



John van J&J Suspension was bereid de ARA te ontvangen voor een technische ochtend waarin veel zaken rondom de vering en schokdemping van onze geliefde Aprilia's werd uitgelegd en besproken. - Door Henk RS 250

Na de hartelijk, echt Brabants ontvangst met vanzelfsprekend een worstenbroodje, en nadat iedereen had bijgepraat met clubleden die na lange tijd (of voor de eerste keer) aanwezig waren vroeg John de aandacht voor zijn verhaal en uitleg.



Hij begon gelijk met een uitleg en demonstratie van schokbrekerolie dynamiek en het verschil in gedrag van de olie zonder en onder stikstofdruk. Zijn zelfgebouwde proefopstelling maakte indruk en gaf goed weer wat een schokbreker al onder lichte belasting en omstandigheden te verduren krijgt. Daaraan gekoppeld het belang van goed en regelmatig onderhoud. Hoe vaak dit ook besproken wordt en er op het forum discussies en vragen zijn, omdat de vering van je motor relatief onzichtbaar zijn werk doet, wordt het vaak snel vergeten.



Ferry was bereid gevonden om zijn prachtige Tuono beschikbaar te stellen voor het praktisch deel van de ochtend. Daar het best fris was heeft onze veelgeprezen voorzitter de Tuono, Ferry en mij meegenomen naar Mill.

De dag des oordeels was aangebroken. Na demontage van de vorkpoten adviseerde John deze altijd recht op of bij de werkbank weg te zetten. Het opspangereedschap in de bankschroef en direct bleek dat de vering waarschijnlijk of lang geleden of nog nooit was geserviced.

De bovenste moeren zaten behoorlijk vast. Na wat voorzichtig toegepaste kracht kwamen ze los. De olie afgegoten en opgevangen, deze was behoorlijk donker en vervuild. Evenals de inwendige onderdelen, verbaasd hoeveel troep zich onderin de veerpoot verzamelt, een bewijs dat er best wat slijtage is.



Een paar opvallende zaken, op de plek waar de keerring het meest over de binnenpoot beweegt, zag je dat er op het chroom toch al slijtage ontstaat. Na verloop van tijd slijt je toch door de chroomlaag. Plus dat aan de aftekening op de plek van het bovenste glijlager te zien is dat de kroonplaat bout aan die kant te strak heeft gezeten, iets wat ook weerstand in het in- en uitveren veroorzaakt (stickslip).



John adviseert om de bouten met 15 a 20 Nm aan te draaien met een goede momentsleutel. Ook extra aandacht voor de 4 boutjes onderaan de asopnemer, iets te strak vastgezet en het omklemmende deel van de vooras breekt, wat betekent dat je de poot weg kunt gooien.

Wat tips en aandachtspunten voor goede montage, zet banjobouten met een boring dusdanig vast dat de boring altijd zoveel mogelijk voor de olie doorlaten zit, extra weerstand betekent extra stickslip.

John zegt dat de demping puur moet komen uit de olie die door de vooraf ingestelde gaatjes, al dan niet afgeregeld en in te stellen door vernauwingen en/of een stapel verende plaatjes voor de doorlaat, en niet door externe factoren. Waaronder zorgvuldige montage en ook aandacht voor de dogbone lagers.

Na een aantal vragen, en wat hulp bij afstelling van een paar Tuono V4's was het alweer einde van de dag. Helaas bleef de Tuono van Ferry staan zonder voorvork, afgesproken was dat J&J de rest van de wielophanging overhaalt en de motor netjes afstelt op het postuur en de rijstijl van Ferry.

Het blijkt maar weer hoe goed en doordacht de RSV's gebouwd zijn. Alles is eraan af te stellen. Ferry heeft straks na de lange koude winter een top Tuono.

John deelde in een paar uur een hele berg aan informatie, tips en kleine verbeterpunten, waarvoor nogmaals dank! Uiteindelijk is het best een technisch verhaal geworden, maar zoals met zoveel dingen op en aan die dingen, over motoren raak je nooit uitgepraat.

Dit was het laatste ARA evenement van dit lange en erg warme zomer seizoen en een erg goede afsluiting van de evenementen kalender.

Alvast gezellig en goede feestdagen, en hopelijk tot snel bij de eerste 2023 evenementen.

M vr GR, Henk RS 250.

