



Als ik hier druk, doet het daar pijn.

In het najaar van 2007 werd ik opgeschrikt door wat nare geluidjes, niet echt alarmerend, maar toch..... Vooral met optrekken in eerste versnelling of tijdens gas geven in twee en drie. Het geluid was onregelmatig te horen en moeilijk te lokaliseren. Aanvankelijk dacht ik aan de V-snaar of dynamolagers, maar dat kon het niet meer zijn, want tijdens een korte testrit zonder V-snaar hoorde ik toch weer eenmaal dat bewuste geluidje. Het geluid is te vergelijken met een slippende V-snaar, maar dan slechts een halve seconde hoorbaar. Misschien wat stuk in de aandrijving of zo. In de winter had ik alle tijd om te repareren, maar wat te doen? Na wat overleg met kenners besloot ik om de versnellingsbak er uit te halen om de koppelingsplaat met drukgroep te inspecteren. Dat betekent dan wel: stoelen er uit, alle vloerbedekking er uit, onderste dashboarddeel met bedrading weghalen, middentunnel losschroeven en nog wat klein spul voordat je de bak in zicht krijgt. Bij het loshalen van de versnellingsbak kwam ik een afgebroken uitlaatsteun tegen. Ik dacht nog: als die twee stukken metaal langs elkaar schuren, gaat dat wellicht knarsen en piepen, mogelijk zou dat het geluid kunnen veroorzaken. Toch maar de drukgroep, koppelingsplaat en druklager er uit gehaald en geïnspecteerd. Zag er gewoon goed uit, dus dat kon er meteen weer in. Dan de versnellingsbak deels uit elkaar schroeven. Olie: brandschoon, lagers: geen speling, aftapplug: geen metaalsplinters aan de magneet. Ook daar mankeerde dus niets aan. Afijn, de hele mikmak met gelaste uitlaatsteun weer op de juiste plek gemonteerd en de boel tot het voorjaar laten rusten. In maart begon het te kriebelen en heb ik de auto startklaar gemaakt. Op een mooie dag een uitgebreide proefrit gemaakt en leek alles voor de bakker. Na nog een aantal ritjes hoorde ik toch weer dat irritante geluidje. De Nacht van Weesp stond inmiddels op mijn lijstje om te rijden, dus daarna zou ik wel verder zien.

Voor degenen die de Nacht van Weesp niet kennen: dat is een oriëntatierit bestaande uit vier trajecten, die jaarlijks op Moederdag verreden wordt. De rit is dit jaar (2010) in het weekend van 8 en 9 mei. De start is op zaterdagavond op het Groot Plein in Weesp om 17.30 uur en eindigt op zondagmorgen ca 6.00 uur. De totale lengte is ca 250 kilometer. De goede route zoeken betekent: regelmatig stoppen, links, rechts of rechtdoor, keren en ook achteruit rijden. Als je een uitdaging zoekt voor jezelf en je oldtimer, dan is dit echt een aanrader. Er zijn nog enkele plaatsen beschikbaar, maar je kunt natuurlijk ook komen kijken bij de start op zaterdagavond. Meer informatie vindt je op www.nachtvanweesp.nl

Maar goed, laat ik mijn verhaal afmaken.

Tijdens het laatste traject van de bewuste "Nacht", hoorde ik steeds weer dat alarmerende geluidje wat inmiddels een geluid was geworden. En het kwam steeds duidelijker uit de aandrijving. Mijn navigator vroeg al een paar keer: "Wat is dat toch voor geluid", en ik wuifde dat weg met "Oh, ik denk dat de V-snaar een beetje slijpt". Nadat we gefinisht waren, (zijn trouwens derde geworden in de Classic Sport) ben ik heel behoedzaam naar huis gereden en de Triumph regelrecht in de garage geparkeerd. Eerst maar eens wat slaap inhalen. Twee dagen later ging ik maar eens kijken wat er nu echt aan de hand was en of mijn vermoeden juist was. Nou het klopte helemaal! Nadat ik de auto opgekrikt had, er onder was gekropen, was het duidelijk: dit had niet veel langer moeten duren of de cardanas zou volledig uit elkaar geslagen zijn. Alle naaldjes waren uit het

kruisstukje verdwenen en er was al ruimschoots metaal op metaal contact. Na het vervangen van alle twee de kruisstukjes was het irritante geluid verdwenen en kon ik opgelucht adem halen dat het toch nog goed was afgelopen. Bij de Triumph TR4A IRS (independent rear suspension) heb je, behalve de cardanas, ook nog een linker- en rechteraandrijfas, alles goed voor een totaal van zes koppelingen, die allemaal onderhevig zijn aan slijtage en dus allemaal goed onder controle moeten blijven, zodat deze bijtijds vervangen kunnen worden. Zo zie je, elk geluid of geluidje heeft een eigen betekenis. Het is alleen zaak de belangrijke geluiden van de onbelangrijke te onderscheiden en de juiste diagnose te stellen. Dit kan je veel stress en ergernis besparen.



Tip

Bij het verwijderen van de as(sen) altijd de flensen merken zodat deze op dezelfde plek weer teruggemonteerd worden, dit om trillingen te voorkomen.

Voor het vervangen van kruiskoppelingen heb je nodig:

- een stevige bankschroef
- een waterpomp tang
- een punttang
- doppen van verschillende maten om de boel in- en uit elkaar te persen
- een hamer
- een vetspuit met lagervet
- schuurpapier om de ogen glad te maken, zodat alles weer makkelijk in elkaar past
- en natuurlijk de nieuwe onderdelen

Ben Schaafsma