

Lange forgæfler en smal sag

Hidtil har det været nærmest umuligt at få lang forgæffel på sin custom motorcykel. AME importøren TekCoach og FDM Test og Bilsyn har klarlagt synsreglerne, så syn af godkendte forgæfler nu er muligt.

STYLING

Af Kim Lesanner

Lange forgæfler har altid været en drøm for mange custom bikere. Den mest berømte havde Peter Fonda på sin Harley Davidson i filmen Easy Rider. Nu er det blevet lettere for også danske motorcyklister at gøre ham kunsten efter.

Importøren af det tyske AME udstyr i Danmark, TekCoach, der har stor erfaring inden for tekniske forhold med hensyn til syn af motorcykler, har etableret et samarbejde med FDM Test og Bilsyn for, at syn kan foretages let og smertefrit efter lovgivningen.

Hidtil har syn af lange forgæfler været en uovervindelig sag for mange motor-

cyklister, da det indebærer en konstruktiv ændring af motorcyklen. Oftest har det været umuligt at få en synsmand til overhovedet at kigge på sådan en gaffel, og det er svært at gennemskue Færdselsstyrelsens synsvejledning, når man ikke arbejder med den slags til daglig.

I den nye samarbejdsaftale har FDMs synsansvarlige gennemgået alt materiale vedrørende AME's lange forgæfler, og FDM har godkendt dem i forhold til kravene fra Færdselsstyrelsen.

TekCoach har oversat alt materiale fra de godkendende myndigheder TÜH og TÜV i Tyskland. Ydermere har TekCoach fremstillet en vejledning til synsmedarbejderen, så han nøjagtigt ved, hvad han skal gøre. Naturligvis helt efter bogen og i over-



18 grader er den største hældning, som her på en Yamaha Virago 1100, man kan få godkendt med en AME forgæffel via den nye samarbejdsaftale.

ensstemmelse med loven. Derfor kan man få synet en motorcykel med AME forgæffel hos FDM Test og Bilsyn, når man møder med de rigtige papirer fra TekCoach og det originale TÜV/TÜH certifikat, der passer til motorcyklen.

Sådan er kravene

Ifølge Færdselsstyrelsens vejledning kan udskiftning

af en forgæffel på en motorcykel godkendes, hvis der fremlægges en erklæring fra motorcykelfabrikanten om, at den pågældende forgæffel kan anvendes.

Da motorcykelfabrikanter normalt ikke godkender forgæfler fremstillet af andre, så gælder en regel om, at godkendelse kan ske hos et anerkendt prøvningslaboratorium som TÜV eller andre.

En rapport herfra skal omfatte de styrkemæssige forhold i både forgæffel og det stel, som forgæfelen monteres på, herunder sikkerhed mod udmattelsesbrud, samt køreegenskaber med svingningsforhold og stabilitet ved kørsel og nedbremsning med og uden passager op til motorcyklens tophastighed. Af rapportens konklusion skal det fremgå, at motorcyklen er korrekt dimensioneret og har sikre køreegenskaber.

Man skal altid nærlæse et TÜV certifikat, da der findes certifikater, der alene gælder for gaffelen alene,

og ikke, som krævet, for hele motorcyklen. I så fald kan man ikke få den konstruktive ændring synet.

Testet på Nürburgring

AME's forgæfler er testet optimalt af TÜV SÜD og TÜH (Statslig Teknisk Overvågningsinstitut Hessen) på den tyske Nürburgring. AME fremsender kun forgæfler til en bestemt motorcykel, hvis stelnummer er anført på certifikatet. Dette sikrer, at der ikke foregår ulovligheder.

Hver enkelt AME forgæffel bliver leveret med et originalt TÜV certifikat med nøjagtig opgivelse af motorcykelmærke og model, årgang og stelnummer. Certifikatet skal altid følge motorcyklen, også ved videresalg.

Begge godkendte prøvningslaboratoriets rapport og tests modsvarer kravene, som Færdselsstyrelsen stiller.

Hertil kommer krav om, at styret ikke skal være højere end 30 centimeter over det laveste sted på sædet. Når styret drejes fra side til side, må omdrejningsstallet ikke stige af sig selv, og hænderne må heller ikke komme i klemme mellem tanken og styret. Desuden skal bremsen fungere korrekt, og lyset skal være korrekt justeret.

AME's patenterede gaffelbrosystem

Der findes normalt to metoder til at få ændret vinklen på en forlænget forgæffel til motorcykler:

- Der anvendes en ramme med ændret kronrørshældning. Dette er besværligt og kræver en komplet test af konstruktionen, før den kan godkendes. Det koster mange penge og er næppe interessant. Desuden gør denne løsning styringen af motorcyklen svær og tung.
- Den nederste gaffelbro gøres længere, så gaffelrørene får en større hældning. Her bliver motorcyklen også svær at dreje, fordi der i både kronrørsløsningen og i gaffelbrøsløsningen sker ændringer af castervinklen - den vinkel, der dannes af selve drejningsaksen i kronrøret

og hældningen af gaffelrørene.

På biler skal man bruge servostyring for at kunne dreje en bil med en stor castervinkel. Det har motorcykler ikke.

AME i Tyskland har gennem over 25 år fremstillet custom-cykler og ombygningskits for mange motorcykelmærker og-



Monteres en lang forgæffel ved hjælp af standardmetoder, så øger man castervinklen, hvilket giver tungere styring og mindre stabilitet.

modeller. På AME forgæfelen ændres castervinklen kun en lille smule. Det gør motorcyklen let at dreje, meget stabil at køre, og ved opbremsning og acceleration bibeholder den stabiliteten, som var den original.

Hemmeligheden bag AME's system til såvel 9, 14 og 18 graders hældning er, at gaffelen ikke længere drejer gennem kronrøret, men via et stort kuglehovedleje i den øvre gaffelbro, der er væsentlig mere letkørende end lejer i kronrøret.

På en fem graders forlængelse genbruger man de eksisterende gaffelrør.

Montering tager cirka en dag for mc-mekanikere eller personer med tilstrækkelig teknisk indsigt.

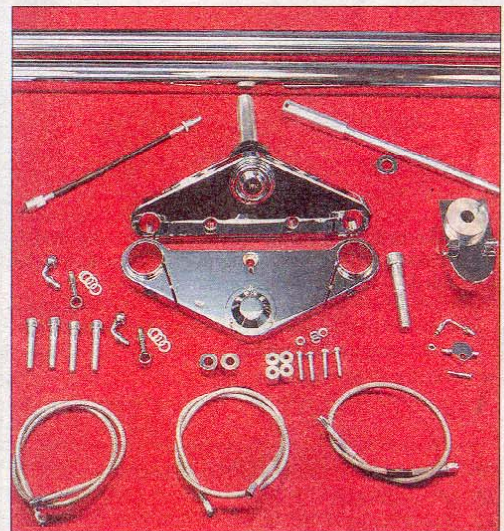
På leverandørens hjem-



AME har udviklet et system, der flytter drejningsaksen ud af kronrøret, så castervinklen ikke ændres. Det giver samme lette køreegenskaber som ved en original forgæffel, da det runde kuglehovedleje i toppen af kronrøret er væsentlig mere letkørende end lejerne i kronrøret.

meside www.tekcoach.dk/ame findes billeder og videoer på forskellige motorcykelmodeller.

kile



Sådan ser et monteringskit, med en øvre og nedre gaffelbro, ud fra den tyske producent.



Triumph Scrambler i 60'ernes off road design.

Retro-koncepter fra Triumph

Engelske Triumph havde to konceptcykler med på MC-udstillingen i Göteborg. "På 2 hjul", der åbnede forleden. Dels modellen Thruxton i retro stil, og Scrambler i 60'ernes off road design. De to nyheder blev også begge vist på sidste efterårs MC udstilling i Milano, hvor de var udsat for stor bevågenhed.

Krister Åkerblom, Triumph Motorcycles AB i Sverige, oplyser, at cyklerne hverken er specielt kraftige eller hurtige, men de er flotte og med mange interessante detaljer såsom LED instrumenter, bundskjold, mockasæde og to-i-ét understøtningssystem fra Arrow. Det er retro på en nyskabende måde. ke

Truxton modellen læner sig op ad 60'ernes cafékultur.

