

VERSLETEN TWIN CAM, WEGGOOIEN OF REPAREREN?

“Gentlemen, we can rebuild him... We have the technology...”



Heb je net je motor helemaal klaar zoals je hem hebben wilt en dan loopt het blok kapot. Wat ga je dan doen? Een nieuwe motor kopen is een optie, maar niet iedereen houdt van alle elektronica die er tegenwoordig op zit. Daarbij moet je ook weer helemaal opnieuw beginnen om die nieuwe motor weer helemaal naar je zin te maken. Een andere optie is het blok repareren, met meteen wat power upgrades.

N et als ieder ander die oud genoeg is om vroeger op TV naar ‘De man van zes miljoen’ gekeken te hebben, weet Gert-Jan Laseur wat de beste optie is!

Eigenlijk kwam deze motor langs voor een afstelling op de bank. Hij liep niet lekker. Bij het starten buiten kwam er behoorlijk veel blauwe rook uit de uitlaten en het blok klonk rauw en tikte.

SCHADE

Omdat ik al snel door had dat deze motor niet meer fris was, weigerde ik hem op de bank te zetten voor een afstelbeurt. Bij inspectie was er duidelijk veel schade. Er zaten ijzersporen op de zuigerhemden en de cilinders zagen er slecht uit. De cam support plaat was ook zwaar ingesleten, net als de oliepomp, de nokkenassen en de tappets. Het ijzer kwam van de krukas die dus duidelijk ook al zijn beste tijd had gehad. De pinion-as van de krukas was erg ingesleten en dit is te repareren door deze af te slijpen. Dit gedeelte draait in de cam support plaat en als deze uitslijt verliest de motor veel oliedruk en heeft alles het zwaar. Minder oliedruk is slechtere smering en warmte afvoer, met alle gevolgen van dien. Door het slijpen wordt de speling groter dus draaien we een nieu-

we bus voor de cam support plaat (een nieuwe van S&S) die een kleinere binnendiameter heeft dan origineel. Dan maken we deze weer naar de specificaties van Harley en zo klopt alles weer.

BALANSASSEN

De drijfstangen waren zo enorm versleten dat het makkelijker was om bij Zodiac een complete drijfstangset met een nieuw big-end te kopen en deze in de vliegwielen te zetten. Het big-end is hol en i.p.v. een blikje erin om de olie binnen te houden komt er nu een stalen prop in, zo breed als het vliegwiel waardoor de krukas vele malen sterker wordt dan origineel. De carters haal ik helemaal leeg. Het Softail blok heeft behalve een krukas ook twee balansassen draaien naast de krukas, zowel voor als achter de krukas. Deze balansassen zitten aan een kant met een lager in het carter vast en aan de andere kant met een soort van huis, waar twee lagers in zitten en twee hydraulische spanners, die een lange ketting onder druk houden. De krukas drijft deze ketting aan met de twee balansassen. Uiteraard staat dit getimed. Het is de bedoeling dat ze contra bewegen met de krukas, om zo de trillingen te verminderen. Ik vervang de twee krukaslagers voor nieuwe, samen met de ketting, de spanners, de tandwiel en de vier lagers van de balansassen. Als dit allemaal gedaan is monteert ik de balansassen en de krukas, vervolgens de ketting en spanners en dan kan het onderblok weer dicht.

S&S UPGRADE

Eerst overwoog ik om de zuigerjets die onder de zuigers zitten terug te plaatsen. Maar aangezien we nu alles vervangen hebben door S&S onderdelen, vervang ik deze ook voor een set van S&S die i.p.v. één kant zelfs twee kanten op sproeien. Het was makkelijker geweest om dit te doen voordat je de carters dicht maakt, maar goed... S&S levert een 110 upgrade kit voor de 2007- en latere modellen en hier zit wel het meeste bij wat je nodig hebt bij een blokschade als bij deze Twin Cam. De kit heeft mooie cilinders met een 4" boring wat de motor met de standaard 4 3/8" slag een 110 ci maakt. Voor de oudere modellen met de kortere slag is er ook een kit die er dan 100 ci van maakt. Er zitten prachtige zuigers bij van CP, compleet met de veren en pakkingen. De cilindervoering is van heel sterk staal gemaakt maar is erg dun onderin. Je moet hem niet per ongeluk ergens tegenaan stoten, want dan is het stuk. Maar in de praktijk zweeft dit gedeelte in het carter en ik heb er al ontelbaar veel gemonteerd zonder problemen. Een overmaat zuiger kun je wel vergeten. De kit is gemaakt voor de standaard koppen en door de inhoudstoename gaat de compressie gelijk lekker mee omhoog. Het monteren is recht toe recht aan en prima te doen. Als tweede zit er bij de kit eigenlijk een ‘chest upgrade’ kit met S&S EZ start cams, wat een heerlijke nokkenas is als je motor wat meer compressie heeft.

READY TO RUMBLE

De chest upgradekit bestaat uit een set nokkenassen, compleet met lagers, een cam support plaat, twee nieuwe S&S spanners, tappets en een set stoterstangen met hulzen, die je zonder de klepdeksels van de motor af te halen, kan monteren en demonteren. Als laatste zit er ook een zeer mooie S&S oliepomp bij. Montage is prima



De versterkte krukas opnieuw gebouwd.



De S&S cam support plaat.

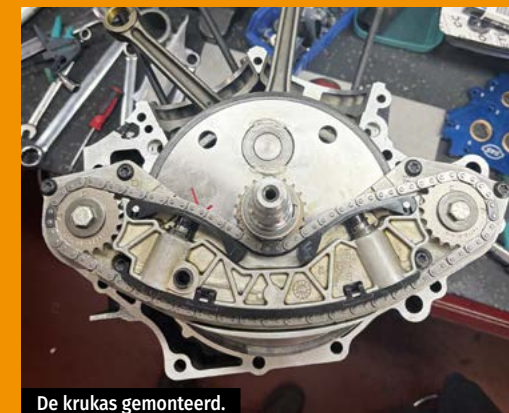


De S&S 585 ez start cams gemonteerd.



S&S zuigersproeiers die 2 kanten op sproeien.

**NA VEEL SCHOONMAKEN KAN
HET HELE BLOK IN ELKAAR,
DAN IS DEZE 110 TWIN CAM B
MOTOR WEER KLAAR VOOR
VEEL MOTORPLEZIER.**



De krukas gemonteerd.



Het monteren van de geleiders.

te doen en de kit is van hoge kwaliteit. Na veel schoonmaken kan het hele blok in elkaar en dan is deze 110 Twin Cam B motor weer klaar voor vele kilometers motorplezier. Het blok is weer betrouwbaar en ook is er ook een behoorlijke winst in vermogen en koppel, met de power om een originele M8 voor te blijven. En de kosten voor de gehele operatie? Nog lang geen zes miljoen dollar! De S&S kit zit rond de 3300 euro, deze zeer slechte krukas staat voor 1500 euro weer zijn mannetje. Met alle onderdelen plus het arbeidsloon staat deze motor er weer helemaal fris bij voor 7500 euro. Net als TV-astronaut Steve Austin in de jaren '70 is deze Twin Cam... ‘Better than before. Better, stronger, faster!’!

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]



De zuigerclip is gemonteerd en de cilinder kan nu naar beneden.