

Prosjektstatus - Helge

Status: Ferdig. Sykkelen ble solgt til Ola i Moss i september 2013.

Bilde 13.06.2011

Bilder fra juni 2010 før parkering på nytt:

Her er utgangspunktet:

Det er definert 2 faser for prosjektet. I fase 1: sykkelen sttes sammen etter overhaling fra bunn til topp og bak til foran (95% av alle delesammensetninger skrus fra hverandre). Det er fokus på ramme mht. farve og avkapping, motorlakkering, felglakkering, tanklakkering m/enkelt motiv, skifte av alle lagere og kjeder, DynoJet (stage 1), Accel Coils, ny stator samt mono-sete i tre. I fase 2: nitroanlegg....

Farver: Ramme og svingarm - RAL 9001 pulverlakkert uten klarlakk, Tank: RAL9002 sprøytelakk m/klarlakk, Felger og motor: svart sprøytelakk uten klarlakk, Motordeksler: svart sprøytelakk m/klarlakk, Småsaker: svart matt spraybokslakk, Eksospotte: sølvgrå spraybokslakk som tåler 1200 grader celcius.

Den 05.10.12: Begge galfene ble skiftet pga gravrust på de gamle. Bred bakskjerm fra en Harley ble ervertet og skal snart monteres. Starterclutch er skiftet.

Den 03.05.12: Nålene i forgasseren er byttet til en bredere type da de helt smale ga for svarte pluggen.

Den 12.02.11: Det er minus 20 grader i garasjen, men bunnpanna renses og setter på plass igjen. Grenrøra ble skrudd på (kupévarmer i garasjen ble benyttet for å varme fingertuppene etter hvert grenrør - det er jo 10mm muttere og klammer som skal festen i trangt område på blokka). Det ble funnet en del av en clutchlamell i bunnpanna. Dette kan være årsaken til skade på kamkjedet, men det er vanskelig å fastslå dette 100%. Sykkelen skal leveres til MC Partner den 16.feb for skifte av kamkjedet.

Den 30.08.10: Kamkjedet er i ferd med å ryke etter 700 meters prøvetur. Kjedet ble kjøpt på ebay av typen "DID" og var helt nytt under installasjonen i 2009. Sykkelen har kun gått 700meter etter sammenskruing. De tre delene på bildet under ble funnet i bunnpanna. Dette forklarer 3 mindre smell nede i motoren på de 700metrene. At motoren fremdeles gikk rundt betyr bare at noen få slike ledd-deler sitter igjen i ett ledd! At hele leddet ikke løsnet er bare flaks, foruten at sykkelen ble parkert pga. 3 korte smell/dunk i motor og noe skranglelyd/ubalanselyd i motoren da øret ble satt i siden av et deksel (det ble plutselig en vibrasjonslyd i motor som ikke hørtes riktig ut). Den delen av kjedet som må ha sviktet er yttersiden av 2 "akslinger" som disse delene sitter på. Hver side av akslingene er klinket for at ledd-delene skal sitte på de små akslingene. Hadde hele leddet sviktet ville det ha oppstått en total-havari av motoren. Nå er det bestilt nytt "DID"-kjede da dette sies å være minst like sterkt som de originale. Denne gang kjøpes et kjede med kjedelås for ikke å splitte motoren igjen. Hvordan dette kunne skje, er vanskelig å finne ut av. DID-kjedene bekreftes å ha svært god kvalitet. En usikkerhet er om selgeren på ebay sendte riktig DID-kjede i 2009.....dette er det vanskelig å finne ut av da esken m/nr er kastet - kjedet skal nå sammenliknes med det nye DID-kjedet som kjøpes hos MC Partner på Skedsmokorset.

Den 13.04.10: Clutchen slurer. Trolig årsak er uoriginal clutch. Denne er kjøpt hos MC Artikler. Ytterligere sjekk skal gjøres (litt mer kjøring), deretter....til butikken for å få oppmålt tykkelse på lamellene for å sammenlikne med originale. En annen svært illevarslende lyd oppsto på den 1.prøveturen etter et hardt pådrag. Fra nedre del av motor høren en metallisk lyd; noe som slår borti noe. Nå må bunnpanna ut for å se under skjørtet på nydeligheten! Men først kommer sommeren og sykkelen må stå endel uker.

Den 12.06.10: I dag ble timing gjort fra starten av igjen. Det ble feil å flytte kamkjedet så nå er alt tilbake slik det opprinnelig var for 1 uke siden. Topposisjon på stemplene ble funnet, så ble kamkjedet timet. Da sykkelen gikk ble pickup-coilen vridd til god gange på sykkelen. Perfekt tenning oppnås videre med instrument. Den 2.prøveturen ble gjort og det gikk raskt unna!

Den 10.06.10: Kamkjedet ble flyttet 2 tenner fremover da det ble for mye med 3 i motsatt retning. Sykkelen startet, men gikk ikke perfekt. Tenningstidspunkt ble justert og da gikk den mye bedre. Kompresjonen endte på 9,5:1 på varm motor så den må bli høyere. Samtidig som kjeder igjen skal flyttes, må altså pickup coilen dreies noe tilbake for å få tidligere tenning. Nå høres det ulyder fra andre steder enn fra sykkelen.....

Den 09.06.10: Kamkjedet ble flyttet enda en tann bakover, men nå må det 2 tenner tilbake tydeligvis.

Den 08.06.10: Kompresjonen ble økt fra 8:1 til 9,5:1 ved å flytte kamkjedet 2 tenner tilbake. Jobben tok ikke mer enn 30 minutter. Det var 3 indikasjoner på at timingen ikke var perfekt: 1.kompresjonen var noe lav - 2.det var litt poffing i eksospotta - 3.det var noe støy i luftinntaket på forgasserne. I morgen flyttes kamkjedet en tann mer.

Den 01.06.10: Første prøvetur ble gjort kl 2230 da bakbremsene ble lufta og godkjent av eier. Bremsepumpe foran ble

byttet til en ny og den gamle bremsebeholderen satt tilbake da den nå funka bra. Forskjermen ble forøvrig lakket i svart matt etter noe betegningsstid om fargevalg. Motoren lekker ikke lenger vann etter resilikonering av en lite alu-hus. Draget i sykkelen var fantastisk godt, selv om kompresjonen syntes å være noe lavere enn vanlig under komptesten. 300meter ble kjørt før turen skulle tas hjemover, men da gikk ikke sykkelen fremover. Motoren gikk, men ikke bakhjulet (det var helt fastlåst). Det var spon rundt kardanghuset og litt rundt felgen. Det ble trodd av kardangen hadde skjært seg, men det gjorde ingenting da det var 2 tilgjengelige kardanger i garasjen.... Etter 1 times grubling og forsøkt på å frakte godsaken hjemover med låst bakhjul (både på henger og en tralle under bakhjulet), begynte arbeidet med å ta av kardangen 300meter fra garasjen. Det var en stor oversakelse at kardangen kunne gå fritt rundt - det var altså ikke noe problem med den! Deretter kom man til å tenke på at det lå et avstandsstykke på benken i garasjen. Så spant tankene videre til at "dette avstandsstykket er den delen som gjør at kardanghuset og felgen ikke skjærer i hverandre, det stykket skal jo mellom felgen og kardanghuset". Stykket ble hentet, satt på igjen og sykkelen kjørt hjem kl 0030. Bedre lykke kan man ikke få! Et liten bekymring er dog under utredning.

Den 30.05.10: Lekkasje fra det ene huset over vannpumpa er nå resilikonert og tørker nå. Bremsene foran ble forsøkt overhaldt, men både bremsevæskebeholder og galliprene fra DFI-sykkelen ble satt over. Bremsene bak er problematiske også, slik at det samme vil nok gjøres der. Det er montert en manuell bryter for vifta da switchen som skrur inn i et aludeksel brøt av under innskruing. Vifta må derfor styres manuelt frem til nytt deksel m/switch fås tak i.

Den 29.05.10: Lekkasje fra pakningen mellom blokka og motorskallet er borte etter at vannpumpa og gummipakninger innenfor ble tatt ut og rensset. Det var ingen bevegelse i pumpeakselen, noe som i ettertid man kan tenke seg var en indikator for at det kunne være åpning mellom pakningene. Etter rens og sammenskruing er det en liten bevegelse, noe som betyr at fjæra bak pakningene påfører press på pakningene igjen. Disse pakningene utgjør en barriere mot lekkasje fra vannsystemet til drengpassasjen. Denne passasjen kan nok tolkes som en beredskapskanal ("vent chamber" heter dette stedet på UK). Vannpumpa var rustet fast, så denne ble kakket på og CRS-sprayet ved akslingen. Deretter ble startgass benyttet for å kjøle ned akslingen som er av stål (pumpa er av støpt aluminium), og vips så var den løs så rust og skitt kunne renses bort. Startgass er en favoritt i slike sammenhenger, ikke kjølegass da startgassen renses bedre. En ny lekkasje oppsto rett under termostat etter at lokket til denne ble skrudd fast med pakningssilikon. Dessverre hadde ikke silikonet fått tørket nok før motor ble startet pga. utolmodighet, men det er en smal sak å ta av radiator m.m. for å tette den saken.

DFI-modellen som står ved siden av 79-modellen er det nå tatt deler fra bremses og hendler. Denne er grei og ha som reserve i dete tilfelle. Men mer har skjedd med 79-modellen.

Den 28.05.10: Forgasser tunes videre. Det er en liten lekkasje ved vannpumpa. Vannet går inn "vent chamber" bak pumpe og ned en drengpassasje. Derfra presser det seg ut i pakningen mellom blokka og motorskallet. Lekkasje oppstår sannsynligvis mellom 2 gummi/plast seals, hvorav den ene er i en fast stilling hele tiden og den andre sitter på selve vannpumpa og roterer. Siden det er brukt rent vann på radiatoren under testingen av motor kan dette ha medført økt mulighet for lekkasje her, men lekkasjen oppsto meget raskt så snart motoren startet. Hvor drengsøret ender vites ikke - dette kan ikke erindres. At det skal havne i oljesumpen er nok en stor mulighet, men hvorfor det kommer vann ut der som det kommer kan ha årsak i et tett passasje fra sandblåsing (men alt ble vasket og blåst rent - noe kan ha blitt glemt da). Oljen vil tappes av motoren for å sjekke om det er vann i den.

Den 27.05.10: Motor startes igjen. Den hostet og poffet endel, men ved å justere blandingsskruene så gikk den perfekt (blandingen var for tynn). Motoren er tett, bortsett fra litt vann som pipler ut like under vannpumpa, men det blir mindre og mindre av det.... Når det gjelder kompresjonen, så ble dette målt før oppstart den 26.05.10: da viste den nedslående resultater: 420 750 700 800 700 650, noe som var bedrøvelig. Likevel ble motet holdt oppe ved teorien at mye setter seg bedre etter kjøring av motor 10-15 minutter. Resultatet den 27.05.10: 800 800 750 800 800 800. Enhet tallene kommer snart. Komptest ble gjort 2 ganger på sylindere 3, så den øker ikke av en eller annen grunn, muligens pga. noe treghet i en ventilforing som sikkert går seg til etter litt slitasje på den siden i foringen som gjør den trangere.

Den 26.05.10: Motoren startet! Den gikk greit. Da motoren ble kaldt igjen, ble mutterne i toppen re-strammet til 50NM dvs. 10NM mer enn det boka sier. Kompresjonsnivåer er noe bekymringsfullt fremdeles, spesielt på sylindere 1 hvor tennpluggen var noe svart etter 5 minutters rolig gange. Olja ble skiftet på nytt. For å ha bedre kontroll på evt. uheldige situasjoner med ukontrollert backflow av bensin i luftfilterkassa, ble sykkelen startet uten denne montert. Med denne montert er det vanskeligere å følge med på backflow.

Den 25.05.10: Forgasser, radiator og eksosrør tilkobles. Pick-up coils monteres og sidedekslet ved dynamoen (alternator) skrur på med mye silikonpakning pga. en tidligere skade. Nå gjenstår kun montering av 3 coiler, påfylling av olje og vann....

Den 24.05.10: Sylinderblokk og toppen settes på. Alt times. Nå gjenstår kun å sette på forgasser, radiator og eksorrøra.

Den 12.05.10: Ventilklaringene ble sjekket og det kunne fort konkluderes at det hadde blitt shimset på én bøyd ventil. Siden toppen ble levert MC-verkstedet for shimsing rett etter plansliping og ventil/sete-sliping (dvs. alt var perfekt), betyr dette at MC-verkstedet på Jessheim har forårsaket 3 bøyde ventiler høyst sannsynlig ved å dreie en av kamakslene rundt mens den andre også var fastmontert i toppen. Denne fadesen har medført, foruten ergelse, følgende ekstrakostnader: 1500kr for ny toppakning, 1500kr for 3 nye ventiler, 1500 kr for den bortkastede shimsejobben + mye ekstraarbeid! Vil du vite hvilket MC-verksted som var årsaken til denne fadesen, logg den inn på nettsiden vår.

Den 01.05.10: Toppen ble skrudd av igjen for å finne feil, men begredelig resultat: 3 ventiler har blitt bøyd på de aktuelle sylinderne. Dette kan man ikke se med det blotte øyet. De ble identifisert ved å legge toppen på hodet uten kamaksel montert og så ved å helle bensin over ventilene. I sylinder 1 og 2 rant bensinen gjennom med en gang, mens på de andre var det ingen gjennomtrengning. Deretter ble ventilene tatt ut i 1 og 2; stammene var noe bøyd på 3 av disse og nok til at de ikke lukket fullstendig. Nå pågår eget analysearbeid med å finne årsak. De kan ikke ha blitt bøyd under montering av toppen og kamakslingene da dette gjøres svært forsiktig og har blitt gjort flere ganger etter boka. Toppen, ventilene og setene var nyslipte hos Motor Teknikk i Oslo og var perfekte ved levering. I den neste fasen ble kamakslingene montert av meg selv for at shimsing skulle gjøres før sammenskuring av motoren. Shimsing ble gjort hos Ulf Øverby MC verksted på Jessheim. I mitt eget analysearbeid om feilårsaken skal kamplasseringen vurderes... mer om dette senere. Min teori er at den som shimset har dreid kamakslingene rundt når sylinder toppen har ligget på en arbeidsbenk..... Resultatet av analysen kommer snart!

Den 18.01.10: Trelleborg Army piggekk er kjøpt hos Snellingen. Disse settes på en annen Z1300 da VH2981 ikke startet på alle sylinderne (noe er satt sammen feil). Motoren startet men kun på 4 av 6 sylinder. På 2 av sylinderne var det ingen kompresjon. Å sette sammen motoren er en plankekjøring, men noe må ha skjedd. Å time motoren har vært og er enkelt.....Arbeidet med å rette opp dette utsettes.

Den 15.12.09: Toppakning skiftes, bolter til toppen skrus til riktig moment. Etter god oppvarming av motor, åpnes toppdekselet for å etterstramme. Det er kaldt å skru nå i garasjen. Det var -5 grader C. Måtte avslutte etter 2-3 timer, men nå gjenstår det lite før ny start skal gjøres. Ny pakning ved stator er bestilt og dette ventes det nå på før start.

Desember 09: Plan: montere ny toppakning, overhale bremsekaliprene, montere varmekolker, hendelbeskyttere, vindskjerm, heve framskjerm for å få plass til piggekk...

Den 25.11.09: Påfylt kjølevæske rant ut fra toppakningen før sykkelen skulle startes. En smertelig erfaring var dermed gjort med pakningen som kommer fra pakningssettet. Den hadde ikke forsterkede vannkanaler, men det burde jo ha gått bra likevel siden man selger denne?!?!?! Toppen og blokka var planslipt, og riktig moment brukt..... "Tekniske tips" er oppdatert på nettsiden idag pga. dette. Nå kjøpes pakningen som leveres fra Kawasaki som har disse forsterkningene, så toppen må av igjen.....

Den 24.11.09: Etter plansliping av toppen og blokka skrus motoren sammen igjen. Ny stator og nye coiler ble montert. Gamle og nye coiler ble testet mht. motstand. De ga 1.4ohm, 2.9ohm og 3.5ohm i motstand, i tillegg ga "ballast resistoren" 2ohm. Det har tydeligvis vært flere kokker på denne sykkelen, eller en ukyndig en. Det satt flere typer coiler der og det var vel bare et under som gjorde at tenningsmodulen ikke hadde gått. Ballast-resistoren ble fjernet for å kunne bruke Accel coils (et viktig tips gitt bl.a. fra kz1300.com), som alle viste 3.4ohm i motstand. Samtidig ble åpningen på pluggene justert til 0.9mm. Statordekselet ble sveiset pga. 2 cm sprekk som medførte oljelekkasje som drypte på foten under fart. Oljeskift rett etter første start skal gjøres for å få unna evt. uønskede partikler. Det skal brukes syntetisk olje i vinter.

Den 15.09.09 ble clutchen skiftet. 9 lammeller ble tatt ut - hvorav 3-4 sammenklistret. Jobben var svært enkel.

Den 12.08.09 ble Dynojet Kit Stage 1 (les mer på www.dynojet.com) montert i forgasser. Nåler, dyser og vakuumbelgvektplate byttet ut. Tuning av forgasserne gjøres når sykkelen er startet igjen. Da skal hørselen og synet brukes, samt blandingskruene på gasserne benyttes - ingen instrumenter En noe tykkere blanding enn støkiometrisk skal da oppnås. Her må man passe på at det blir nok bensin i forbrenningen, faktisk noe tykkere enn støkiometrisk, for at nok varme skal fraktes ut at sylindrene etter forbrenning. Uforbrent bensin frakter varme og sørger for at motoren ikke blir for varm.

Den 11.08.09 ble ventiltopp, sylinderblokk og ventiler levert til Motor Teknikk i Oslo for plansliping, setefresing og glassblåsing av ventilene. Samtidig blir sylindrene honet.

Den 21.07.09 ble sykkelen startet igjen, like lett som før. Den fusket litt på en sylinder. Det var tydelige tydelige "poff" fra eksosen, noe som kan tyde på vann i en sylinder. Når motoren ble god og varm ble den kjørt opp i et turtall på 6000 omdr/min i garasjen. Da gikk en av frostpluggene ut av motoren og kjølevæsken gikk i en stråle ut fra motoren. Årsaken til dette er nok en lekkasje i toppakningen som lot trykket i en av sylindrene gå i vannsystemet.

Den 01.07.09 ble tanken fylt med bensin. Slangen montert til forgasserne. Forgasserne fylt. Etter 4 sekunder på starteren startet dyret!!! En følelse av glede kom umiddelbart, men etterfulgt av et slags vakuum i hodet!! Er det mulig!? Hva nå da? Nytt prosjekt? Det er ferietid, fri fra sykkelen og tilbake til hverdagen skal man....

Den 29.06.09 støvsuges og renses bensintanken.

Den 17.06.09 ble bakstussen påmontert. En nabo dreide, på sin 1950 modell dreiebenk, en smal stålstang som kunne settes inn i ramma der den ble kappet av. Så ble det borret 4 hull for så å gjenges opp for bolter som skulle feste bakstussen.

Den 25.06.09 ble tanken og bakstussen hentet hos Peer's Service & Sandblåsing. I løpet av helgen avgjøres det om det skal bygges et monosete i eik eller om det vanlige setet skal brukes men da uten at bakstussen monteres. Lykta blir i såtilfellet plassert rett under bakenden på setet.

Den 21.06.09 ventes det på ferdiglakkert tank. Det var noe sig i klarlakk som måtte slipes ned. Nytt lag legges på neste dag av lakkereren Monica hos Peer's Service og Sandblåsing. Imens får man bare se og se og se....også på kjøkkenplata i kirsebærtre som skal skjæres til et sete når tanken og bakstussen ankommer. Det blanke på sykkelen er stål som er pusset med 280 vannslippepapir - stålet er i rustfritt og blitt påført klarlakk etter pussing (unntatt svanehalsene da). Styrebryterne har blitt beholdt i antikkens verden og blitt slipt litt i kanter for å vise litt mer slittasje - noe må da se gammelt ut. Svenske-dekslene er nå påmontert - disse ble kjøpt av vår kjære venn Hallén. Obs! Et av sidedeksene på motoren skal egentlig ikke være der, men siden det måtte olje på motoren så ble dette brukt midlertidig. Det tok vel 2-3 timer hver dag i 4 uker for å skru sammen sykkelen klar til start (uten bensin).

Den 18.06.09 ble det gjennomført kompresjonstest: 10,25 - 9,75 - 9,50 - 9,75 - 9,50 - 10,25. Boka sier 9,9:1. Siden det viste mer enn 9,9 tyder det på noe unøyaktig kompmåler. Skimsing forventes å forbedre kompresjonen og med det, jevne ut forskjellen. Skimsene som ligger der nå er ikke lagt på samme plass som tidligere da toppen og ventiler er fra elgsykkelen. Olje på gaflene ble skiftet. Nye clutchlameller ble kjøpt inn. Det skal være 9 lameller på A1 mot 8 på A3 og senere modeller, visstnok. Tanken ventes fremdeles fra lakkerer. Det klør i fingrene og garasjen ryddes.

Den 17.06.09 ventes konas velsignelse på at man stadig ender i garasjen etter at man går ut med søpla fra kjøkkenet og blir der i en time. Det er mye søppel på kjøkkenet, selv kl 0100 på natta.

Den 16.06.09 ble enda mer småplukk montert og tanken "tankemessig" montert. Med andre ord er tanken fremdeles hos lakkereren. Det var litt for mye støv i siste lag med klarlakk.

Den 14.06.09 ble starterknappen trykket inn og motoren gikk rundt for første gang på 5 år! Nå er det bare kos å montere småsaker som bremseslanger og å overhale bremsepumpene, sette på uoriginale blinklys, varmelolker, styrebeskyttelse, og annet småplukk. Gledens dag var her, selv uten bensin! Man skal da aldri bli så lykkelig av at starteren drar motoren rundt uten at sykkelen virkelig starter?!?!?!?

Den 01.-13.06.09 ble det meste klargjort for første trykk på starterknappen. Så.....ved trykk på denne var det ingen reaksjon i verken starter eller starterreleet. Dermed så var det feilkobling et eller flere steder. Under feilsøkingen ble prøvelampe og koblingsskjema for A1 modellen benyttet. Feilsøking ble gjort hver kveld med intervall 30 minutter feilsøking og 23,5 timer kroppslig hvile (ikke mentalt). Et feilmoment var bruk av koblingsskjema for A1. Denne sykkelen er en A1 men har en sidestøttesensnor som A1 ikke skal ha - den skal nemlig kun ha en sensor ved clutch-hendelen i følge verkstedhåndboken. Dette var en feilkilde som medførte at A2 skjemaet måtte brukes i stedet. Sidestøttesensoren er nå tatt av da det blir litt for mye stæsj med denne og ledningene som hadde intensjon om å koble seg til clutchhendel-sensoren ble koblet sammen for å ikke bryte strømmen til starteren. En annen feilkilde var koblingene og huset til starterknappen som ble tatt fra elgsykkelen. A1 og elgsykkelen har forskjellige farver på enkelte ledninger..... På min sykkel er det en salig blanding av ledninger fra forskjellige modeller. Dette i kombinasjon med at den ene ledningen fra starterknappen fra A2 modellen endte i lufta gjorde søkingen noe tidkrevende, spesielt når dette ble oppdaget helt på slutten av testingen. Det aller siste momentet, som kanskje var det mest amatørmessige var: en ledning som lå i en kasse i garasjen som ble montert fra toppen av starteren til batteriets minus-pol (det var jo en ledning til overs - fra elgsykkelen da.....), i tillegg til at det var en ledning tilkoblet fra undersiden av starteren til starterreleet..... De som har kjennskap til starteren vet at det kun gå en ledning fra starteren til releet. Jordingen går via skruene! Ved trykk på starteren hørtes det at releet virket men etter noen millisekunder at alt bare stoppet av strøm.....den endte et sted der det ikke skulle ende.

Den 31.05.09 ble forgasser renset. Der var det mye møkk! Restbensinen var grønn og det var mye grums. Bakhjul ble montert.

Den 30.05.09 ble ventiltoppen montert, kamkjede satt nøyaktig i riktig posisjon på tennene på kamakslene. Så ble topplokket montert. Det var en nytelse å bruke en nyinnkjøpt momentnøkkel til kr 1000 (med livstidsgaranti) hvor det medfulgte kalibreringsresultater. Den gamle momentnøkkelen ga klikk på 20NM der den nye ga klikk på 40NM. Den tredje fjærmomentnøkkelen viste faktisk samme moment som den nye (noen kan ikke fordra fjærmomentnøkler som sikkert er de billigste nøklene....)

Den 29.05.09 kokte lakken på tanken da klarlakken hadde blitt sprøytet over den hvite basefarven og motivet. De hadde fått feil lakktipe levert hos Billakkspecialisten (en enighet mellom lakkspecialisten og lakkereren ble oppnådd i kjølvannet etter hendelsen). Dette betyr ny sandblåsing og lakkering, noe som gir en utsettelse omtrent 1 uke.

Den 28.05.09 ventilene ble montert i toppen.

Den 27.05.09 ble det kjøpt brukt kardang (inkl pinjongen som var den egentlige årsaken til overhalingen av hele sykkelen). Fra motor ble de 12 ventilene skrappt og pusset pene i dreiebenk (hele toppen kommer fra "elg-sykkelen" og har ikke vært i bruk på mange år), disse var sotete og satt nesten fast i ventilforingene). Ventilsetete er slipt manuelt og vha. slipestav, men en profesjonell sliping blir gjort i fase 2 da toppen skal portes i 2010. Hele toppen fikk seg en grundig vask (ca 1 time med avfetting og spyl) pga. sand og kalkrester fra sand/kalkblåsing. Ny kamkjedestrammer (ZZR1100/ZX11-type) ble kjøpt. Det ble også kjøpt momentnøkkel etter at 2 andre dårlige momentnøkler har blitt brukt over tid....

Den 24.05.09 ble ramma løftet over motor og det hele satt sammen. Motor ble satt på siden og ramma løftet over av 2 karer + en for å guide. Sylindereblokk ble satt på etter dette, samt framhjul. På bildene av kardangdelene kan man se betydelig

slittasje, noe som nå konkluderes med som årsak til de metalliske smellene fra sykkelen før overhaling (overhalingen av selve motordelene viste ingen feil). Legg merke til at tennene er nesten helt nedslitte!

Den 15.05.09 ble dekk påmontert nylakkerte felger.

Den 14.05.09 ble nylakkert motor og felger hentet hos Peer's Sandblåser på Kløfta. Motivet på tanken skal vurderes før lakkering i etterfølgende uke. Det er kona til sanblåseren som nylig har begynt med motivlakkering. Motivet bli reklame....

Den 10.05.09 ble nye styrelagre og svingarmlagrene montert. Svingarmen ble også montert og arbeidet med å skifte simmeringer på gaffelbena startet. Svingarmmonteringen var nesten like trøblete som da den skulle tas av. Svingboltene måtte igjen slås på, denne gang inn i ramma. Gjengepartiet fikk seg flere sammentrekninger. Svingarmmutterne gikk ikke på, så en gjengefil ble brukt for å rette de opp.

Den 07.05.09 ble motorskallet, felger og tank levert Peer's Sandblåsing (www.sandblaser.no) for kalkblåsing og lakkering. Prisen er såpass god at den er hemmelig! Tank blir kremhvitt muligens med et motiv på toppen, motorskall blir svart matt, deksler og felger blir svartblank.

Den 05.05.09 ble motorskallet er skrudd sammen og klargjort for kalkblåsing og lakkering sammen med felger og tank. Tanken hadde en kraftig bulk - denne ble rettet ut med stålplast (240 og 800 våtslipepapir ble brukt).

Den 30.04.09 ble motorskallet er rengjort og klar for kalkblåsing og lakkering. Planlagt motorfarve er.....svart matt, over hele!

Her er innkjøpslista for Helges sykkel (listen bygges på fortløpende):

- Dekk (150/70-17 bak og 110/90-18 foran hos Ulf Øverby på Jessheim)
- Primær- og sekundærkjede (fant noen mindre slitte kjeder fra sykkelen som ble kjørt gjennom en elg i 1980. 3 kasser med deler ble kjøpt for kr 1500 i 2006 fra sykkelen som kun hadde gått 10.000 km før sammenstøtet)
- Speil (original-utformede kjøpt på ebay)
- Stator (kjøpt på ebay, kr 1300)
- Toppakning (kr 1000 hos MC Partner, med forsterkede vannkanalåpninger)

- Pakningssett (kr 1400 hos MC Partner)
- Kamkjede (kr450 inkl frakt, på ebay)
- Dyno Jet Kit - Stage 1 (kr1400 inkl. frakt og mva, hos gmcycles.com)
- Skilter (nye skilter er mottatt fra Statens vegvesen av smalt/lav type, normalt for ATV..... Under kr 100)
- Styrelager og svingarmlager (kr680 inkl frakt, toll/mva ble ikke krevd, hos z1enterprises.com)
- Hjullager (foran/bak, kr220 inkl frakt, toll/mva ble ikke krevd, hos ty-coon.com)
- Coiler (Accel coils kjøpt for kr1250 i USA, men motstand må sjekkes før bruk! Les her!)
- 6-1 Vance & Hines anlegg (brukt for kr500)
- Blinklys (kr 500 hos MC Artikler)
- Simmerringe til gafler
- Tennplugg

Den 20.12.08 ble ramma hentet hos sandblåseren. Ramma og svingarm ble sandblåst og pulverlakkert hos Per's Service og Sandblåser (www.sandblaser.no) for kr 2000 +mva.

Bildet under er tatt hjemme hos prosjektleder mens kona var på tur. På lik linje med det enkelte andre i klubben melder om så må saker og ting gjøres i det skjulte.... Denne gang var det verdt det: hvem i klubben kan nå si at man har hatt ramma i sofaen sin!

Den 05.11.2008 ble ramma kuttet rett bak støttemperfestene for å gjøre den kortere. Motoren har blitt løftet opp på en arbeidsbenk. Garasjen har blitt ryddet og vips så gikk hele rammen inn i Volvoen for en kort ferd til en sandblåser og pulverlakerer samme dag. Tanken fulgte med også, men kom i retur i samme bil samme dag. Det var jo en bulk i tanken og den måtte rettes opp. Siden bulken måtte rettes ut med fyllmasse, måtte det etterspørres en "stålplast" eller liknende som tålte opp mot 190 grader! Ingen leverandører garanterte dette. Tiden for å finne en riktig fyllmasse og å teste ut på en del i ovn gjorde at planene ble endret: bensintanken skal bli lakkert på et vanlig billakeringsverksted. Så var det farvevalget: i siste minutt med farverpøver fra Jotun i RAL-serien ble valget for ramma og kardanghuset RAL9001. En farve som krem.... Først var valget svart, så blå, så gul, så rød og tilslutt kremhvit! Bensintanken får samme farve hos lakkeren. Sykkelens tank og ramme, m/kardanghus blir altså kremhvit. Det skal ikke være framskjerm eller deksler som er originale.

I 12.12.08 ble motor helt skrudd ut i deler. Ingen skader på tannhjul var å se, noe som var fryktet etter de metalliske smellene under siste akselerasjon. Slarken på primærkjede er 17 mm og på sekundærkjede 20 mm (fra topp til bunn). Det var svært mye rester fra tetningsmasse som gjerne brukes for å tette der pakninger ikke tetter godt nok - en sak å merke seg!

Om sykkelen: Z A1, 1979 modell, det har vært en rekke eiere på sykkelen, km 79000, km-stand virker "sann" etter samtale med tidligere eiere. Kjøpt av Helge i 2001 for kr 35000, den var tydelig brukt, motor gikk lite perfekt og det var røyk i eksosen. Tilstanden motiverte til overhaling av motor i 2002 (skifte av stempelringer, honing av sylindre og skifte av ventiltetninger). Under overhalingen ble det oppdaget at motoren hadde vært borret opp noe (ukjent årsak, trolig skjæring). Etter overhaling gikk motor meget bra og uten røyk i eksosen. Ved den 2. turen (i 2003) etter overhaling kom et kraftig slag innvendig fra motor under pådrag men den gikk normalt videre, kraftig slag/lyd kom 2 ganger på samme tur. Sykkelen ble så parkert for ny overhaling. Sannsynlig årsak er delvis ødelagt drev i girkassa. Sykkelen hadde stått i 4 år da ny overhaling startet i 2007.

Om eier: Trives bedre med å skru på MC enn å kjøre (følelsen med å få start på en motor etter fraskruing og sammenskruing er ubeskrivelig). Kom over Z1300-sykkelen ved en tilfeldighet i 2001 i Aftenposten, kunne ikke huske hvordan denne sykkelen så ut før ankomst hos selger - fikk hakeslepp av størrelsen. Selv om en gasswire røk og deksler datt av på prøveturen, ble sykkelen kjørt hjem samme dag i en ren forelskelse.

Eier har hatt disse syklene tidligere: GR650, VF1000F2, XV1000 Midnight Special, GPZ600, CBX750, CBR1000, ZZR600 (splitter ny, men ble kjedelig etter 2 år da det bare ble kjøring og vasking.....)

Diverse bilder fra prosjektet:

Ramma skal kuttes i området bak støtdemperfestene merket i blått (se bildet under).