

DE SIAMESE TWEELING UIT SCHOONHOVEN

UIT HET RARITEITENKABINET VAN CLEMENS JANSEN

Wat moet je als je echt van ieder ILO bromfietsmotortje dat er geweest is al een prachtig exemplaar op de plank hebt staan en je hebt er nog een paar over? Je gaat iets leuks uitproberen.

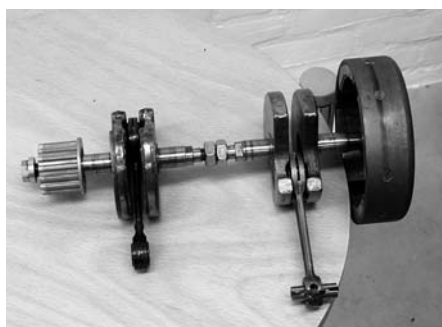
In Engeland heb je George Millard die motorfietsblokken aan elkaar plakt, Tomos heeft ooit geëxperimenteerd met een 100 cc twin (laten we die Tomos 8 L noemen)

en in zijn eigen rariteitenkabinet heeft onze ILO-held ook al dit

soort dingen beschreven. De kat werd nog harder op het spek gebonden toen bleek dat in het weekblad Motor zo'n 35 jaar geleden een 100 cc ILO twin beschreven werd. De heer B. Gotink uit Vorden had zoiets gemaakt en dat was voor Clemens Jansen duidelijk genoeg beschreven om het nog eens dunnetjes over te doen.

Men neme twee motorblokken

Uit het revisieverhaal elders in dit nummer kunnen we leren dat je zowel twee- als driebakblokken kunt gebruiken. De versnellingsbak van het linker blok laat je weg



Zo moeten de krukassen aan elkaar gekoppeld worden. De koppelstukken moeten nog gemaakt worden, dus die zie je niet

en ook de koppeling met krukasrondsel, inclusief deksel, mag in de voorraden blijven. Wel monteer je de krukas, het liefst een van het oude kettingblok, want die heeft een korte rechter krukastomp. Ook de ontsteking gebruik je, maar op de plaats van de condensator maak je een tweede set punten pas. De condensatoren mogen voortaan buiten de ontsteking hun plaats zoeken, daarvoor is in het vliegwiel geen plaats meer. De lichtspoel ruil je om voor een tweede ontstekingsspoel. Dan boor je de boutgaten waarmee normaal de carters dicht gaan helemaal door. Je kunt er dus zó een bout insteken en je hebt een 100 cc ILO twin.

Omgekeerd in het blok

Komen we bij het rechter blok. Deze keer mag de ontsteking gaan fietsen, samen met zijn deksel. Leg ze tegen elkaar en je ziet dat de pas-

vlakken keurig tegenover elkaar vallen. Door gebruik te maken van extra lange carterbouten kun je de twee motoren zo aan elkaar schroeven. Omdat in het linker blok geen olie meer komt, is dat doorboren van de schroefdraad in het carter geen bezwaar. Je moet zelfs een deel van de rechter carterhelft weghalen, anders kun je niet bij het voortandwiel (dat dus op het rechter blok zit). Het heikele punt, het verbinden van de krukassen, is opmerkelijk makkelijk op te lossen. De rechter krukas gaat omgekeerd in het blok, dus met de korte stomp naar de andere krukas gericht. De voorpoelie van de tandriem past ook op een ontstekingskruktap, dus dat geeft niks.

Nu is het zaak twee flenzen te maken die op de originele manier, gewoon met de moer, op de krukassen geschroefd worden.



Het linker blok heeft geen versnellingsbak; de aandrijving vindt via het rechter carter plaats

In die beide flenzen komen boutgaten waarmee ze tegen elkaar geschroefd worden, zodanig dat de bigends op 180 graden komen te staan.

Het klinkt simpel en voor Clemens was het dat ook. Hoewel het blok nog niet helemaal af is, twijfelen we er geen moment aan of het zal gaan lopen. Die meneer Gotink reed er in 1970 65 km/uur mee; dat zal Mister ILO straks wel overtreffen. Leuke spullen genoeg in zijn schatkamer...

