

Hete Benen

Dat de Pan warm werd was me al opgevallen, alleen heb je daar met motorkleding aan niet zo gek veel last van. Op vakantie in Zuid-Frankrijk, bij temperaturen van zo'n 30 graden, heb ik me aan de plaatselijke franse gebruiken aangepast, om aan den lijve te ondervinden waar die hitte nu precies vandaan komt. Oftewel, met korte broek kon ik precies voelen waar de hete lucht de haren van m'n benen schroeide (je moet wat over hebben voor de club).

Het probleem ontstaat doordat de motor veel heter wordt dan bij de oude Pan, deels vanwege het grotere vermogen maar vooral door de katalysator. Daar komt nog bij dat het plastic kuipwerk dunner is waardoor de warmte veel beter wordt doorgegeven. De plek waar je met je benen tegenaan zit wordt zo ondraaglijk heet. Rob Flug en ik hebben al roosters in de onderkuip gemaakt die een beetje warme lucht laten wegstromen (dat kun je met blote voeten goed voelen en belooft voor de winter lekker warme voeten) maar het is niet genoeg om je benen koel te krijgen, daarvoor is een buffer nodig die de pieken in de temperatuur kan opvangen. Die buffer kun je creëren door massa aan te brengen. Die massa komt deels van de windgeleiders en de kniepads op de kuip. Als je die gemonteerd hebt is het een stuk aangenamer aan de scheenbeenderen, echter voor tropische temperaturen nog niet genoeg. Het 5 mm neopreen dat ik voor het zitcomfort bovenop de kniepads heb gelijmd zorgt voor nóg meer isolatie (er worden niet voor niets duikpakken van gemaakt) maar het moest nog beter kunnen. Er zijn nl. nóg twee hittelekken, die des te meer opvallen naarmate de andere geïsoleerd worden. Dat zijn de luchtlekken langs het afdichtrubber tussen de zijkuip en het frame. Honda is wat zuinig geweest met de breedte van dat rubber waardoor er een smalle hete straal lucht op je kuit en op de binnenkant van je bovenbenen, net boven de knie, gericht staat. Na enig zoekwerk vond ik bij een Bricolage (zeg maar Gamma) aluminiumfolie met aan de achterkant zelfklevend bitumen van 1 mm dik, wat ik aan de binnenkant van de zijkuipdelen heb geplakt.

Aluminium voor de reflectie van de stralingsenergie van de warmte, bitumen voor de massa waardoor de warmtecapaciteit toeneemt. Dat zorgt voor een constantere gemiddelde temperatuur. Ik had nl. vooral last bij flink gassen en hard rijden als de motor tijdelijk erg warm wordt. Door meer massa toe te voegen wordt die hitte niet meteen doorgegeven maar gemiddeld. Het resulteert in een constantere, lagere, temperatuur.

Goed nieuws: het werkt fantastisch!

Ik heb de zijkuipdelen, ter hoogte van de onderbenen, aan de binnenkant met dit spul beplakt, waarbij ik 1 cm over de afdichtrubbers heen heb geplakt om de kieren te dichten. Ter hoogte van de aansluiting met de tank heb ik nog een stukje verder omhoog laten overlappen. Daar zit nl. ook nog een smerig luchtlek dat niet voldoende wordt afgedicht door het lullige rubberen flapje onderaan de tank. Omdat ook de tank ter hoogte van je bovenbenen erg heet wordt als het benzinepeil is gedaald, heb ik de binnenkant van de tankzijanten ook met deze aluminiumband beplakt.

Hoe je de tank omhoog moet klappen staat in het instructieboekje dat bij de motor hoort. Voor de zijkuipdelen moeten eerst de binnenkappen verwijderd worden (zie instructieboekje p. 90), dan de onderkuip (imbusbouten, plug achter ter hoogte van je enkels, plus pluggen midvoor-onder). Dan volgend de spiegelkappen en de kappen van de valbeugels. Daarna zet je de deksels van beide kuipvakjes open en draait de vier zwarte schroeven eruit. Vervolgens draai je de zwarte schroeven (2 aan elke kant) onder de spiegelkappen eruit. Daarna moeten de 2 schroeven aan de voor- onderkant van het midvoorkuipdeel (achter het voorwiel) worden verwijderd plus de pluggen links en rechtsboven van dit kuipdeel (waar het ophoudt zeg maar). Dan nog de plug aan de onder- voorkant die de 2 zijkuipdelen met elkaar verbindt. Tot slot draai je de twee bouten op de valbeugel en de imbusbout boven de cylinderkop eruit. Nu kun je het kuipdeel van de motor af halen. Pas op het bevestigingslipje aan de zijkant onder de koplamp. Ook zit er nog een paspen aan de achterkant ter hoogte van je enkel. Leg de kuipdelen een voor een op een plaid om krassen op de lak te voorkomen en maak de binnenkant schoon met spiritus zodat de aluminiumband goed hecht. Monteren doe je in omgekeerde volgorde. Na het monteren van de zijkuipdelen moet je de overlappende delen van binnenuit stevig tegen het frame aan drukken (evt. met een schroevendraaier) zodat alle kieren dicht zijn. Zorg ook voor een stukje overlap ter hoogte van de aansluiting van de onderkuip. Het rubber van Honda vertoont daar een gat van 2 cm waardoor er een heteluchtstraal op je enkels wordt gericht.

Na deze modificatie heb ik geen enkele last meer van overdadige warmte aan mijn benen. Een middagje klussen heeft voor mij de laatste barrière naar de ideale Pan geslecht: met of zonder kleding stap ik met een gerust hart op de motor zonder risico te lopen om plaatselijk geëpileerd terug te komen.

Na enig zoeken vond ik de door mij gebruikte band hier ook in de schappen van de doe-het-zelf-zaken. Het wordt hier door Bison geleverd onder de naam "Waterproof Anti-Vocht Afdichtingsband" (subtitel voor de Franse Belgen: "Bande d'étanchéité"), in lengtes van 1m en 7,5 cm breed à ■ 7,15. Je hebt zo'n 3m nodig, dus drie pakjes zouden voldoende moeten zijn.

Succes met modificeren en veel cool plezier met motorrijden in hete tijden.

Roger Leppers
Commissie Techniek

Alle werkzaamheden zijn voor eigen risico! Er kan nimmer een claim worden geplaatst bij de club of bij de auteur.

PS. Voor de mierenneukers onder ons (ik ben er zo-een) blijft er dan nog een kachel over en dat is het hoofdframe ter hoogte van je onderbenen. Ik ben bezig te onderzoeken of ik daar een hitteschild op kan monteren. Je leest het wel als dat gelukt is.....