeblazen, waarna het even mag opdrogen en straks weer gebruikt wordt.

LEKKE NIPPEL

Dan is de voorkant aan de beurt. De vork is in goede conditie en veert en dempt prima, had Paul tijdens het proefrijden al opgemerkt. "Dan ga ik



Het lagervet is aangetast door de remolie, ziet Paul gelijk.



Heel belangrijk, de juiste remolie gebruiken!



De clip houdt alles op zijn plaats.



De uitlaten worden goed bevestigd.



Nieuwe lagers met speciaal lagervet.



De keerring wordt er voorzichtig, rechtstandig ingetikt.



De vacuümaansluiting veroorzaakt het 'pets' probleem.



Ook belangrijk, de correcte bandenspanning.



Uitlijning van de motor.

perslucht op en 'Plop!' daar komt ie al. De rubbers zijn helemaal opgezwollen en uitgedroogd. Zuiger en wand zien er gelukkig nog goed uit en nieuwe rubbers worden gebruikt, "Niet met vet insmeren bij montage, maar met Vaseline," aldus Paul, "want in vet zitten zuren die het rubber kunnen aantasten!" De nieuwe remblokken klikken op hun plek en de Banaan wordt weer vastgezet op de vork, uiteraard met de momentsleutel. Het remvloeistofreservoir wordt weer gevuld en met behulp van een handig stuk gereedschap wat op perslucht werkt wordt de vloeistof door de remleiding gezogen tot de lucht er helemaal uit is. "De remschijf schuur ik lichtjes op om de gelekte remolie er af te krijgen, daarna behandel ik 'm nog eens grondig met remmenreiniger," legt Paul uit. "Zo, hij remt weer, maar doe er zo snel mogelijk iets aan," geeft Paul aan Filip mee, die instemmend knikt.

NIEUWE WIELLAGERS

Het voorwiel mag er uit, de as wordt er met behulp van een koperen hamer voorzichtig uitgetikt. "Geen stalen hamer gebruiken, die beschadigt de schroefdraad op je as!" waarschuwt Paul. "Wat ik altijd meteen controleer, is de spanning van de spaken." Paul tikt met een kleine schroevendraaier tegen de spaken, want zo hoort hij of een spaak te los zit. De spaken in het voorwiel zijn goed. De wielagers lijken er goed uit te zien, maar het vet zit overal en dat is geen goed teken. "Een gevolg van de remolielekkage," weet Paul, "Nieuwe lagers met nieuwe keerringen en vet voorkomt verdere ellende." De remolielekkage heeft dus best wel verstrekende gevolgen. De lagers worden met speciaal lagervet ingesmeerd, de keerringen worden er met een dop voorzichtig en recht ingetikt. "Niet de clip vergeten!" Aan de andere kant van het wiel volgt dezelfde procedure.

UITLIJNEN EN AFSTELLEN

De dag vliegt voorbij en als de bandenspanning is gecontroleerd en het voorwiel met de momentsleutel is vastgezet en Paul nogmaals alles heeft nagekeken, rijdt hij de FLH van de brug. Langs een lange aluminium rij wordt gekeken of de mo-

tor goed is uitgelijnd. Met de kettingspanners op het achterwiel wordt wel eens gerommeld en staat het achterwiel niet kaarsrecht in de motor. Linksaf gaat dan makkelijker dan rechtsaf of omgekeerd, en dat is niet de bedoeling! Paul verstelt de spanners tot de motor weer keurig in lijn is. Diverse delen van het uitlaatsysteem zitten los, een van de demperbevestigingen blijkt afgebroken. Als alles weer netjes en vast op zijn plaats zit, is er gelukkig nog tijd over om het probleem van het 'petsende' motorblok op te kunnen lossen. De carburateur wordt zorgvuldig afgesteld en het petsen wordt al 'n stuk minder. Toch wil Paul nog even kijken of de rubbers misschien lekken, luchtfilter en carburateur worden losgemaakt. De originele Keihin zit er niet meer op, in plaats daarvan zit een CV carburateur op de Shovelhead, die daar normaal gesproken heel goed op lopen. Paul ziet dat de vacuümaansluiting niet goed zit. "Dat scheelt al veel, de motor heeft tenslotte een ouderwetse vervroeger en puntjes, dus de vacuümaan-

REACTIE VAN FILIP

"De Electra Glide Shovel heb ik bijna 3 jaar in mijn bezit. Door de verhuizing naar een nieuwe woning was het er nog niet van gekomen om de motor een onderhoud te geven. Ik reed al 2 jaar zonder voorrem, dus dat deze nu weer werkt is prima geregeld. De plannen om deze te wisselen met een nieuwe aftermarket remklauw zijn nu minder dringend. Tijdens de grote beurt heb ik veel over de motor bijgeleerd door de aanwezige en jarenlange vak-kennis. De kleine dingetjes deed de motor merkbaar fijner rijden. Het oplossen van de 'petsende' carburateur maakt ze er een stuk betrouwbaarder op. De terugrit door de Antwerpse vrijdagavondspits was meteen een stuk leuker. Bij Martje en Henk zien ze me zeker terug. Het was de 1,5 uur durende rit door de ijzige kou meer dan waard. Gezellig vriendelijke en huiselijke sfeer, met lekkere soep op de koop toe."

De Firma Motors

Esbeekseweg 10A
5085EB Esbeek
0031 (0)13303 2299
www.DeFirmaMotors.nl



sluiting van de CV doet nu niets." Paul fikst het en de Shovelhead loopt prachtig!

WERKPLAATSHANDBOEK

Filip is blij dat zijn motor zo grondig is gedaan, naast de servicebeurt zijn er ook problemen, zoals de aftapplug van de primaire kast, een niet werkende voorrem, het loszittende uitlaatsysteem en de petsende carburateur verholpen. Zelf je onderhoud doen scheelt veel geld, maar gebruik dan wel een goed werkplaatshandboek en laat voor de zekerheid toch regelmatig de motor door een ervaren H-D monteur controleren!

[Tekst & fotografie Onno 'Berserk' Wieringa]



Vlnr Martje Hutten, monteur Paul Cremers, winnaar Filip en Henk Hutten.

eerst met de rem aan de slag. Die heeft prioriteit. Voorvorkolie ververset is bij dit type vork een bes-te klus waar veel tijd in gaat zitten, dat kunnen we een andere keer doen." Henk vult aan, "Maar je kunt niet iemand weg laten gaan zonder voorrem!" Filip is blij en vertelt, "Ik ben al bij drie zaken geweest, maar niemand had de kunde of zin om mij te helpen, ik werd zo weer weggestuurd!" De minilift wordt onder het voorste deel van het frame gezet en Paul controleert de voorwiellagers. Deze hebben wat speling en de remblokken zijn versleten. Hij meet de dikte van de remschijven, voor en achter is dat 5.4 mm. Ze zijn in redelijke conditie en vertonen geen scheuren, maar de voorremschijf is fettig en blauw. Ook het remreservoir

blijkt helemaal leeg te zijn, "Dat hoort niet, het is tenslotte geen luchtrems," grijnst Paul. Er zit dus ergens een lekkage. Het reservoir wordt gevuld met de voorgeschreven DOT 5 remvloeistof. Let op, je mag nooit verschillende remvloeistoffen mengen, dus ook niet DOT 4 erbij doen of zelfs DOT 5.1 want dan gaan je rubberen afdichtingen opzwellen en stuk en heb je geen remkracht meer! Al snel blijkt waar het euvel zit, de ontluichtingsnippel op de originele 'Banaan' voorremklauw lekt. Sterker nog, hij blijkt bij nader onderzoek zo goed als los te zitten. Hier is ooit vreselijk pruts-werk geleverd. Er is verkeerd en te diep geboord en er is een oversized ontluichtingsnippel met een soort helicoil-achtig busje in gezet, maar niet op

de goede manier. Daarom is de nippel lek en zit los in de klauw. Paul zuigt eerst alle remolie weer uit de leiding en maakt alles goed schoon. Het busje wordt grondig opgefist en met Loctite vastgezet. Nadat deze goed is gedroogd kan de nippel weer gemonteerd worden, "Maar," zo waarschuwt Paul Filip, "Dit is een tijdelijke oplossing. Deze remklauw moet eigenlijk vervangen worden!"

NIEUWE RUBBERS

Voor de nieuwe remblokken dient de Banaan gemonteerd te worden, maar er is nog een probleem... De zuiger die de remblokken tegen de schijf moet drukken, zit muurvast in de klauw. Paul heeft daar een handig trucje voor, hij zet er