



WESLEY'S TWIN CAM STREET GLIDE

Van 103 naar 124

De Harley van Wesley kwam binnen als een brave 103 ci. Hij wilde door Gert Jan een echte dikke Twin Cam laten bouwen. S&S verkoopt nog steeds de 124 Hot Set Up Kit voor de Twin Cam. Hierbij gaat de boring van 3 7/8" naar 4 1/8" en de slag van 4 3/8" naar 4 5/8". Gert Jan nam de klus graag aan, maar om van 103 naar 124 te gaan, moest er best veel gebeuren.

De S&S 124 Hot Set Up Kit komt met een complete krukas met mooie sterke drijfstangen, een set cilinders met zuigers, een set koppen, 640 EZ Start nokkenassen compleet met lagers en tandwielen, verstelbare stoterstangen en 4 nieuwe tappets en een set tuimelaars met roller tips compleet met 4 assen. Verder zitten er nog sterkere tapeinden voor de cilinders bij, en iets lagere zuiger sproeiers.

AAN DE SLAG

Als eerste moet het oude blok uit de motor gehaald worden en de carters leeg gemaakt. Om de grotere boring kwijt te kunnen, moeten als eerste de beide cilindergaten in het carter groter gefreesd worden. Dit blijft opletten, want voor je het weet zet je er je handtekening op en dat is niet wat je wilt. Als de gaten op maat zijn, monteer ik altijd even de cilinders om zeker te weten dat ze passen. Daarna is er nog wat boor- en freeswerk voor de meegeleverde verjongde carterbout, die precies tussen de cilin-

ders zit. Ik pas gelijk de 640 lift nokkenassen om te controleren of de nok nergens wat kan raken. Vaak moet hier een klein beetje ruimte voor worden gemaakt. Als dit klaar is kan het schoonmaken beginnen. Alle carters van 2003 en later hebben links een enkel krukaslager. S&S raadt dit af en ziet er graag een dubbel Timken lager voor in de plaats. Timken maakt hier een insert voor en met speciaal gereedschap pers je de insert in het carter en na het boren van twee oliekanalen en kleine boutjes om de insert te borgen, zit de insert op zijn plek. De dubbele lagering zorgt voor meer stabiliteit van de krukas in het carter. De bijgeleverde lagere oliesproeiers van S&S kunnen nu in het carter. Daarna monteer ik de tapeinden, waar de cilinders en koppen mee vast worden gezet. Van tevoren goed de draad in het carter gecontroleerd en de tapeinden vastgezet met een sterke Loctite. Nu kan de krukas erin. Links het dubbele Timken lager en rechts van de krukas het enkele Harley lager. Van tevoren meet

ik altijd de slingering van de S&S krukas en ook deze is weer mooi: minder dan 1/100 mm slingering. Met de krukas in het carter monteer ik het onderblok in de motorfiets.

EZ START 640 NOKKEN

Omdat er een dubbel Timken lager aan de kant van de dynamo zit, moet er een spacer bij van een 1999-2002 model. Deze had standaard nog het dubbele lager. De dynamo en vliegwiel kan er nu in. Daarna bouw ik het primair erop. Omdat het een 2014 model is met het nieuwe type compensator, vervang ik deze door een Star Racing. De originele wil bij misbruik wel eens breken met enorme gevolgschade. Aan de koppeling hoeft weinig veranderd te worden. Met een zwaardere veer en een lock up drukgroep kan de power prima naar het achterwiel worden overgebracht.

Bij de kit is gekozen voor tandwiel-aangedreven nokkenassen. Deze zijn niet aan te raden bij het gebruik van een originele krukas, omdat deze vaak een grotere slingering hebben op de pinion-as en daardoor meer schade veroorzaken dan voordeel geven. Een ketting-aangedreven nokkenas-as kan namelijk meer slingering aan, dan tandwielen. We monteren dus de EZ Start 640 nokkenassen uit de S&S kit. Deze staan garant voor een enorm koppel onderin en veel power in de hogere toerentallen. Dit in combinatie met veel inhoud met hoge compressie. De tappets zijn ook meegeleverd. Je kunt de standaard cam support plate gebruiken en de



Carters uitgefreesd voor de grote 4 1/8" cilinders.



Het linker originele krukaslager wordt vervangen voor een dubbel Timken lager.



De 640 EZ Start gear driven cams op hun plek.

standaard oliepompe, maar de klant gaat voor de S&S pompe en plaat die je er extra bij koopt. De plaat is ook gemaakt voor hydraulische spanners en omdat deze komen te vervallen levert S&S er twee aluminium plaatjes bij, die de oliekanalen naar de spanners afichten. Als eerste gaan de meegeleverde inner nokkenaslagers in het carter, daarna kan de pompe erin. Vervolgens monteer ik de nokkenassen in de cam support plate die daarna in het carter worden vastgezet, samen met de oliepompe. Dan het krukas-tandwiel en nokkenas-tandwiel vastzetten op moment en de boel kan dicht. Tappets met tappet-covers kunnen erin en ook dit is nu klaar. Nu kunnen de zuigers en cilinders gemonteerd worden. Cilinders goed schoonmaken, zuigerveren controleren. Ik monteer de zuiger met de veren, de pistonpen en 1 clipje altijd in de cilinder, en zet deze als geheel op het carter. Is en blijft een beetje opletten, maar prima te doen. Door de grote boring komt de grote 0-ring onder de cilinder te vervallen, want S&S levert er een voet pakking bij. Ook moeten de originele dowel pins vervangen worden door die van S&S. Deze hebben een kleine o-ring om lekkage te voorkomen van de retour-olie vanuit de kop door de cilinder heen. De pistonpen heeft een off-set en er is een voorste en achterste zuiger. Je kunt ze verkeerd om doen, maar voor iemand met ervaring spreekt het redelijk voor zich.



Vanwege de grotere boring, moet er een andere verjongde bout tussen de cilinders.



Het onderblok zit er weer in!



Cam support plate van S&S gemonteerd.

GROTERE INJECTOREN
De S&S koppen zien er prachtig uit. Heerlijke grote kleppen met een mooie bath tube kamer. Er zitten ook nieuwe kopbouten bij en MLS (Multi Layer Steel) koppakkingen. Ik trek deze altijd op moment, haal ze na een kwartier weer los en doe het nog een keer, omdat de MLS pakkingen toch een beetje inzakken en daardoor van het aanhaalmoment aflopen. Nu kunnen de bijgeleverde tuimelaars met roller top erin, de deksels erop en als laatste de stoterstangen monteren en afstellen. Nu is de motor klaar. Voor de inlaat heb ik bij HPI een CNC gefreesde laten maken. Deze sluit perfect aan op de grote inlaatpoort van de S&S koppen en heeft een vlinderklep van maar liefst 62 mm, wat een enorm verschil is met een standaard. Ook heb ik grotere injectoren gemonteerd. De achterplaat van het Sands luchtfilter heb ik op de freesbank gehad, omdat het gat niet groot genoeg was voor de 62 mm gasklep. Deze loopt nu mooi in een radius mee.

De Twin Cam 124 van Wesley is nu klaar en kan de rollenbak op voor het afstellen met Diag4Bike. Het resultaat is 150 pk aan power en een mooie 221,5 Nm aan koppel!

[Tekst & foto's: Gert Jan Laseur - Almere]



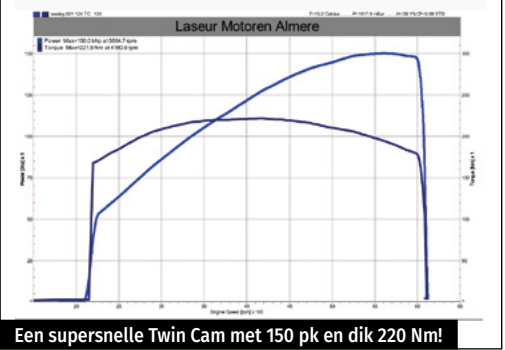
S&S krukas met 4 5/8" slag (standaard 4 3/8" slag).



De S&S oliepompe gemonteerd.



Zwaardere diafragmaveer en drukplaat met gewichten. Compensatorveer van Star Racing.



Een supersnelle Twin Cam met 150 pk en dik 220 Nm!

KOSTENPLAATJE

• S&S 124 Hot Set Up Kit	€ 6.400,-
• S&S pompe en cam support plate	€ 900,-
• Timken set up plus lager	€ 400,-
• Star compensator.	€ 560,-
• HPI Throttle 62-64 mm	€ 1.500,-
• Lock Up Zodiac	€ 435,-
• Injectors 71	€ 400,-
• Olie en filter	€ 100,-
• Pakkingen	€ 150,-
• Diag4bike tune	€ 895,-
• Werkplaats-uren	€ 1.500,-
Totaal	€ 13.240,-