

TIPS voor 1000 120°!

(Met dank aan Martin Cutler, van Club Laverda NSW, Australië) (overgenomen van Laverdmania.net) en vrij vertaald. Dit zijn ingezonden stukjes door de leden van de Australische Laverda club en geven de mening en oplossingen van de individuele schrijvers weer.

Uitlaat klemmen (een bijdrage van Dan)

Een paar gedachten die wat drama kunnen besparen bij het monteren van een aftermarket uitlaatsysteem op een 120 graden triple.

Het Megacycle-systeem dat ik op de RGS heb gemonteerd, lijkt na verloop van tijd een kleine fout te geven met afstelling. Hoewel elke fiets anders is qua afstelling, Het aanpassen van de 108 hoofdsproeiers naar 130 laat meer brandstof toe en met het verwijderen van de trompet uit de airbox en met 3 x 52 mm gaten in de bodem van de airbox is de ademhaling weer geregeld.

Ik heb een beugel gemaakt die als een stop voor de middenbok fungeert, standaard rust de middenbok tegen de dwars stang van het frame die tussen de twee standaard uitlaatdempers zit, de middenbok moet worden afgesteund tegen het frame i.v.m. bewegingen omdat de motor in rubbers is gemonteerd.

Het is belangrijk om de uitlaatdemper op een flexibele manier te monteren, ik heb dit bereikt door het gat in de uitlaatbeugel bij te werken zodat er een rubberen doorvoertule in past waardoor de bout gaat die wordt vastgeschroefd aan de passagier voetsteun.

In het geval dat deze extra beweging niet tijdig wordt gerealiseerd, zal de buitenste uitlaatbout van de linker cilinder breken - althans dat is de algemene zwakke schakel die tot nu toe op twee fietsen is geconstateerd. Het resultaat is lastig, vooral als het van kwaad tot erger gaat en het je lukt om een stuk uit de cilinderkop te breken. Een andere waardevolle aanpassing is om het systeem aan de achterkant van de motor te ondersteunen met een extra steunbeugel die de verzamelpijp aan het motorblok vastklemt om de flexibiliteit door de rubberen motorsteunen te behouden. De resultaten van het Megacycle-systeem zijn naar mijn mening een gezonder geluid dan de piepende standaardpijpen met een streepje meer vermogen en een duidelijker geluid dat door andere automobilisten kan worden opgemerkt. Het brandstofbereik is ongeveer hetzelfde, het beste bereikt tot nu toe is 283 km zonder reserve tussen Sawtell en Bulahdelah. Beladen maar met toegestane snelheid vanwege de grote hoeveelheid verkeer. Een extra bonus is dat er geen uitlaatdemper meer hoeft te worden verwijderd om het achterwiel te verwijderen. Pot kachelverf werkt goed op de bochten - het is net zo goed en veel goedkoper dan speciaal uitlaatsysteemverf. Op een dag zal het project worden voltooid door een borgpen door de moer/as aan de rechterkant te trekken, zodat alleen de moer aan de linkerkant los draait. Altijd iets om over na te denken.

RGS / RGA elektrisch circuit (een bijdrage van Steve Battison)

Tijdens mijn ervaring met het bedraden van de nieuwe schakelaars op mijn RGA, vond ik een interessant punt. De dynamo op de RGS / RGA heeft vier draden die eruit komen - één aarde en drie positieve draden (één voor elke fase). De aarde en twee van de positieven gaan naar de regelaar, maar de derde plus gaat naar het schakelblok en keert terug en wordt aangesloten op de regelaar. Een verwarrende mix van draadkleurveranderingen zorgt ervoor dat dit er eigenlijk uitziet als een fout uit de fabriek.

Wat er gebeurt is dat onder normale omstandigheden dit circuit via de schakelaars open is en pas als je de koplamp aanzet is het circuit compleet. Dus alleen als u uw koplamp aan heeft, bereikt de derde fase van de dynamo de regelaar om de batterij op te laden. Dit is waarom ik tijdens mijn herbedrading niet-gereguleerde spanning ontdekte op de schakelaar. Ik heb dit kortgesloten en nu lopen alle drie rechtstreeks naar de regelaar, omdat ik denk dat de batterij alle hulp nodig heeft die ze kan krijgen, en dat geldt ook voor vroege triples en hun dynamo's met een laag vermogen. Ik heb het bedradingsschema voor het direct aangesloten (dwz lichten aan de hele tijd) Amerikaanse model RGS nagekeken en alle drie de positieve punten gaan rechtstreeks naar de spanningsregelaar. Ik neem aan dat er geen schade kan optreden als gevolg van deze modificatie. Dus als u problemen heeft met lege accu's, kunt u er misschien naar kijken - de aansluitingen bevinden zich onder zadel bij de airbox op de RGS.

Leven met speelgoed uit de RG-serie (een bijdrage van Ian Hodgson)

Om te voorkomen dat schroeven van de zijafdekkingen loskomen en de kuip tegen de tank trilt, stopt een kraan leertje(rubber sluitringetje) aan de binnenkant van de zijafdekking / kuip da stop de trillingen en houdt de schroeven op hun plaats .

- Koplampbollen kunnen worden vervangen zonder de kuip te verwijderen, op voorwaarde dat een soepele arm beschikbaar is. Gebruik toorts door de klep van de vuldop.

Aluminiumfolie achter knipperlichten maakt ze veel helderder.

Vorkafdichtingen kunnen worden vervangen door de onderste vorkpoot te verwijderen en de drievoudige klemmen ongestoord te laten.

Jota gaskabels passen op RGS / RGA - het belangrijkste verschil is dat de Jota binnenkabel dikker is i.v.m. de sterkere retourveren.

Beide onderste motorsteunen komen soms los. Draai niet alleen 8 MM bouten vast, verwijder en controleer ze want het kan resulteren in een uitgesleten gat.

Verwijder bij het ontluchten van de achterremklauw van de drager, plaats een geschikte afstandsring tussen de remblokken en draai de remklauw om de ontluchtingsnippel bovenaan te krijgen, anders zal een luchtzak een sponsachtig gevoel geven.

GS Onderhoud (Dan Jottings)

Welnu, hier is weer een onderhoudsrapport, dit keer over de RGS.

Met mijn RGS als een van de eersten die het land is binnengekomen, heb ik tot nu toe geen grote problemen gehad en voorzie die in de nabije toekomst ook niet.

Het volgende is een lijst van mijn onderhoudsschema met opmerkingen die ik ongebruikelijk heb gevonden.

1. OLIE VERVANGEN

Ik ververs de olie altijd om de 3000 km en reinig het filter om de 6000km, wat betekent dat de leidingen voor beide klussen moeten worden verwijderd en dat het bij elke tweede verversing het beste is om de koperen pakkingen op de leidingen en de carterplug te vervangen om eventuele lekken tot een minimum te beperken. Wat olie betreft, heb ik gemerkt dat Penrite 30 in de winter en 50 in de zomer het werk goed lijkt te doen, heel goed met als bonus dat het het gerommel in de versnellingsbak tijdens het schakelen vermindert -

2. AANDRIJFKETTING

In deze dagen van 0-ring kettingen betekende een beetje minder gedoe met het spannen van kettingen en ik heb ontdekt dat door regelmatig de kettingspanning in de gaten te houden ik 3 kettingen uit een set tandwielen kan halen met mijn rijstijl. Ik smeer mijn ketting elke tweede tankstop.

3. REMMEN

Verschillende RGS hebben problemen gehad met het vastlopen van de achter remmen of het niet goed werken. Het belangrijkste probleem dat ik zie ligt in de afdichtingen in de externe cilinder die verdraaien en ervoor zorgen dat de achterrem vergrendeld blijft. Dit lijkt een probleem te zijn inherent met het ontwerp van de achterste hulpcilinder en de enige manier om dit in de gaten te houden, is door de vloeistof elke 20.000 km te verversen. Naast het verversen van de vloeistof, dacht ik dat het een goed idee zou zijn om de afdichtingen tegelijkertijd te vervangen, zoals ik op de harde manier ontdekte. Wat de remblokken betreft, nadat de originele set versleten was, heb ik SBS-remblokken gemonteerd die ik uitstekend vond in alle omstandigheden behalve echt stortregens, waarbij het vreselijk lange duurt voordat de remmen beginnen te werken, wat erg zenuwslopend is buiten het feit dat het levensgevaarlijk is, dus ik ben teruggegaan naar Brembo-pads.

4. OPHANGING

De voorkant is van typisch Italiaanse uitmuntendheid en de originele afdichtingen gingen 32.000 km mee voordat ze moesten worden vervangen. Wat betreft de achterzijde, de Marzocchi's zijn niets minder dan shithouse(onvertaald), versleten binnen de eerste zes maanden. Gooi ze weg en plaats een set Koni's met drievoudige veren en externe

demping, je problemen zijn voorbij en je hebt een grotere selectie aan veringsinstellingen.

5. AANPASSING VAN DE PRIMAIRE KETTING

Citaat uit de handleiding "motor opwarmen verwijder de stelschroefdop en draai de borgmoerschroef op de stelschroef los terwijl de motor op 3000 toeren draait en luister aandachtig naar een kenmerkend gejang dat duidt op overmatige spanning, draai de stelschroef terug totdat het vrij hoorbare gejang net voorbij is weg. Deze ketting moet worden vervangen om 24.000km".

6. ACHTERBRUG

Bij elke keer olieversen smeer ik de zwenkarm en controleer ik die op speling. Als er beweging aanwezig is trek ik de zwenkarm aan met 46-56 ft/pnd.(62-76 Nm).

7 BANDEN EN WIELEN Voor degenen onder u die nog niet het genoegen hebben gehad om de voorwiellagers te vervangen, kan dit deel van het rapport u er mogelijk van weerhouden om uzelf of uw vriendin te doden of de velg in duizenden kleine stukjes te slaan. Verwijder het schild van het lager met een schroevendraaier, en sla vervolgens de lagerkooi kapot (de golvende ring die de kogels vasthoudt), en beweeg alle kogels samen naar een kant, zodat je bijna de helft van de lagers vrij hebt tussen de binnen- en buitenringen van het lager en dan druk of stoot je de binnenring eruit en trek de afstandhouder eruit voordat u de lagers vervangt. Vijl een spiebaanachtige gleuf aan beide uiteinden van de afstandhouder om de volgende keer gemakkelijker bij te kunnen voor het verwijderen met een hamer en pendrijver. Wat banden betreft, ik rijd een Pirelli Phantom aan de voorkant en een Avon Venom aan de achterkant en controleer de spanning voor elke rit – singel, 32 (2.2bar) voor, 36 (2.5bar) achter - geladen, 34 (2.35bar) voor, 38 / 40 (2,6/2.8bar) achter.

Heb je een RGS met een slippende koppeling? (een bijdrage van Martin Cutler)

Bekijk je hulpcilinder. Het boek stelt voor dat u de koppeling en remvloeistof regelmatig vervangt!

De veer die de zuiger in de hulpcilinder houdt, is gecorrodeerd en vervolgens brak vervolgens waardoor veel korter werd. De conditie van de vloeistof was ook behoorlijk slecht. Pas toen de veer echt brak, groeide het probleem, waardoor ik het demonteerde. Preventief onderhoud van het aftappen en regelmatig versen van de vloeistof (misschien is 13 jaar niet normaal !!) zou waarschijnlijk hebben voorkomen dat de veer roest. Iedereen met een soortgelijk probleem, mail naar de club, misschien heeft iemand je probleem al gehad en kan hij je helpen het in een handomdraai op te lossen, het is jouw club, gebruik het!

Heeft u problemen met het starten van die grote triple?

Er wordt veel gepraat gedurende deze tijd van het jaar, omdat de temperaturen dalen en fietsen moeilijk te starten zijn. Ik heb een 34 amp / uur-batterij gekocht "de golfbuggy-batterij", ongeveer twee jaar geleden van Middle Harbor Motors Ply Ltd voor \$ 95,00. Sindsdien heb ik de Jota niet meer hoeven aanduwen. Dat wilde ik even laten weten. Middle Cove Motors Pty 1Ad. 221 Eastern Valley Way Middle Cove tel: (02) 958 5165 Wlodek

Saza van de Starter Clutch.

Bij de woorden vrijloop koppeling (sprag-clutch) slaat mij de angst op het hart. Ik heb nu 3 weken niet meer op de RGS kunnen rijden en dat voelt als 3 maanden. Ik ben erg opgewonden, mijn rechter pols heeft een wilde kramp en ik begin vroom-vroom geluiden te maken terwijl ik door het huis loop. Ik moet gauw een ritje maken, anders word ik gek. Bij het uit elkaar trekken van de startkoppeling bleek dat de rollers het omhulsel waarin ze zijn ondergebracht hadden weggevreten. De randen van de rollen werden ook weggevreten en de plunjers die de rollen op hun plaats duwen, waren in hun respectievelijke gaten teruggetrokken en wilden er niet uitkomen. Alle stukjes metaal die rondreven, hadden hun weg naar de grote magneet in de dynamo gevonden, godzijdank! Ik heb medelijden met de arme Ducati-rijders, wiens starterkoppelingen zich aan de binnenkant van het carter bevinden. Als ze loslaten, komen er stukjes smerig metaal in het carter terecht, geen goede plek voor hen Eades hebben vervangende rolveren en plunjers voor ongeveer \$ 90 per set. Hun plunjers kosten \$ 9 per stuk, omdat ze ze speciaal moesten laten maken, toen de fabriek ze niet meer kon leveren. Na een kort gesprek met Wod werd besloten om de vervangende bits bij Lubbike in Duitsland te

betrekken. Kijkend naar de behuizing, zag het er echt uit alsof de vele winter starten hun tol hadden geëist van het metaal. De rollen zijn gehard en de behuizing is dat niet. Een veerstalen afdekplaat zorgt ervoor dat de kleine onrustzaaiers er niet uit springen en die was ook goed vernalen. Als je al dacht dat de kleine stukjes duur waren, de grote stukken kun je gewoon niet kopen. Na enig overleg met Chris Pritt, werd besloten om de behuizing machinaal te bewerken om deze op te schonen en hopelijk ook een ander probleem op te lossen, namelijk dat de hele unit te dicht bij het tandwiel zit dat de kruk aangrijpt, en slijt over de voorkant van het tandwiel. Het tandwiel is gehard en waar het met de rollen in contact komen, begint de verharding door te slijten. Dit probleem leek duur om op te lossen, dus werd het met rust gelaten, hopelijk gaat het nog een tijdje mee. In de draaibank ging het koppelingshuis, en 20 duizendste (mm?) werd van het oppervlak genomen, en ook van de buitenrand, om ervoor te zorgen dat de opening hetzelfde bleef zodat de rol erin kon lopen. Er werd een nieuwe veerstalen schijf gemaakt en het hele samenstel is nu klaar voor her-montage als de onderdelen uit Duitsland komen. In de tussentijd heb ik een vorkbeugel aan de voorkant gemonteerd en zal ik je laten weten hoe de nieuwe setup op de weg voelt.

Martin Cutler Bezit een RGS met een lege batterij?(wie niet)

Ik kreeg onlangs een telefoontje van Les uit Lithgow, hij werd geplaagd door een lege batterij en kon er niet achter komen waarom de machine het niet oplaatte. Uiteindelijk ontdekte hij dat de bol van het remlicht was gesprongen, waardoor de stroom rechtstreeks naar de aarde werd gestuurd. Les verklaarde dat na het vervangen van de globe de batterij weer netjes aan het opladen was.

Dank voor het tip Les.

Over batterijen gesproken In het laatste nummer laten we u weten waar u golfbuggy-batterijen voor triples kunt krijgen. Het telefoonnummer was verkeerd en wordt hieronder correct afgedrukt. Ik heb er onlangs een gekocht en ik ben blij je te kunnen laten weten dat ze twee jaar nadat Wod er een had gekocht nog steeds \$ 95 zijn. Er is tenminste ergens in deze economie nul inflatie.

Ik sjouwde hem naar huis om de batterij te vervangen die in de RGS (sorry, Lorenzo) zit sinds ik hem kocht, dus minstens 4 jaar oud. De oude batterij was 5 bij 7 inch groot. De nieuwe is 5 inch bij 8 inch. Moest de handgreep en de achterste hoofdremcilinder verwijderen om de zoi erin te passen, maar hij past precies). U kunt contact opnemen met Middle Cove Motors, Pty Ltd. op 221 Eastern Valley Way Middle Cove op tel: (02) 958 5165

Martin RGS STARTMOTOREN

Er is gezegd dat Italiaanse ingenieurs al hun liefde hebben gestoken in het ontwerp en de constructie van een uitstekende motor, alleen in de steek gelaten worden door de kwaliteit van de standaard componenten die worden gebruikt. Dit is zeker het geval met de startmotor die op de RGS wordt gebruikt. 750 Twins hebben een grote starter van 0,9 pk, die als hij wordt losgelaten boomstronken eruit zou scheuren, laat staan de twin omdraaien - De starter van de triples is slechts 0,5 pk - Een van de grootste problemen met deze kleine motor is dat ze tijdens de constructie in plaats van de draden aan de commutator te solderen ze in elkaar geperst werden. Als de starter overmatig wordt gebruikt, wat het geval lijkt te zijn bij triples die het nieuwe type elektronische ontsteking niet gebruiken, laten de draden los en veroorzaken ze ravage. De regel voor het wikkelen van elektromotoren is dat hoe sneller ze zijn, hoe duurder ze zijn om te repareren. Het is erg moeilijk en duur om reserveonderdelen te krijgen, tenzij je rechtstreeks naar Italië gaat. Ik heb echter iemand in Sydney gevonden die je startmotoranker voor \$ 200,00 wikkelt en de verbindingen aan elkaar soldeert, zorgen voor een lange levensduur. Zijn naam is "S & M Auto Rewinds", aan 2 Reading Ave, Kings Langley, en hij is te bereiken op 624 5858. De RGS komt nu snel en gemakkelijk tot leven, wat aantoont dat naast regelmatig onderhoud en smeren van de starterkoppeling, de startmotor ook periodiek aandacht moeten krijgen om ervoor te zorgen dat de borstels schoon zijn etc.

Martin Update - 4/12/98 Deze jongens zijn verdwenen, maar Peter Scott in Seven Hills heeft mijn 3C startmotor herbouwd voor een zeer redelijke prijs. Zijn nummer is 02 9624 1262

TOP TIPS VOOR HET GEBRUIK VAN UW RGS (de bijdrage van Alan Cudlipp)

Sinds ik mijn RGS kocht in het voorjaar van 1989 staat er nu bijna 96,000Kms gop de klok, waarvan meer dan 76.000 voor mijn rekening komen. Gedurende deze tijd heeft het me maar twee keer in de steek gelaten (waarvan later meer), en scoort het nog steeds hoog op de grijnsfactor! De kern van de zaak, die prachtige motor, heeft een jaarlijkse beurt en afstelling (op de rollende weg) door Steve Winterton in Calere, waarbij de rest van het onderhoud door mijzelf is gedaan. De motor is nooit uit elkaar geweest en het olieverbrauch is te verwaarlozen vanwege tot olieversingen bij 1500 - 2000 mijl met 20/50 kwaliteit van goede kwaliteit (Valvoline 20/50 Racing Oil, verkrijgbaar bij een plaatselijke

discountwinkel voor automobilisten). Ik zou 't aanbevelen hij gebruikt 'Slick 50' wrijvingsreductiemiddel. In de loop der jaren heb ik een aantal nuttige modificaties en alternatieve bronnen voor reserveonderdelen gevonden, waarvan er 1 hieronder wordt vermeld:

- * Koperen uitlaatpakkingen zijn verkrijgbaar bij uw plaatselijke Honda-dealer - ze passen op dezelfde manier als een Superdream (maar ze willen altijd weet waarom je drie wilt ')
- * Demper montageblokken zijn hetzelfde als uitlaatbevestigingen voor een Renault 4, en ze zijn verkrijgbaar als een enkel blok (dwz met één draadstift aan elke kant), wat beter is omdat er maar één schroef tegelijk vastklikt!)
- * De koplamp is dezelfde als die van een Fiat 126 en profiteert van een 10018OW-lamp (ik wijs alleen dat het wettelijke maximum 6516OW is. -ed)
- * Het luchtfilter is bijna identiek aan het filter van een Escort RS2000 (MK2 tot 1980), met als enige uitzondering dat het Ford-filter ongeveer 70 mm langer is. Het is eenvoudig om het uiteinde van het nieuwe filter met een scherp mes af te snijden en vervolgens het oude filter als sjabloon te gebruiken. Snijd de nieuwe op de juiste lengte en plak het uiteinde vast met secondelijm. Dit klinkt misschien een beetje een klunzig, maar ik kan je verzekeren dat het een uitstekende aanpassing is! Vergelijk ook de prijzen van de filters ...
- * In de fabriekshandleiding wordt aanbevolen om de nokkenasketting en de primaire kettingen te vervangen na 25.000 km (16.000 mijl). Dit lijkt misschien een beetje overdreven, maar wanneer u bedenkt dat een volledige set Duitse Iwis-kettingen van topkwaliteit beschikbaar is voor minder dan £ 35 voor uw deur (Sprockets Unlimited, Tel: 01386 831341), het is een valse economie om ze niet te veranderen - weet u wat de kosten van een motor revisie zijn?
- * Ik heb met veel eigenaren gesproken die klagen over een slechte start, een probleem waar mijn fiets vroeger ook last van had. Ik herleidde dit naar de kwaliteit van bougies, en ik gebruik nu NGK B9EV die, hoewel duur, elke keer uitstekende startprestaties geven en lang meegaan.
- * Ik raad het gebruik van een 'Scottoiler'-kettingsmering aan die werkt met vacuüm, en in eenvoudige bewoordingen: hoe sneller je gaat, hoe meer olie er op je ketting druppelt. 'Scottoilers' zijn eenvoudig te monteren op Laverda's, en de speciale olie die bij de kit wordt geleverd gaat jaren mee. Ik heb een aantal eigenaren horen zeggen dat hun fiets niet genoeg kilometers aflegt om een 'Scottoiler' te monteren, maar in werkelijkheid gaat dit argument niet op - als je er een gebruikt, gaat de ketting langer mee (mijn vorige ketting draaide 40.000 km) en vereist ook minder aanpassing. Het maakt ook minder rommel dan conventionele kettingsmeermiddelen in spuitbussen, en vijf minuten met Jizer of Gunk heeft het achterwiel vlekkeloos schoon.
- * Ik heb lange tijd Avon Super Venom-banden gebruikt en vinden dat ze een goede combinatie van slijtage en grip bieden (20.000 km voor, 9-10.000 km achter). Ik gebruik echter een 130/180-sectie aan de achterkant omdat ik vind dat dit een veel grotere voetafdruk geeft zonder 'te groot te zijn'.
- * Mocht u ooit lagers of afdichtingen nodig hebben (bijv. Vorkafichtingen, wiellagers enz ...), probeer dan uw plaatselijke lagerleverancier. U moet het nummer natuurlijk op het lager of afdichtingl gestempeld hebben, maar u zult merken dat de prijzen goed zijn en dat de meeste 'uit de winkel' verkrijgbaar zijn.
- * Degenen onder jullie die een tanktas gebruiken, zullen waarschijnlijk moeite hebben om er een te vinden die goed past op een RGS-tank, 'Baglux' maakt tankharnassen met een reeks tassen die aan de bovenkant van het harnas worden vastgemaakt, en ik vond dat het harnas gemaakt voor de Honda CBX550 / VT500 is een uitstekende pasvorm. De mijne is de afgelopen vijf of zes jaar goed gebruikt en verkeert nog steeds in goede staat. Een punt om op te merken - het harnas heeft een uitsparing in het midden voor de tankdop en je moet er een zachte doek onder doen, anders schuurt de onderkant van de tas de verf op de tank.
- * De meeste fietsen (inclusief de mijne) worden tijdens de wintermaanden stilgelegd en dit is het moment waarop de batterij de meeste aandacht nodig heeft. Met een beetje zorg zult u merken dat de batterij lang meegaat; mijn aanbeveling is om de batterij uit de fiets te halen en te ontladen (gebruik een koplamp), en vervolgens de batterij op te laden met een druppellader van 0,5 ampère gedurende de vereiste tijd (dwz 48 uur voor een batterij van 24 ampère). Bewaar de accu ergens warm, zoals de droogkast (ja, hiermee ontsnap ik wel!) en elke maand gedurende 3 - 4 uur druppelladen. Als het tijd is om hem weer op uw fiets te monteren, moet u een gezonde batterij hebben. De mijne is nu zes jaar en is nog steeds sterk. Ik zei eerder dat de motor me twee keer in de steek heeft gelaten - de eerste keer was toen de veer van de versnellingspook brak en de versnellingsbak vastzat in de eerste versnelling. Een veer van 30p zorgde voor veel gedoe, vooral wanneer het op 300 mijl van huis was! De tweede storing was nog verder van huis - ik was in Noorwegen! Het probleem was het falen van de koppeling, veroorzaakt door vervuilde hydraulische vloeistof die de gaten in de zuiger van de hoofdcilinder blokkeerde. Gelukkig had een plaatselijke garage de apparatuur om me te helpen het te repareren. Afgezien van deze twee problemen, is de fiets zeer betrouwbaar gebleken; het heeft me een aantal fantastische vakanties gebracht naar Frankrijk, Spanje, België, Nederland, Duitsland, Zwitserland en Noorwegen en Breganze in 1993. Het is een uitstekende langeafstandstoerist, en daarom wilde ik de Simplonpas nog

een keer doen! Hopelijk zijn enkele van de tips en aanbevelingen die ik heb gegeven nuttig voor u. er moeten er nog veel meer zijn, doe zoals ik heb gedaan en begin met schrijven. Vergeet niet dat een van de belangrijkste doelstellingen van de club is om de kennis en het plezier van Laverda's aan te moedigen, dus draag alstublieft uw steentje bij door uw tips en suggesties aan ons allemaal door te geven.

TIPS for 1000 120!

(With the courtesy of Martin Cutler, of the Club Laverda NSW, Australia)

Exhausting Capers

A thought or two which may save some drama when fitting an after market exhaust system to a 120 degree triple. The Megacycle system I fitted to the RGS appears over time to have a minor fault, not with tuning, although every bike is different in tuning, changing the 108main jets to 130 allowed more fuel in, with the trumpet removed from the airbox and 3 x 52mm holes cut in the bottom of the airbox, the breathing was taken care of I made up a bracket to act as a stopper for the centrestand as it normally locates on the bracket between the two mufflers, with the motor being rubber mounted. It is important to mount the muffler in a flexible manner also, I have achieved this by filing the muffler bracket to accept a grommet where it bolts to the bracket by the left side pillion peg.

In the event this extra movement is not allowed for in time, the left cylinder outer exhaust stud will break - at least that's the common weak link which has shown up so far on two bikes. The result is a pain, especially if things go from bad to worse and you manage to break off an "easy out" in the stud. Another well worthwhile modification is to support the system at the back of the motor with an extra support bracket clamping the collector pipe to the engine to retain flexibility through the engine mounts- The results are a healthier sound in my opinion than the wheezing standard pipes with a 'little more dial on power available and a more noticeable sound able to be heard by other motorists. Fuel range is about the same, best achieved yet is 283 km without hitting reserve between Sawtell and Bulahdelah - achieved laden but staying close to legal limits due to the large amount of traffic. One added bonus is no further need to remove a muffler to get the rear wheel out. Pot belly stove paint works well on the headers - it's as good and much cheaper than purpose labelled exhaust system paint. One day it will be completed by pulling a rollpin through the nut/axle on the right side so only the left will undo. Always something to think about. Dan

RGS/ RGA Electrics

During my experience with wiring the new switches onto my RGA, I found an interesting point. The alternator on the RGS/RGA has four wires coming from it - one earth and three positive wires,(one for each Phase). The earth and two of the positives go to the regulator but the third positive goes to the switch block then returns and plugs into the regulator. A confusing mix of wire colour changes makes this actually look like a mistake from the factory. What happens is that under normal circumstances this circuit through the switches is open and only when you turn on the headlamp is the circuit completed. _ Thus, only when you have your headlight on does the third phase of the alternator reach the regulator to charge the battery- This is why I was finding unregulated voltage reaching the switchblock during my rewiring effort. I have short circuited this and now run all three straight to the regulator, as I reckon the battery needs all the help it can get, .more so for early triples and their low output alternators. I have checked the wiring diagram for the hard wired(i.e. lights on all the time) United States model RGS and all three positives go straight to the regulators I assume no damage can occur due to this mod. So if you're having trouble with flat batteries you might want to look into it - the connections are under the seat near the airbox on the RGS. SteveBattison

Living with an RG Series Toy

To stop screws securing side covers coming loose and fairing to tank mounts vibrating, a tap washer on the inside of the side cover/fairing will stop vibration and hold screws in place- Headlight bulbs can be changed without removing the fairing, providing a flexible arm is available. Use torch through filler cap flap. Aluminium foil behind indicator bulbs makes them much brighter. Fork seals can be changed by removing the lower fork leg and leaving triple clamps undisturbed. Jota throttle cables fit RGS/RGA - main difference being Jota inner cable is heavier to counteract harder return springs. Both lower engine mounts come loose on occasions. Don't just tighten 8MM bolts, remove and inspect or it can result in a sloppy fit and hole. When bleeding rear brake calliper, remove from carrier, fit suitable spacer between pads and turn calliper to get bleed nipple at top, otherwise a pocket of air will cause a spongy feel.

Dan Jottings 13 RGS Maintenance Well here is another maintenance report, this time on the RGS. With my RGS being one of the first into the country I have not had any major problems up until now and cannot foresee any in the foreseeable future. The following is a list of my maintenance schedule with notes that I have found unusual.

1 OIL CHANGES I always change the oil every 3000km and clean the filter every 6,000km, which means removing the pipes for both jobs and have found that with every second change it's best to replace the copper gaskets on the pipes and the sump plug to minimise any leaks As far as oil, I have found that Penrite 30 in Winter and 50 in Summer seems to stand up to the job , very well with the added bonus that it decreases the clunking in the gearbox during gear changes-

2. DRIVE CHAIN In these days of O-ring chains has meant a little less hassles in tensioning chains and I have found that by keeping a regular eye on the chain tension should see you getting 3 chains out of one set of sprockets with my riding style. I lube my chain every second fuel stop.

3 - BRAKES Several RGS' have had trouble with the rear brakes seizing or not working correctly- Main problem that I can see lies in the remote cylinder with the seals turning inside out and causing the rear brake to stay locked on. This seems to be an inherent problem with the design of the rear slave cylinder and the only way to keep a check on it is to change the fluid every 20,000km. As well as changing the fluid, I thought it would be a good idea to change the seals at the same time, as I found out the hard way. As far as pads go, after the original set wore out, I fitted SBS pads which I found excellent in all conditions except really torrential rain, where there seems to be a terribly long delay before the brakes begin to

work, which is very unnerving let alone down right dangerous, so I have gone back to Brembo pads.

4. SUSPENSION The front end is of typical Italian excellence and the original seals lasted 32,000km before needing replacing. As for the arse end, the Marzocchi's are nothing short of shithouse, wearing out within the first six months of use. Throw them away and put a set of Konis with tri rate springs and external damping, your troubles are over and you have a greater selection of suspension settings.

5. PRIMARY CHAIN ADJUSTMENT Quote from the manual "warming up the engine remove the adjusting screw cap and loosen the locknut screw on the adjusting screw with the engine revving at 3,000 revs and listen carefully for a distinctive whine which is the sign of excess tension, back the adjusting screw off until the quite audible whine has just gone. This chain should be replaced every 24,000km".

6. SWING ARM I have found that with every oil change I grease the swing arm and check for movement. If movement is present, retorque the swing arm nuts to 46 to 52 ft pds.

7. TYRES AND WHEELS For those of you who have yet to have the pleasure of replacing front wheel bearings this part of the report might just stop you from killing yourself or girlfriend or smashing the rim into thousands of tiny pieces. After removing the wheel, dig out the shield of the bearing with a screwdriver, and then collapse the bearing cage, (the wavy ring that holds the balls), and move all the balls together giving you nearly half of the bearings free between the inner and outer rings of the bearing and then prize or punch the inner ring out and then pull out the spacer before replacing the bearings. File a keyway like slot in both ends of the spacer to facilitate an easier removal by hammer and punch the next time. As far as tyres go, I run a Pirelli Phantom on the front and an Avon Venom on the rear and

check the pressures before every run - 1 up, 32in the front,
36 in the rear - loaded, 34 in the front, 38/40 in the rear. Ian Hodgson

Own an RGS with a slipping clutch?

Check out your slave cylinder. The book suggests you change the clutch and brake fluid regularly- The spring that retains the piston in the slave cylinder had corroded, and subsequently broke becoming much shorter. The condition of the fluid was pretty bad too. It was not until the spring actually broke that the problem grew, causing me to pull it apart. Preventative maintenance of draining and changing the fluid on a regular basis, (maybe 13 years is not regular!!) would have probably stopped the spring from corroding. Anyone had a similar problem, write or call, and maybe someone has already had your problem, and can help you fix it in a jiffy, it's your club, use it! Martin Cutler Having trouble cranking over that big triple? Much confusion and talk is generated about this time of the year as temperatures drop and bikes are hard to start. I bought a 34amp/hr battery "the golf buggy battery", about two years ago from Middle Harbour Motors Pty Ltd for \$95.00. I haven't had to push start the Jota since. Just thought I'd let you know that. Middle Cove Motors Pty 1Ad.
221 Eastern Valley Way Middle Cove tel:(02) 958 5165 Wlodek

Saza of the Starter Clutch.

The words sprag clutch have struck fear into my heart. I haven't been, able to ride the RGS for 3 weeks now, and it feels like 3 months. I'm very aggravated, my right wrist has a savage twitch, and I'm starting to make broom broom noises whilst walking around the house. I've got to go for a ride soon, or I'll go crazy. On pulling apart the starter clutch, it was found that the rollers had been eating away at the casing which houses them. The edges of the rollers were also eaten away, and the plungers which push the rollers into place had retracted into their respective holes, and didn't want to come out, and play- All the bits of metal swarf floating around had found their way to the large magnet in the alternator, thank god! I feel sorry for the poor Ducati riders, whose starter clutches are housed on the inside of the crank case. When they let go, bits of nasty metal end up in the sump, not a very good place for them! Eades have replacement rollers springs and plungers for around \$90 the set. Their plungers cost \$9 each, as they had to have them especially made, when the factory couldn't supply them any more. After a quick chat with Wod, it was decided to source the replacement bits from Lubbike in Germany. Looking at the housing, it looked like a lot .if cold winter morning starts had really taken their toll on the metal. The rollers are hardened. and the casing is not. A spring steel cover plate stops the little buggers from jumping out, and this ;also had been well chewed. If you thought the little bits were expensive, well you just can't buy the big bits. After a bit of consultation with Chris Pritt, it was decided to machine the housing so as to clean it up, and hopefully overcome another problem, which was that the whole unit had been running too close to the cog which engages the crank, and was rubbing away on the face of the gear. The gear is case hardened, and where the rollers come into contact, the hardening has started to wear through. This problem looked expensive to rectify, so was left alone, hopefully it will last a bit longer. In the lathe went the clutch housing, and 20 thou was taken of the face, and also of the outer edge, ensuring the gap remained the same for the roller to run in. A new spring steel disc was made, and the whole assembly is now ready for reassembly when the parts come from Germany. In the meantime I have fitted a fork brace to the front end, and will let you know how the new setup feels on the road. Martin Cutler Own an RGS with a flat battery? (who doesn't) I had a call from Les from Lithgow the other night, he was plagued with a flat battery, and couldn't find out why the machine was not charging it properly. He finally discovered that the brake light globe was blown, sending the current straight to earth. Les stated that after replacing the globe, the battery was charging again nicely. Thanks for the tip Les. Talking of Batteries Last issue we let you know where to get golf buggy batteries for triples. The phone number was wrong, and is reprinted below correctly. I purchased one the other day, and am pleased to let you know they are still \$95 two years after Wod bought one. At least there is-zero inflation somewhere in this economy. I lugged it home to replace the battery in the RGS (sorry, Lorenzo) which has been there since I bought it, so is at least 4 years old. The old battery was 5 inches by 7 inches.

The new one is 5 inches by 8 inches. Had to remove the grab handle and the rear brake master cylinder to fit the sod in, but it fits just). You can contact Middle Cove Motors Pty Ltd. at 221 Eastern Valley Way Middle Cove on tel:(02) 958 5165

Martin RGS STARTER MOTORS It has been quoted that Italian engineers put all their love into the design and construction of a superb motor, only to be let down by the quality of the standard components which are used. This is definitely the case with the starter motor used on the RGS. 750 Twins have a large 0.9 Horsepower starter, which if let loose, would rip tree stumps out, let alone turn over the twin- The Triples' starter is only 0.5 horsepower- One of the main problems with this small motor is that during construction, instead of soldering the wires to the commutator, they were press fitted together. If the Starter is used excessively, which seems to be the case with triples not running the new type of electronic ignition, the wires let go and cause havoc. The rule of rewinding electric motors states that the sn~ they are, the more expensive they are to repair- It is very difficult and costly to obtain spares, unless you go direct to Italy. However, I have found someone in Sydney who will rewind your starter motor armature for \$200.00, and solder the joints together, ensuring long life. His name is ~. from S & M Auto Rewinds, at 2 Reading Ave, Kings Langley, and he can be reached on 624 5858. The RGS now bursts into life quickly and easily, which goes to show that apart from regular maintenance and oiling of the starter clutch the starter motor should also see periodic attention to ensure brushes are clean etc.

Martin Update - 4/12/98 These guys have disappeared, but Peter Scott in Seven Hills rebuilt my 3C starter motor for a very reasonable price. His number is 02 9624 1262

TOP TIPS ON RUNNING YOUR RGS by Alan Cudlipp Since I bought my RGS in the spring of 1989 it has now clocked up almost 96,000Kms, over 76,000 of which have been in my ownership. During this time it has let me down only twice (more of which later), and it still scores highly on the grin factor! The heart of the matter, that wonderful engine, has an annual service and tune (on the rolling road) by Steve Winterton at Calere, with the rest of the Maintenance done by myself The engine has never been apart and oil consumption is negligible, due to oil changes at 1500 - 2000 miles using good quality 20/50 grade (Valvoline 20/50 Racing Oil, available from a local motorists' discount shop). I would recommend the use of 'Slick 50' friction reducer. Over the years I have found a number of useful modifications and alternative sources for spares, some of which I list below:

- *Copper exhaust gaskets are available from your local Honda dealer - they are the same fitting as a Superdream (but they always want to know why you want three!)
- *Silencer mounting blocks are the same as exhaust mountings for a Renault 4, and they are available as a single block (i.e. with one threaded stud each side) which is better since only one stud ever snaps at one time!)
- *The headlight is the same as that from a Fiat 126, and benefits from a 10018OW bulb (I'll just point out that the legal maximum is 6516OW. -ed)
- *The air filter is almost an identical match with the filter from an Escort RS2000 (MK2up to 1980), the only exception being that the Ford filter is approximately 70mm longer. It is a simple matter to cut the end off the new filter using a sharp knife, then using the old filter as a template. cut the new one to the correct length and stick the end on using Superglue. This may sound a bit of a bodge, but I can assure you that it is an excellent modification! Compare the prices of the filters too...
- *The factory manual recommends that the cam chain and primary chains are changed at 16,000 miles (25,000Kms). This may appear to be a little over the top, however when you consider that a full set of top quality German Iwis chains are available at less than £35 to your door (Sprockets Unlimited, Tel: 01386 831341), it is a false economy not to change them - do you know the cost of an engine re-build?
- *I have spoken to many owners who complain of poor starting, a problem my bike also used to suffer. I traced this back to the quality of spark plugs, and I now use NGK B9EV which, although expensive, give excellent starting performance every time and are long lasting.
- *I would thoroughly recommend the use of a 'Scottoiler' chain lubricator which works by vacuum, and in simple terms, the faster you go the more oil is dripped on to your chain. 'Scottoilers' are simple to fit to Laverdas, and the special oil supplied with the kit

lasts for years. I have heard a number of owners say their bike doesn't do enough miles to warrant fitting a 'Scottoiler', but in reality this argument doesn't make sense - using one makes the chain last longer (my previous chain lasted 40,000kms) and also requires less adjustment. It also makes less mess than conventional aerosol chain lubes, and five minutes with Jizer or Gunk has the rear wheel spotlessly clean.

*I have used Avon Super Venom tyres for a long time, and find that they give good combination of wear and grip (20,000Km front, 9-10,000Km rear). However, I use a 130/180 section on the rear because I find that this gives a much larger footprint without 'over-tyring'.

*Should you ever need bearings or seals (e.g. fork seals, wheel bearings etc ...), then try your local bearing supplier. You will, of course, need the number stamped on the bearing or seal, but you should find that the prices are good and most are available 'off the shelf'.

*Those of you that use a tank bag will probably have difficulty in finding one that is a good fit on a RGS tank, 'Baglux' make tank harnesses with a range of bags which fasten to the top of the harness, and I found that the harness made for Honda CBX550/ VT500 is an excellent fit. Mine has been well used for the past five or six years and is still in good order. One point to note - the harness has a cut-out in the middle for the fuel cap and you need to put a soft cloth under this otherwise the base of the bag abrades the paint on the tank.

*Most bikes (mine included) are laid-up over the winter months, and this is the time when the battery needs most attention. With a little care you will find that the battery can last a long time; my recommendation is to remove the battery from the bike, and flatten it (use a headlight bulb), then recharge the battery using a 0.5amp trickle charger for the required length of time (i.e. 48 hours for a 24 amp battery). Store the battery somewhere warm, such as the airing cupboard (yes, I manage to get away with this!) and every month trickle charge it for 3 - 4 hours. When the time comes to refit it to your bike, you should have a healthy battery. Mine has now lasted six years and is still going strong. I mentioned earlier that the bike has let me down on two occasions - the first time was when the gear selector spring snapped and the gearbox was stuck in first gear.

A 30p spring caused a lot of hassle, particularly when I was 300 miles from home! The second breakdown was even further from home - I was in Norway! The problem was failure of the clutch, caused by contaminated hydraulic fluid blocking the holes in the master cylinder piston., Fortunately a local garage had the equipment to help me repair it.

Other than these two problems, the bike has proved to be very reliable; it has taken me on some wonderful holidays to France, Spain, Belgium, Holland, Germany, Switzerland and Norway and Breganze in 1993. It is an excellent long distance tourer, and made me want to do the Simplon Pass again! Hopefully some of the tips and recommendations

I have given will be useful to you; there must be many more, so do as I have done, and get writing. Don't forget that one of the main objectives of the club is to encourage the knowledge and enjoyment of Laverdas, so please 'do your bit' by passing on your tips and suggestions to us all.