

Gastemmer

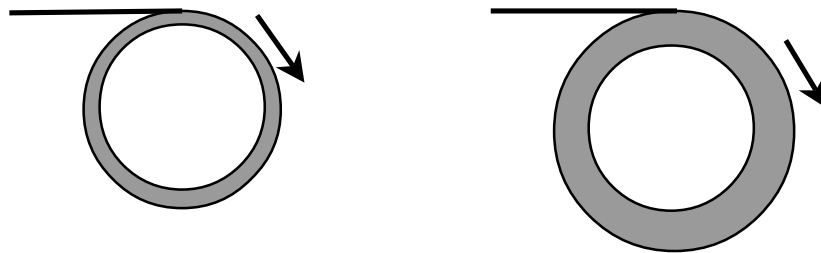
De ST1300 heeft nogal last van plotselinge gasreacties bij het openen van het gashendel. Dit gebied is moeilijk precies te doseren, wat vooral in het uitacceleren van langzaam genomen bochten erg vervelend is. Te denken valt aan haarspeldbochten. Met de achterrem erbij kun je die ongedurige paarden wel de baas, maar fijn is anders! In de States heeft iemand een simpele maar ingenieuze oplossing bedacht: de 'Throttle Tamer'.

Om te begrijpen hoe een gashendel werkt eerst even wat simpele wiskunde....

Het gashendel is eigenlijk een klosje waarop de gaskabel wordt opgerold. Aan de gaspijp zit een verdikking (klosje) waarop de gaskabel is vastgehaakt in een uitsparing. Bij het verdraaien van de gashendel wordt de kabel om het klosje gewonden en wordt zo korter. Het andere eind, aan de kant van de carburateur, trekt de gasklep open.

De lengte die wordt opgerold is evenredig met de diameter van het klosje volgens de formule: Omtrek is  $\pi \times \text{Diameter}$ . Bij een diameter van 32 mm (onze standaard gashendel) bedraagt de lengte bij een volledige omwenteling de omtrek van dat klosje =  $3,14 \times 32 \text{ mm} = 100,48 \text{ mm}$ . Bij een kwart omwenteling 25,12 mm.

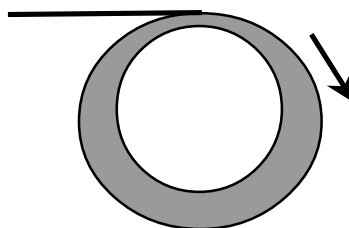
Bij een kleiner klosje van 26 mm is een volledige omwenteling 81,64 mm, een kwart 20,41 mm. Het verschil is iets minder dan 5 mm, een halve centimeter!



Dat betekent dat bij het kleine klosje een kwart verdraaiing minder opening van de gasklep tot gevolg heeft dan bij het grote klosje. Oftewel dat opening van de gasklep over dat kwart minder is en dus beter te doseren. In andere woorden: bij het grote klosje is de reactie van de gasklep groter en die van de motor dus heviger dan bij het kleine klosje.

Om de gasklep volledig te openen is er echter een bepaalde lengte nodig, die bereikt wordt door de door Honda gekozen diameter van het klosje. Zou het klosje kleiner zijn dan moet je voor vol gas je hand verplaatsen om het gashendel opnieuw een stukje verder te verdraaien.

Het slimme van de 'throttle tamer' is dat er een combinatie is gemaakt van een klein en een groot klosje. Het eerste kwart is klein, de rest groot, een ovaal-achtig klosje dus. Om het verlies in lengte van het eerste klosje te compenseren is de rest weer iets groter dan normaal gemaakt.



En werkt het?

Nou en of! In de dagelijkse file naar mijn werk merk ik dat de motor veel beter te doseren is bij de lage gasstanden, in bochten kun je veel meer controleren met hoeveel power je eruit trekt, bij manoeuvres als keren op de weg en stapvoets rijden bijv. heb je de motor veel beter onder controle. En het mooiste is dat dit alles op een heel natuurlijke manier verloopt. Je hebt in het begin helemaal niet in de gaten dat er een andere gaspijp is gemonteerd, dat valt pas op als je merkt dat je meer controle hebt.

Wat er niet mee is verholpen is de gevoeligheid bij lage gasstanden, het is alleen veel beter 'te handelen'. Een dikke aanrader dus voor degenen die last hebben van het aan-uit gedrag van de ST1300!

Op de website <http://g2ergo.com/shop/catalog/Street-4-1.html> kun je de G2 Tamer Trottle Tube for ST1300 bestellen in the USA. Er zijn twee versies: een kale aluminium gaspijp en een die voorzien is van zg. Delrin (kunststof à la Teflon) bussen. Bij de eerste draait er aluminium op aluminium en moet je regelmatig smeren, bij de tweede zijn aan de uiteinden kunststofbussen gemonteerd die geen onderhoud meer nodig hebben en bovendien soepeler draaien.

Het is wellicht een goed idee om de gastemmer via een groepsaankoop op het forum te bestellen? Dat scheelt een flink bedrag aan verzendkosten!

Bij het monteren moet je overigens eerst de stelschroef van de bovenste gaskabel op het stuur helemaal losdraaien (richting stuur) om genoeg speling te creëren. Bij mij hoefde die daarna niet meer aangedraaid te worden.

Om de nieuwe gaspijp te monteren moet je eerst de trillingsdemper verwijderen. Houd de demper vast terwijl je met een inbusleutel de bout eruit draait. Het rubberen handvat kun je als een condoom oprollen om van het handvat te halen. Dan schroef je de twee boutjes van het kabelhuis (waar de Run-Stop schakelaar opzit) los en probeert voorzichtig de twee helften te scheiden. Als je genoeg ruimte hebt haal je met een punttangetje de achterste gaskabel los, vervolgens de voorste. Nu kun je de oude pijp eraf schuiven en de nieuwe erop. Gaskabels monteren gaat in de omgekeerde volgorde. Bij het op elkaar zetten van de twee helften moet je erop letten dat het uitstekende boutje aan de onderkant past in een gaatje in de stuurpijp. Pas dan passen ze weer op elkaar. Dan moet het langste boutje aan de tankkant en het kortste aan de koplampkant worden gemonteerd. Vervolgens het rubberen handvat weer erop schuiven (ik heb er geen lijm tussen en het zit nog steeds goed) en de trillingsdemper monteren (opnieuw vasthouden bij het aandraaien van de inbusbout). Klaar is Kees!

Roger Leppers,

Voorzitter Techniekcommissie.

