

Immer wieder erreichen uns Zuschriften, die sich mit dem Thema „bessere Kettenspanner für die Nuovo,, auseinandersetzen.

Zwei gelungene Exemplare dieser Spezies stellen wir hier vor:

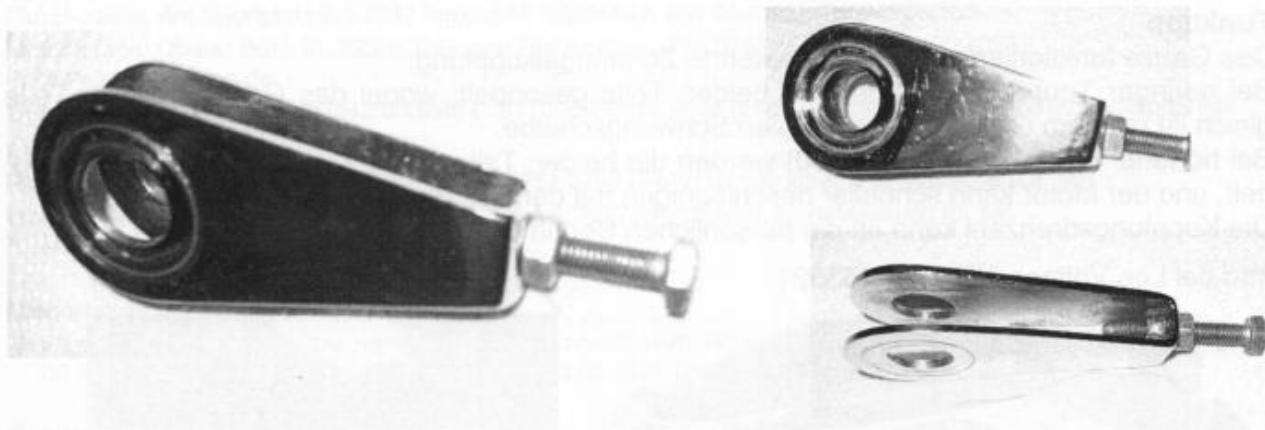
Kettenspanner Nuovo, Version 1

von Jürgen Gürtas

„Hallo Karl,

als Anlage sende ich Dir jetzt in 2 Mails 2 Bilder von den Laverda Kettenspannern. Ich habe aber nur grob drübergewischt, nicht hochglanzpoliert... und ich schreibe auch gaaaaanz langsam, weil Du ja keinen schnellen Zugang hast....

Die Bohrungen rechts und links sind unterschiedlich, da ja rechts der Kettenradträger den Kettenspanner klemmt. Links ist die Bohrung 17,5mm, rechts kann ich nicht sagen, da ich dafür erst noch den Kettenradträger demontieren müsste, aber ich schätze ca. 25mm. Die innere Breite ist ca. 10mm, ergibt sich halt aus der Dicke des Schwingenendes. Die Stellschrauben haben normalerweise M6 und da die Schrauben "auf Druck" beansprucht sind, könnte höchstens das Gewinde ausreißen, was aber relativ unwahrscheinlich ist. Wenn Du sonst noch Bilder brauchst, z.B. vom Schwingenende, bitte Bescheid geben. Die Bilder darfst Du auch gern einstellen, gehört auf die Werkstattseite."



Kettenspanner Nuovo, Version 2

von Martin Lauter

„Hallo Karl,

habe dir ein Foto meines japanischen Kettenspanners beigefügt.

habe schon versucht heraus zu bekommen, woher der stammt. Derjenige, der mir die Teile besorgt hat war bei einem Japaner-Gebrauchteilehändler in Berlin und hat da in der Kruschpelskiste gesucht und gefunden. Es ist also nicht möglich das passende Modell herauszufinden. Ich werde mir aber ab jetzt jeden japanischen Oldtimer genau anschauen.

Gruß Martin"



Schon seit Jahren geistern Gerüchte und Fotos in der Guzzi-Szene herum, die sich mit der variablen Schwungmasse, konstruiert in Holland, befassen.

Nun haben wir einen der Macher dieser Technik im Club. Leo Volmer hat diese Idee von Aard van der Valk aufgegriffen und realisiert.

Hier seine Konstruktionsbeschreibung und einige Fotos vom ersten Einbau.

Für die Nuovo Falcone: das Dynamisch Variable Vliegwiél (DVV) (für Nicht-Holländer: Die Dynamische Variable Schwungscheibe)

Ziel

Die Kombination eines schweren Schwungrads für einen guten Leerlauf und eines leichten Schwungrads für schnellere Beschleunigung

Aufbau

Das Schwungrad besteht aus 2 Teilen:

1. Das Teil, das fest mit der Kurbelwelle verbunden ist. Es ist ca. 4 kg schwer.
2. Das zweite Teil sitzt auf einem Kugellager drehbar auf dem ersten Teil. Es wiegt ebenfalls 4 kg.

Funktion

Das Ganze funktioniert wie eine umgekehrte Zentrifugalkupplung:

Bei geringer Tourenzahl werden die beiden Teile gekoppelt, wobei das Gewicht beider Teile gleich ist mit dem Gewicht der originalen Schwungscheibe.

Bei höherer Tourenzahl (1000-1200) werden die beiden Teile durch Zentrifugalwirkung entkoppelt, und der Motor kann schneller beschleunigen mit dem leichten Teil der Schwungmasse.

Die Kopplungsdrehzahl kann an die persönlichen Bedürfnisse angepasst werden.

Info bei Leo Volmer, NL 0343-453021

