

## Hyperpro Vering

Op de nieuwjaarsbijeenkomst konden we allemaal kennis maken met de producten van de firma Hyperpro.

Inmiddels heb ik de stap gewaagd om een set aan te schaffen en te monteren. Er waren al een aantal leden vóór mij die een nieuwe voorvorkset plus achterveer hadden laten monteren hoorde ik op de ALV, dus de verwachtingen waren hooggespannen!

Mijn keuze was om de voorverenset plus een complete Hyperpro achterschokdemper (inclusief nieuwe hoogteverstelling) te bestellen. Na vier weken wachten was de achterschokdemper klaar (de voorveren zijn gewoon op voorraad te verkrijgen) en heb ik de set opgehaald in Alphen aan den Rijn. Na de nodige tips van Bas van Wijk ben ik aan de slag gegaan om de veren te monteren, te beginnen met de voorveren.

Na het demonteren van de remmen, het voorwiel en de veerpoten, kon de afdekmoer van de poten worden geschroefd (als de veerpoten nog in de kroonplaten zitten, eerst de bovenste klem lossen, dan met een dikke inbussleutel van 17 mm de afdekkap een slag losdraaien). Na 46000 km was de vorkpootolie behoorlijk zwart en moest dus nodig worden vervangen. Ook als je geen nieuwe veren monteert is dat dus een serieuze onderhoudskwestie! Vuile olie beïnvloedt in negatieve zin de werking van de voorveren en dient dus regelmatig te worden ververs.

Het vervangen van de veren en de olie was niet moeilijk, je hebt echter wel bijzonder gereedschap nodig om de afdekmoer van de veerpoten los te draaien in de vorm van een dikke inbussleutel maatje 17 (overigens dezelfde maat als die van de steekas). Ook moet je met een schaarkrikje het carter ondersteunen om de voorkant omhoog te houden als het voorwiel is verwijderd....

De handleiding beschrijft precies wat je moet doen om de oude olie te verwijderen, de nieuwe bij te vullen en de veren te monteren. Voor de gemiddelde sleutelaar is dit goed zelf te doen.

Ik was begonnen met de voorveren omdat ik dacht dat dat de lastigste klus zou zijn. Bij een van mijn 1100's had ik ooit al een Koni achterveer gemonteerd, wat een simpel klusje was. De achterveer had ik dus tot het eind bewaard, als 'toetje'. Het bleek echter de hoofdmaaltijd te zijn.....

Ik kwam hierbij steeds meer delen tegen die gedemonteerd moesten worden om de bevestigingsbouten en/of -moeren te kunnen bereiken. Om de bovenste bevestigingsmoer (dopmoer) te kunnen bereiken (met knie-sleutel 15) moest de hele voorste zadelsteun worden verwijderd.



De moer van de onderste veerbout kan alleen bereikt worden met een lange as, voorzien van een cardan hulpstuk en dop 17. De bout zelf kan met sleutel 14 (vaak aan de andere kant van de knie-sleutel) worden tegengehouden.



Om de onderste bout helemaal te kunnen verwijderen moest het rechter aluminium framedeel, met de voetsteunen, en de bevestigingsbouten van de rechter uitlaat worden losgedraaid. Alleen zó kon er genoeg ruimte worden gecreëerd om de bout van de onderste veerbevestiging te verwijderen. Toen kwam de schokdemper zélf, nergens genoeg manoeuvreerruimte om hem eruit te krijgen. Uiteindelijk de boutjes van de beugel aan de onderkant van de accubak maar gedemonteerd (die zitten vast in het aluminium framedeel dat al los was gemaakt) zodat de accubak (die deel uitmaakt van het achterspatbord) omhoog getrokken kon worden. Hierdoor was er net genoeg ruimte om de onderste veerbevestiging los te maken.



OK, de schokbreker kon er nu uit, maar hó maar voor de handmatige hoogteverstelling. Die kon nergens passend worden doorgevoerd om aan dezelfde kant te worden verwijderd als de schokbreker. Het enige dat nog restte was de hoogteverstelling in de slapste stand te draaien (oliedruk eraf) en de bevestigingsleiding bovenop de schokbreker los te schroeven. Toen pas kon ik alles er netjes uit monteren.

De nieuwe schokbreker van Hyperpro (met gemonteerde hoogteverstelling) kon daarentegen simpel geplaatst worden omdat de route van de (kortere slang) hoogteverstelleiding meteen van rechts naar links loopt en niet een enorme krul langs de framebuizen hoeft te maken zoals de originele lange leiding van Honda.

Na dit hoofdgerecht volgde het toetje, het afregelen van de hoogte-instelling met de net gemonteerde hoogteverstellingsknop. In mijn geval moest ik die behoorlijk aandraaien om de gewenste veerdruk in te stellen. Dat is op de schokbreker zelf wel weer te corrigeren maar dan moet de veerspanning er weer even af. Dat kun je dus niet zelf doen maar wordt door Hyperpro als aftersaleservice aangeboden. Daarvoor moet echter wel weer de hele schokbreker worden verwijderd....

Kortom: het monteren van Hyperproveren is geen eenvoudige klus en kost je al gauw een middagje werk. Je kunt ook afspreken dat het vervangen in het servicecentre te Alphen ad Rijn gebeurt maar dat kost je dus (zeg maar) een dag, inclusief het aan- en afrijden.

Tja, en heeft dat allemaal wel wat opgeleverd?? Gelukkig wél!

De motor voelt iets stugger aan, kleine oneffenheden komen iets harder binnen dan voorheen. Het algehele comfort is echter ongeveer gelijk aan de originele situatie. Daarentegen is het stuurgedrag enorm verbeterd! Zelfs het zoekerige gedrag op de snelweg is volledig verdwenen, de hele motor stuurt veel preciezer en voorspelbaarder dan voorheen. Echt een forse verbetering!

Hoe flikken ze het hem dan?

In mijn optiek zit de belangrijkste verbetering erin dat de voor- en achtervering gelijktijdig in- en uitveert waardoor de motor niet eerst achter inverteert en even later pas voor (of andersom). Dit ongelijke veergedrag zorgt voor een telkens wisselende stand van de voorvork en dus een voortdurend wisselend stuurgedrag. Waar mijn 1300 voorheen een beetje zwabberde op de snelweg (met zijn kleine oneffenheden) is hij nu superstrak! De onlangs gemonteerde Michelin Pilot Road 2 banden versterkten het zoekerige stuurgedrag, waarschijnlijk omdat ze soepeler zijn dan de BT020F. Met de Hyperprovering is ook deze band nu volledig strak.

Voor degenen die precies de in's en out's van het effect van vering op het weggedrag van een motor willen weten raad ik de workshop van Hyperpro van harte aan (voor het verslag, zie een ander artikel in deze PanPost). Begin alvast maar te sparen voor een set Hyperpro-veren...

Een maand verder:

Na de workshop bij Hyperpro heb ik toch maar besloten om de meest uitgebreide achtershock te nemen, gelukkig kon de oude tegen dezelfde prijs worden ingeruild. Het voordeel is dat je de ingaande demping en de demping voor plotselinge kleine hobbels (als putdeksels en boomwortels onder het asfalt) ook nog kunt instellen. Daarbij blijft de olie gescheiden van de stikstof (in iedere achtershock zit stikstof onder druk), waardoor de olie niet vermengd wordt met stikstofbelletjes en dus de demper alleen olie laat doorstromen, wat weer een constantere demping tot gevolg heeft. En inderdaad, het comfort is weer beter, terwijl de shock toch volledig de weg blijft volgen.



Toen ik de shock ging omruilen had ik de originele Showashock weer even gemonteerd en viel het me op dat de motor zijn stabiliteit nog steeds had. Alleen de voorveren vervangen heeft dus al een flink effect op de stabiliteit! Met deze wetenschap kun je een stappenplan maken, waarbij de kosten laag beginnen en het effect het grootst is naar steeds hogere kosten met minder spectaculaire verbeteringen. Van goedkoop naar duur ziet dat er als volgt uit (prijzen doe ik uit mijn herinnering en moet je zelf even navragen):

1. alleen voorveren vervangen (rond de € 200,-)
2. de voorveren vervangen plus alleen de achterveer (rond de € 350?)
3. de voorveren vervangen plus een nieuwe achtershock met nieuwe veer, zonder verstelmogelijkheid (valt mijns inziens af)
4. de voorveren vervangen plus een nieuwe achtershock met nieuwe veer, met overzetten van de originele honda verstelling (nadeel, bij verkoop van de motor kun je de originele shock niet meer terugmonteren, want incompleet. Ander nadeel is dat de hondaverstelling nog wel eens kan gaan

leken en er geen losse onderdelen leverbaar schijnen te zijn. De hoogteverstelling van Hyperpro past niet op deze shock en is dus niet achteraf alsnog nog te monteren.)

5. de voorveren vervangen plus een nieuwe achtershock met nieuwe veer en nieuwe hoogteverstelling (€ 855,-)
6. de voorveren vervangen plus een nieuwe achtershock met nieuwe veer en nieuwe hoogteverstelling plus een expansietankje met instelbare high- en lowspeed damping (rond de € 990,-)

Inmiddels heb ik de schokbreker er zo'n drie keer uit en in gehad en hoef ik de schetsplaat aan de zijkant niet meer te monteren: als je het achterwiel ondersteunt met een klosje hout van de goede dikte, komt de bout aan de onderkant van de shock in een uitsparing uit waardoor hij net wél genoeg ruimte heeft om hem te kunnen verwijderen.

Roger Leppers,  
Voorzitter techniekcommissie