

Mye strøm og mye varme.

Eller hvordan man bygger om sin Guzzi så den får det styggeste el-anlegg du kan tenke deg, og blir bedre egnet for vinterkjøringens edle kunst.

Jeg har, som mange av oss, en ganske gammel Guzzi. I utgangspunktet er det et '75 modell 850T, men det er det ikke mange som kan vite når de ser den. Den er utstyrt med en noe nyere SP 1000 motor, Integral bremses, EML gaffel og 15" hjul, Watsonian Cambridge sidevogn, Rickman Polaris kåpe, egenprodusert, brunt exhaustanlegg, osv. Denne sykkelen er et stadig offer for mine mer eller mindre gode ideer. Jeg er av den oppfatning at det man kjøper, er bare et emne, sin egen sykkel er noe man skaper selv, over tid.

Denne Guzzien er min tur- og familie-sykkel, samt at den fungerer som 'bil nr 2'. Det vil altså si at jeg bruker den til reiser fram og tilbake til jobben året rundt. De trofaste lesere av et herværende klubblad vil kunne finne bilder av denne sykkelen i en reiserapport fra Polen i et tidligere nummer. Til ego, stas og søndags-sykkel har jeg en Ducati Mille S2, men det er en annen historie.

Ny generator

I flere år, faktisk helt siden jeg satte inn SP1000 motoren med den 'store' 280 W Bosch generatoren, har jeg hatt problemer med å få rotoren til å holde ut. Rotoren sier takk for seg etter noen år i slaps og saltlake vinterstid, og hete perioder om somrene. Dette problemet hadde jeg aldri med den 'lille' originale 180W generatoren på 850T motoren. Jeg har ikke tatt stilling til hvorfor dette skjer, men siden vikling av Bosch generatorankre ikke er det jeg helst bruker penger på, så jeg meg om etter en annen løsning enn å vikle om rotoren hvert annet år. Løsningen var, som så ofte før, å finne blant de innbitte vinterkjørerne og deres doninger. Hvis man tar seg en tur på Primus Treff eller andre tilsvarende arrangementer, finner man alltid både folk og maskiner som er verdt å titte nærmere på. Primus treff 1997 ble for min del bl.a brukt til å studere andres valg av generator for utvendig montasje, både på Guzzi og BMW.

Det jeg lærte der, resulterte i en tur til den lokale huggeren hjemme. Det jeg så etter, var en generator som ikke behøver noen eksterne deler, slik at både likeretter og regulator er innebygd. Jeg ble etter litt leting innehaver av en

Mitshubishi 45Amp generator fra en Subaru E10, en liten kassevogn hvis jeg ikke tar feil. Denne ble min for noen få hundrelapper. Hjemme hadde jeg liggende en Opel motor, og på denne fant jeg et høvelig generator feste. Generatoren fra Opelen hadde den ulempen at den måtte ha regulator i tillegg, så den ble klassifisert som ikke brukbar. Opel festet passet for såvidt ikke sammen med den generatoren jeg hadde kjøpt, men med overtalelser, lange skruer og baufil kan mye fikses. Problemet var så å finne et sted å feste dette festet, samt å finne ut hvordan man enklest får Guzzi motoren til å drive en kilereim.

Kilereimen blir drevet fra veivakselenden, der hvor generatoren tidligere holdt hus. Et lokalt mekanisk verksted lagde en adapter som de satte en kilereim skive på. Adapteren har samme kon innvendig som rotoren i original genaratoren. På denne måten kan man drive en kilereim fra fremre enden på motoren. Det svarte plastdekselet over generatoren ble mishandlet med baufila, slik at reima kan slippe ut mot høyre side.

Generatoren festet jeg på sidevogna. Dette er kanskje ikke så veldig smart med tanke på at justering av vogna vil påvirke reimas vinkel, men jeg tror ikke det er noe problem i praksis. Generatoren er festet slik at kilereima går under exhaustrøret ut fra toppen, og over røret som går bakover, altså inni bøyen på exhaustrøret. På denne måten ligger generatoren ikke i veien for noe, og den stikker seg heller ikke så veldig fram.

Denne løsningen er vel neppe noe for stas-Guzzien, men til helårs sidevognskjøring har jeg god tro på den.

Jeg har nå fått ny generator med betydelig mere effekt enn den gamle, for en pris som er lavere en ny rotor, men litt høyere enn en enkelt omvikling av en rotor.

Jeg tror dette holder bra, jeg har i hvert fall kjørt noen hundre mil på denne måten, uten noe problem så langt. Jeg var i utgangspunktet spent på hvordan det ville fungere i kraftig regnvær, men på Polenturen fikk vi testet det grundig, og det fungerte bra.

Neste prosjekt ble så å sette på varmhåndtak, oppvarmede seter i vogna, bedre lys osv. Når først generatoren er der, må den jo brukes.

Varme Håndtak

Varmehåndtak av typen Snug-Grip ble innkjøpt. Det er kanskje feigt å kjøpe slikt ferdig, jeg kunne jo selvfølgelig laget dem selv. Men i alle fall, de var enkle å montere, og varme blir de. Jeg vet ikke hvor mye de hjelper i praksis, for den store vinterkulda har ikke innfunnet seg enda, men det er i hvert fall passe lunkne rundt 5-7 kuldegrader. Monteringen gjorde jeg i løpet av en halv time.

Varme i visiret

Dette lager man lett selv. Ikke for det, enkelte hjelmer har dette som ekstrautstyr, og det finnes visstnok også noe snøscooter utstyr å få kjøpt. Jeg har i mange år hatt mine hjemmelagede, men jeg har ikke brukte det alle vintre. Det har ingen stor betydning før det blir riktig kaldt, eller du skal reise noen timer i strekk. Da er det viktig å kunne unngå å kjøre med for mye åpning på visiret. Visiret lages av et originalvisir som man borrar små huller i, og i disse hullene trekker man motstandstråd med en høvelig lengde i et mønster som sørger for å tine rimet i noen striper foran øynene. Pass på så det ikke blir for varmt, da smelter plasten i visiret.

Motorvarmer

I følge en artikkel i MC-avisa for et par år siden, skal enhver godt vedlikeholdt MC kunne starte uten problemer i den norske vinter. Det er vel så, men en motorvarmer vil nok gjøre det hele lettere. Tidligere har jeg kjørt på halvsyntetisk Castrol GPS olje året rundt, men i år prøver jeg meg med en helsyntetisk variant. Dette vil kanskje redusere behovet for motorvarmer, men når det blir ordentlig kaldt, blir den nok god å ha i alle fall. Jeg har hatt Defa varmer og fastmontert batterilader på Guzzien i mange år nå, og det har fungert greit. Tiden vil vise om jeg trenger laderen mere, nå som min nye generator er i drift. I alle fall, motorvarmeren er fra en Citroën GS. Jeg vet ikke om de fortsatt er å få kjøpt fra Defa, jeg har min fra min venn som har Citroën som hobby. I høst lagde jeg meg et nytt feste til denne. Festet er laget helt i LocTite MetalSet, en form for epoxy lim som ser ut, og oppfører seg som aluminium. Det jeg gjorde, var ganske enkelt å fylle et par mellomrommene mellom kjøleribbene med MetalSet, vente til det herdet, og så borre, gjenge og skru motorvarmeren fast under bunnpanna med forsenkede skruer. Jeg har riktignok ikke brukt dette heller så mye enda, men motorvarmeren er fortsatt der etter noen titalls mil.

Nytt, nøyaktig speedometer

En annen ting jeg har gjort, er å sette på et nytt speedometer på min tilårskomne Guzzi. Det gamle Veglia meteret var ikke lenger hva det engang hadde vært, og bestemte seg for å stille seg på 0 km/t for evig. Jeg er ikke av dem som foretrekker originaldeler i enhver sammenheng, så en tur til nærmeste sykkelhandler løste problemet. Løsningen het, for mitt vedkommende, Sigma Sport 500. Dette er en såkalt sykkelcomputer, eller egentlig et digitalt speedometer med klokke og trippetter. Det er ganske nøyaktig, og dessuten stillbart for ulike hjuldimensjoner, noe som er en fordel for oss med uoriginal utveksling i kardangen, og dessuten 15" hjul. Dette monteres relativt enkelt på enhver MC. Ulempene er at det tåler vinteren dårlig. LCD displayet virker dårlig i kulde, men kvikner til igjen når det blir varmt. Ledningene er av en ganske puslete og lite robust type, noe som også fort blir et problem når snø og is dominerer omgivelsene.

Ekstra fjernlys.

Etter et langt liv i mørket har jeg nå sett lyset. Jeg kjøpte inn et sett Hella Micro FF. Sagt på norsk er dette et par små snertene 1000m H3 lyskastere som lyser (i følge selgeren) vesentlig bedre enn andre av samme størrelse. Det vet jeg lite om, da jeg ikke har stor erfaring med slikt. Imidlertid er de nå montert foran på sidevogna, neppe helt i tråd med kjøretøyforskriftene, men det får så være. Dette er en løsning som absolutt anbefales dersom du som meg kjører mye i mørket, og har strøm nok til å kunne drive 2 x 55 Watt ekstra lys. Settet inneholdt både bryter og relé, men jeg brukte ikke bryteren. Lysene er koblet via releet og en 15Amp sikring slik at det slås av og på sammen med fjernlyset. Den eneste ulempen er at når jeg har fått så mye bedre fjernlys, ønsker jeg meg også bedre nærlys. Når de koster 1000 kr paret, svir det litt. Vi får se. Må i alle fall utsette det til over jul.

Varme i Sidevogna

er kjekt å ha, dersom ungene skal fraktes fram og tilbake til diverse aktiviteter. Et vanlig varmeapparat kunne men selvfølgelig benyttet dersom man hadde hatt en GoldWing eller noe annet med varmt vann å ta av, men vi som kjører gammelt luftkjølt utstyr må greie oss med strøm. En annen mulighet er å lede noe av varmen fra exhausten inn i vogna (men for all del ikke gassene!, eller montere oljekjøler, med radiatoren inne i vogna). Min løsning som sikkert er noe enklere enn de ovenfor nevnte, går ut på å bruke et varmesete innlegg beregnet på et bilsete. Dette forsøkte jeg første gangen da min sønn Even, som da var en 6-7 år, skulle være med til Krystall Rally. Dette fungerte bra. Hvis man virkelig vil slå på stortromma, kan man kjøpe

en variant med bryter og termostat, men det jeg hadde, var kun med en enkel ledning som han måtte sette i når det ble for kaldt i rumpa. Dette varmer selvfølgelig ikke opp lufta inne i vogna, men hjelper på å holde kroppsvarmen oppe når barna må sitte stille milevis i kuldegrader.