



UPGRADE ROAD GLIDE NAAR MINSTENS 150 PK

# Mission accomplished!

Tijdens de afgelopen Bigtwin beurs raakte Gert Jan Laseur aan de praat met Rick, die een 2022 Road Glide heeft. Hij was wel in voor een mooie kit op zijn motor. Rick's bike was al voorzien van Vance and Hines voorbochten met het beroemde (beruchte?) crossmember in combinatie met Vance and Hines einddemers, een Screamin' Eagle heavy breather luchtfilter, verstelbare stoterstangen van S&S en een Screamin' Eagle nokkenas. Ook was de bike getuned met Diag4Bike. Gert Jan kreeg carte blanche, als er maar minstens 150 pk uit de motor kwam.

Bij het demonteren van de nokkenas vielen er gelijk een paar dingen op. Allereerst zaten er helemaal geen verstelbare stoterstangen in en de nokkenas was geplaatst zonder een nieuw lager zonder kooi. Ook zagen de tappets er al behoorlijk slecht uit en was er al lichte schade te zien op de nokkenas zelf. De pomp en cam support plaat waren origineel en prima. De spanner was ook licht ingelopen. Dit was een financiële tegenvaller, want alles bij elkaar heb je het toch over 1.000 euro extra kosten. De krukas heb ik nagemeten en deze was prima qua slingering op de pinen-as.

Als nokkenas kies ik voor de Star 3/4 cam die met zijn 0.585 lift en power van 2500-6500 mooi past bij deze configuratie. 0.585 betekent de lift van de klep in inches, het is niet de hoogte van de nok van

de nokkenas. Voor de techniek freaks: de hoogte van de nok is de kleplift gedeeltelijk door de tuimelaar-overbrenging. De originele tappets vervang ik dus voor een set nieuwe S&S tappets. Uiteraard een sterker nokkenaslager en ook billet tappet cuffs in plaats van de standaard plastic exemplaren. De oliepomp en cam support plate gaan er zo weer in en omdat we toch bezig zijn monteer ik een nieuwe nokkenaskettingspanner.

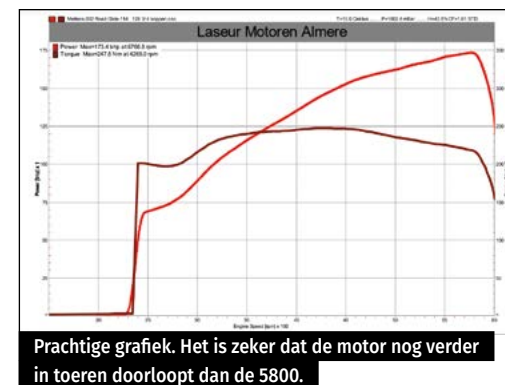
## STUD LOCK LOCTITE

Ik had een set cilinders en zuigers besteld van S&S met een 4 1/4" boring. Met de standaard slag van 4 1/2" komt dit op 128 c.i. en met een compressie-verhouding van 1 op 11,1. Bij demontage van de oude cilinders viel mij op dat een van de tapeinden hoger stond dan de andere 7. Ik heb de draad

bekeken, maar gelukkig was hij alleen los gegaan bij het demonteren van de koppen, alhoewel de andere tapeinden ook niet echt goed vast zaten. Ik heb alle tapeinden met Stud Lock Loctite vastgezet. Als de zuigers er af zijn, heb ik ook de zuigersproeiers van Harley nagetrokken en helaas zaten deze boutjes ook allemaal maar net vast. De verhalen zijn dat de oliedruk hierdoor wat kan zakken, better safe than sorry. Nu kunnen de S&S zuigers na controle van de zuigerveren gemonteerd worden.

## GROTERE KLEPPEN

Dit keer gaan we niet voor standaardkoppen, maar monteren we onze eigen bewerkte koppen. Dit houdt dat we de standaardkoppen behoorlijk veranderd hebben. Allereerst gaan er nieuwe geleiders in met in- en uitlaatkleppen die 2 mm groter zijn dan standaard. De in- en uitlaatpoort worden een stuk groter en beter qua vorm gemaakt en daarna getest op een flowbank. Bij de koppakking zit een klein gaatje in de kop, dat nodig is om het oliekanal te boren waar olie doorheen loopt om de uitlaatklepgeleider te koelen. Harley laat dit open en door een verhoging in de koppakking wordt dit gaatje gedicht. Maar hoe groter de boring, hoe meer het gaatje naar de rand van de pakking komt. Daarom lassen dit gaatje dicht en vlakken de kop. Als laatste worden de klepzittingen gefreesd voor de grotere kleppen. Daarna wordt de kop qua inhoud gemeten om de compressie-verhouding te bepalen. Ik monteer de tapeinden voor de tuimelaars en



Prachtige grafiek. Het is zeker dat de motor nog verder in toeren doorloopt dan de 5800.



De S&S tappets gemonteerd met de S&S tappet cuffs.



De originele tappets waar de harde laag van de wietjes aan het aflopen is.

Star gepolijste klepveren met titanium collars. De veren zijn eigenlijk van P.S.I. en deze zijn een van de beste op de markt. Door de titanium collars houden we de massa laag en sterk. Vergeet niet dat een klep bij 6000 toeren 50 maal per seconde open en dicht gaat. Hoe minder zwaar dat gaat, hoe minder stress en slijtage op de nokkenas, tappets, stoterstangen, tuimelaars, enzovoorts. Na het monteren van de decompressie-kleppen kunnen de koppen er op. De kopbouten mag je maar één keer gebruiken, dus daar gaat ook een set van S&S in. Tuimelaars en assen houden we gewoon origineel Harley.

## AIR FUEL VERHOUDING

Als inlaat neem ik een 64 mm SE Throttle met een CNC bewerkte spuitstuk. Injectoren neem ik de 6.8 van Screamin' Eagle, die achteraf nog maar net bleken te gaan voor deze motor. Als luchtfilter plaats ik de Heavy Breather terug. De Vance and Hines uitlaatset gaat er ook weer op en de motor kan op de bank. Afstellen van de injectie doe ik met Diag4Bike. Ik start met een verzonnen afstelling en rol hem rustig in op de bank. Intussen let ik heel goed op de Air Fuel verhouding en maak tussentijds wat aanpassingen. Na een paar keer rollen, afkoelen en correcties maak ik wat pulls van 3000-4500 toeren en pas de



Controle van de krukas op slingering.



De door ons bewerkte kop met plus 2 mm grotere kleppen.



Draaien van spacer-ring om de Heavy Breather pas te maken.

mapping weer aan. Daarna een paar vol gas pulls met beide ogen op de Air Fuel. De motor liet gelijk 155 pk zien. Nu kan de motor met de klant mee die 'm dan kan in rijden. Na 400 km nieuwe olie er in en dan bij 1000 km weer op de bank voor de uiteindelijke afstelling.

## BASSANI ROAD RAGE

Eigenlijk was ik niet helemaal blij met dit resultaat. De motor gaf wel het vermogen wat we afgesproken hadden, maar ik had toch verwacht dat ik richting de 170 pk zou uitkomen. Ik belde Rick dat hij klaar was en vertelde hem dat ik het gevoel had dat het luchtfilter wat aan de kleine kant is en dat ik ook niet gek ben van de Vance and Hines cross member bochten met de hele dunne 3/4 buizen. Bij het meten op de bank is de achterste cilinder door het crossmember altijd de weg kwijt. Ik vind het gewoon niet geschikt als uitlaat voor een dikke motor. Als alternatief vindt Rick de Extreme Breather van Harley wel mooi. Ik heb er geen ervaring mee, maar hij was groot en de bocht van de Throttle naar het filter is veel mooier, dus het leek mij een goed plan. Verder wilde ik graag stepped headers. Dit zijn voorbochten die in stappen groter worden. Beschikbaar was een zwart chromen, 2 in 1 Bassani Road Rage. Mooie lange en gelijk van lengte voorbochten met een lange demper, dus



De originele pomp gaat er weer in terug.



De S&S zuigers gemonteerd in de cilinders.

## GEBRUIKTE ONDERDELEN

- S&S 128 cilinders en zuigers compleet met pakkingen € 1.700,-
- Snelle koppen Custom met grote kleppen € 3.000,-
- Star Racing klep veren € 740,-
- Star 3/4 cam. € 480,-
- Tapeinden tuimelaars € 145,-
- S&S kopbouten € 180,-
- 64 mm Throttle Body € 700,-
- CNC ported intake € 385,-
- S&S tappets € 300,-
- S&S stoterstangen. € 370,-
- Nokkenaslager € 20,-
- Kettingspanner nokkenasketting € 40,-
- S&S tappet cuffs € 100,-
- Extreme Breather € 550,-
- Bassani Road Rage black Chrom € 1.850,-
- Diag4Bike met afstelling op de bank € 895,-
- Totaal € 11.455,-

veel volume waar een grote M8 motor dol op is.

## BIJNA 20 PK MEER

Rick besloot om gelijk te gaan voor de Bassani en het Extreme Breather luchtfilter. Deze is echt twee keer zo groot en zag er veelbelovend uit. Helaas kwam hij tegen de spoiler aan, die onder de kuip van de Road Glide zit, maar na wat draaiwerk heb ik 'm iets naar buiten kunnen zetten, zodat hij nu netjes past. De uitlaat ging er mooi op en zwart chromen is gruwelijk mooi! De motor ging na montage van de Bassani en het Extreme luchtfilter weer op de bank en opnieuw afgesteld. Het was voor mij gelijk duidelijk dat de motor nu veel beter functioneert met deze combinatie. De testbank liet dan ook na een snelle afstelling bijna 20 pk meer zien.

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