



KEVIN'S STREET TWIN BATTLE DYNA

Goede Tijden Betere Tijden

Kevin is al jaren een bekend gezicht in de dragrace scene met zijn Dyna FXDX-T. Met alleen een big bore kitje van 95 ci, een midrange cam en een goede Bassani uitlaat lukte het Kevin in de Street Twin Battle menig tegenstander met veel meer power achter zich te laten. Omdat het geweld van zijn tegenstanders steeds heviger wordt, vroeg Kevin Gert-Jan om zijn fiets, met beperkt budget, wat sneller te maken...

Iedereen kan met veel poen een killer maken, maar met een niet al te groot budget is het wel wat lastiger. Ook levert een Twin Cam minder vermogen dan de M8, maar er zit dan ook 20 jaar ontwikkeling tussen die twee.

TOEREN

Er gaat dus getuned worden met behoud van het originele onderblok, wat ook gewoon in de motor blijft zitten. Dus geen freeswerk, of een krukas wisselen. Dit model is verkocht van 2001 tot 2003 en herkenbaar aan de groter verstelbare voorkuip en de typerende Cordura nylon tassen. De Twin Cam uit de eerste serie heeft een 4" slag. Dit is relatief kort, maar het houdt wel in dat je meer toeren kan maken dan een motor met een langere slag, zoals bijvoorbeeld de M8 met een 4 3/8 of een 4 1/2" slag. De langere slag zorgt ervoor dat er meer koppel is, maar zorgt ook voor het nadeel dat de zuigersnelheid bij hetzelfde toerental hoger is. Toeren draaien is power produceren, mits je een nokkenas kiest die bovenin het toerenbereik ook power geeft en je de motor aanpast zodat er ook voldoende lucht doorheen gaat.

HEERLIJKE CAM

Om het in een klein budget te houden worden de standaard cilinders uitgeboord naar 3.937" boring. Dit is wel het maximale voor een originele cilinder. Wiseco maakt mooie forged pistons met een verhoging wat de compressie naar 10.5 op 1 brengt met een standaard kop. Dit kun je nog wat opkrikken door een keuze te maken in de dikte van de voet- en koppakking. Ook belangrijk is de squish en deze zuiger heeft een mooie brede squishrand aan beide kanten. Dit zorgt ervoor dat bij het comprimeren van de lucht en het mengsel, alles mooi naar het midden van de verbrandingskamer wordt geduwd richting de bougie die uiteindelijk de boel moet aansteken. Als nokkenas kies ik voor de 585 cam van S&S. Heerlijke cam die makkelijk 6500 t.p.m. loopt en daar ook de power vast kan houden, mits gesteund door hogere compressie en een goede in- en uitlaat flow. Bij het monteren van de cam vervang ik de lagers en de hydraulische units om problemen te voorkomen. Geen gedoe met tandwielen of hydraulische spanners. Gewoon het oude spul erin, wat als je het onderhoudt, eigenlijk geen problemen geeft.

KOPPEN

De oude Twin Cam koppen zijn voorzien van dikkere kleppen en klepveren die niet veel lift kunnen hebben. Ook was er in de originele koppen al materiaal uit het inlaatkanaal wegge-

haald, wat de kop niet beter maakt. Ik had nog een set koppen uit 2014 liggen van een schafde Bagger. Deze koppen kunnen de 585 cams gewoon aan, vanwege de dunnere en lichtere kleppen en de, na 2004, standaard door Harley geplaatste 'Beehive' klepveren. De koppen zijn door ons voorzien van grotere inlaat kleppen en een uitlaatklep met een beter flow. Nieuwe geleiders geplaatst en de zittingen gefreesd. Daarna zijn de in- en uitlaatpoorten CNC gefreesd en nabewerkt.

BETERE TIJDEN

Als inlaat ga ik voor een Mikuni 45, compleet met spruitstuk en luchtfilter. Qua top-power niet te evenaren deze zeer goede gasfabriek. Helaas had de Dyna ook nog een originele ontsteking, dus deze ook vervangen. Als je met de compressie omhooggaat en je een betere kop maakt, dan zal de ontsteking achteruit moeten en daarvoor heb je een verstelbare ontsteking nodig. De stepped Bassani kan er weer op. Als stoterstangen neem ik een set verstelbare van S&S. Als alles weer in elkaar zit, kan de motor gestart worden. Hij loopt heerlijk wild en pakt goed op. Op de Dyno waren de resultaten heel fijn en Kevin heeft inmiddels al wat inrij kilometers gemaakt tijdens de Street Twin Battle in Breda. Meer power en beter doorlopen bovenin, zal in de toekomst voor betere tijden zorgen!

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]

BRIJKE ONDERDELEN EN PRIJZEN (EX BTW)

- Wiseco zuiger set: € 270,-
- S&S 585 EZ start cams: € 511,-
- 1,9" inlaat kleppen: € 43,- (x 2)
- Uitlaat kleppen: € 43,- (x 2)
- S&S stoterstangen met hulzen: € 293,-

- S&S tappets: € 225,-
- CNC koppen frezen en bewerken: € 1500,-
- Cilinders boren en honen: € 300,-
- Mikuni compleet: € 826,-
- Twin Tec ontsteking: € 578,-



De cilinder is er klaar voor.



Wiseco zuiger met mooie squish kanten.



Heel belangrijk: het op maat maken van de zuigerveren.



S&S EZ start cams.



De Bassani 2 in 1 die zeer goed werkt.



De cam support plaat met nieuwe lagers en cams.



Alles weer op z'n plek.