

Nr 6 NOVEMBER 2008

H-D JOURNALEN

MEDLEMSBLAD FOR HARLEY-DAVIDSON CLUB OF DENMARK



Member of the Federation of Harley-Davidson Clubs of Europe

H-D JOURNALEN

Arbejdsmeddelelser

OMBYGNING AF EN H-D STREET BOB 2007 MED Ø49 MM FORGAFFELRØR MED AME 9 GRADERS KIT

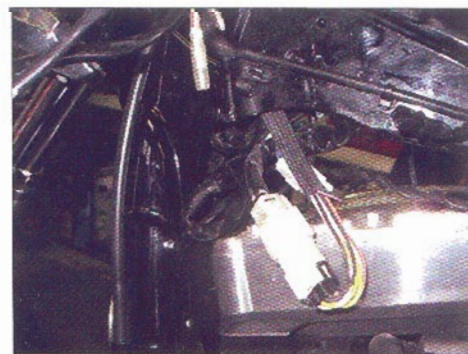
Vicepræsidenten af HDCC har valgt at ombygge sin Dyna Street Bob med det nye AME forgaffelkit på 9 grader med 6" længere gaffelrør fra firmaet TekCoach i København.

Der kan findes flere oplysninger på www.tekcoach.dk/ame.

Her er der en beretning af forløbet:



Billedet viser Per Birck's Street Bob med standard forgaffel, før ombygningen. Ombygningen foregik i et mindre værksted udstyret med en MC-lift.



Harley-Davidson har normalt kablerne for betjeningsenhederne ført gennem en åbning i den øvre gaffelbro. Opgaven var derfor at afmontere tanken, for at finde de stik, der forbinder enhederne med motorcyklens elektronik. Tanken var også udstyret med en overløbs slange, et multistik til tankmåler samt et multistik til benzinpumpen, samt benzinslangen til indsprøjtningen, der

lige skulle af. Efter kort tid fandt vi stikkene fra styrkontakterne, der sad i nakkene på stellet, under en plastikafdækning. Efter afmontering af alle stik til styret, kunne vi fjerne hele styret. For en god ordens skyld fjernede vi også bremsekaliberen fra hjulet og bremsehåndtaget fra styret, så delene ikke kunne skades.



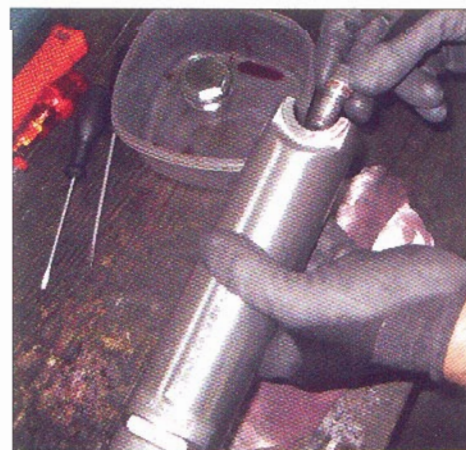
Vi afmonterede derefter forhjulet og forskærmen, så gaflen var fri. Også lygten fjernede vi komplet med ledning. Ridser skal jo undgås.

Fjederbenene blev hurtigt afmonteret og lagt til siden. Nu manglede vi bare at fjerne den øvre og nedre gaffelbro, dette blev hurtigt gjort, hvorefter vi bankede begge lejeskåle ud af krønrøret.

Derefter bankede vi forsætningsblokken til den nye forgaffel i det nederste hul af krønrøret, med en gummihammer. Den øvre AME gaffelbro blev så sat i det øvre hul. Med den lange medleverede bolt spændte vi den øvre gaffelbro og forsætningsblokken sammen. Dette system gør at motorcyklen bibeholder det samme kørselsegenskab som originalt. Vinklen mellem gaffelrørene og drejningsakslen af gaflen ændres kun en lille smule.



Så gik vi i gang med at skille fjederbenene fra hinanden, da vi jo skulle montere de lange AME rør. Vi syntes ikke rigtig at tomme-værktøj passede, og kom så i tanke om at forgaffelbenene jo var lavet af Firmaet Showa, som bekendt er japanske og med metriske skruer! Der var nogle store 14 mm. umbracho skrue i bunden, som vi efter lån af nøgler kunne skrue ud.



Vi monterede de nye fjederben. Fjernelse af de forkromede støvhætter var ikke så nemt. Man skal anvende en messingdorn, så man ikke bøjer hættterne. Vi endte at ødelægge hættterne, men heldigvis havde vi købt nye. Efter isætning af de nye inderrør, satte vi pakkåserne på plads. Det var ikke



svært. Man skal dog altid passe på at man ikke ridser gaffelrørene, ellers holder den ikke tæt. Så kom vi i gang med at sætte spaceren imellem bremseskiven og hjulet, da AME gafflen jo er bredere (310 mm ydermål). Man skal dog huske at bruge Loctite til skrueerne, så de ikke løsner sig.

Efter færdiggørelsen af gaffelrørene var vi klar til at montere dem i AME broerne. Det var en nem sag, men brug smørelse, så rørene ikke bliver ridsede.

Skrueerne på begge gaffelbroer må ikke spændes på dette tidspunkt, før alt er monteret, og der er belastning på gafflen.



Det næste var at montere hjulet med den medleverede AME aksel- og afstandsstykke. Derefter var det styret og lygten.

Nu kunne vi samle alle stikforbindelser,



og kablerne blev igen ført gennem en åbning i den øvre AME bro, lige som på den originale bro.

AME medleverer en stålarmet bremseslange, som er længere end den originale. Den fik vi sat på og udluftet bremsen.

Derefter monterede vi forskærmen, tanken og sædet. Nu var vi klar til at justere gaffelbroens broer, spænde alle skrueer og krydschecke om alt var i orden. Efter en prøvekørsel var smilet stort. Fantastisk fornemmelse at have en så fed motorcykel mellem benene.



De 8 timer var det hele værd. Nu er Dyna'en klar til resten af sæsonen. Efterfølgende bliver den synet hos FDM, hvilket ikke bliver noget problem, da AME forgafflen bliver leveret med alle nødvendige tests og dokumenter fra både TÜV og TÜH. TekCoach har oversat alt til dansk, udarbejdet en nøje vejledning omkring syn og forklaret hele processen med syn af den konstruktive ændring, så der ikke opstår nogle spørgsmål.

Pressemeddelelse tilsendt af: Krebs TekCoach, AME Danmark

