



Fat Boy upgrade (deel 2)

Vorig jaar heb ik een S&S 128 kit gemonteerd op de Fat Boy van Frank (zie Bigtwin 416). Nu is hij teruggekomen vvoor nog wat meer power. En met zoveel power aan boord is het ook wel lekker als je voldoende remvermogen hebt, dus ook daar gaan we wat aan doen.

Voor wat betreft remmen is er voor de Softail niet veel op de markt. Arlen Ness maakt wel grotere schijven voor de bagger modellen, dus heb ik een 14" remschijf van een Bagger op de Softail gemonteerd en deze voorzien van een Arlen Ness 6-zuiger remklauw. Dit maakt een enorm verschil. Achter is er ook niet veel keuze en na veel zoeken en lang wachten kwam eindelijk de 4-zuiger remklauw van Beringer binnen. Qua remmen zijn we nu klaar!

NIEUW KOPPELINGSHUIS

Ook wilde Frank dat het originele koppelingshuis werd vervangen door een sterkere. Hij had

wat plaatjes gezien van gebroken en afgescheurde buitenhuizen. Het koppelingshuis heeft hij zelf in Engeland besteld. Deze is uit vol materiaal gefreesd en hard geanodiseerd. Dit helpt tegen het inslaan van de koppelingsplaten en het dichtere materiaal, waar de platen aan het huis trekken, voorkomt afbreken. Als dit zou gebeuren, dan heeft dit zeer grote gevolgen. Ik heb het nog nooit gezien, maar beter voorkomen dan repareren. Het originele huis zit geklonken en door ongeveer in het midden een gat te boren, verliest de klinknagel z'n sterkte en dan pers je hem er zo uit. Het nieuwe huis zit met bouten vast.

WARD PERFORMANCE

De S&S 128 kit op Frank's motor pakte niet helemaal goed uit, eerlijk gezegd. Ik was begonnen met een Thundermax, maar daar wilde hij heel lastig op starten. Daarna heb ik deze er af gehaald en de afstelling met Diag4bike gedaan. De motor startte nu prima en liep ook beter, maar bovenin wilde hij gewoon niet lekker doorlopen. Hij gaf uiteraard wel 200 Nm koppel en 132 pk, maar ik had toch wel richting 145-150 verwacht. Misschien lag het aan de S&S 2-1 uitlaat met katalysator? Ik weet het niet, maar persoonlijk vond ik het resultaat enigszins teleurstellend. Ook gooide de motor relatief veel olie eruit via de carterontluchting. Nadat ik nu de motor weer uit elkaar had, zag ik dat de koppen sporen van lekkage hadden bij de zittingen, dus waarschijnlijk is dit de reden geweest van het verlies van topvermogen. Ook vond ik de zuigerveren niet er uit zien zoals het hoorde en heb deze vervangen. De koppen heb ik opgestuurd naar Ward Performance via Fuel Moto. Nu zijn ze wat gevlaakt, de kanalen zijn bewerkt en er zitten grotere kleppen in met nog sterkere klepveren. Ook zijn de zittingen vervangen en opnieuw gefreesd. Fuel moto raadde de Ward 580

cam aan, dus die hebben we er meteen bij besteld. Frank wilde de uitlaat houden en de Throttle body werd een Screamin' Eagle 64 mm met het CNC bewerkte spruitstuk als extra optie.

S&S GUARDIAN KIT

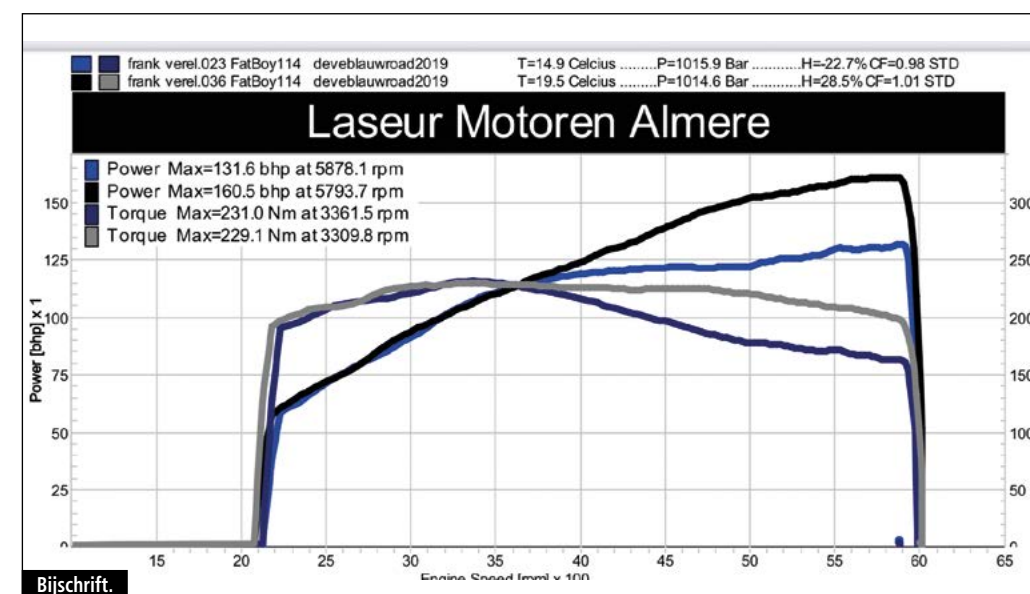
Frank wilde ook de S&S Guardian kit in de koppen. Dit houdt in dat de tuimelaars met rollen zijn, er een sterkere as in zit en de tapeinden van A.R.P, maar deze had hij al. Heel mooi spul van S&S, puur gericht op levensduur en makkelijk te monteren. Nadat alles weer in elkaar gezet was, starten en lopen. Na een beetje inrollen op de bank en wat bijregelen heeft Frank hem eerst ingereden. Hij belde al snel dat de motor heel goed reed en dat er geen olie meer uit de breather kwam. Er zit een kleine catch can op, die eerst behoorlijk snel vol liep met olie, maar daar kwam nu alleen nog maar een beetje water uit. Na een paar duizend kilome-

ter kwam Frank voor nieuwe bandjes en het afstellen op de bank. Hij zei wel dat de motor behoorlijk benzine verbruikte Dat klopt, want ik had 'm ook lekker rijk afgesteld meegegeven.

DURE LAATSTE PK'S

De runs op zondagmiddag zijn meestal de beste, want na een uur of twee afstellen op de bank had ik een prachtig resultaat met dik 160 pk op het wiel. Ook loopt de motor nu wel door in toeren. De meeste M8 motoren halen wel 150 met de standaard koppen, dus dit geeft aan hoe goed die eigenlijk al zijn. Maar, zoals bekend, hoe meer power, hoe duurder de laatste pk's. Ik ben er zeer tevreden mee en de uitlaat doet het ook prima en nog steeds met de katalysator erin. De motor loopt als een jet fighter, dus het is best handig dat de eigenaar een piloot is.

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



Bijschrift.



Bijschrift.



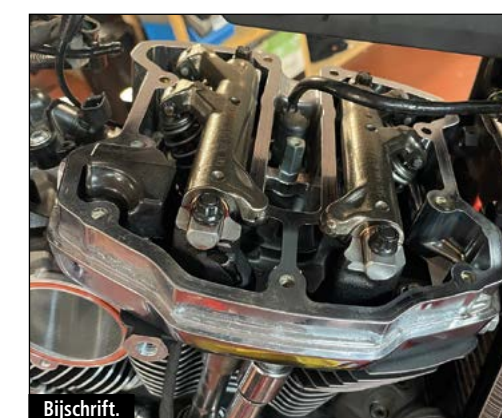
Bijschrift.



Bijschrift.



Bijschrift.



Bijschrift.



Bijschrift.

CRUX TRIDENTIS CHOPPER

ALGEMEEN

Eigenaar: Mitchell Reijnders
Bouwer: Mitchell Reijnders / René Groot Wassink / BCCB

MOTORBLOK

Bouwjaar: 1994
Merk: Harley-Davidson
Type: XLH 883
Cilinderinhoud: 883 cc
Versnellingsbak: 5-bak
Ontsteking: stock
Carburateur: H-D CV
Luchtfiler: Wannabe Choppers 'Wannasucker'
Uitlaat: slash cut

RIJWIELGEDEELTE

Frame: VG Motorcycles, weld-on hardtail
Voorwiel: stock XLH wiel 19 inch
Voorband: Avon
Voorrem: stock
Voorvork: 8" overstock 39 mm
Balhoofdplaten: stock
Achterwiel: stock XLH wiel
Achterband: Avon
Achterrem: stock, gemodificeerd voor hardtail

DIVERSEN

Stuur: Biltwell Re-Bar
Snelheidsmeter: geen
Hendels: Wannabe Choppers
Handvatten: Dock66 classic white grips
Koplamp: Bates Square Light-bar
Olietank: horse-shoe door René
Foot controls: mid-controls
Benzinetank: Ironhead peanut tank
Zadel: solo seat en pussy-pad door Miller
Achterspatbord: Penz
Voorspatbord: duct tape, als het regent
Achterlicht: Roadside Parts mini-bulb
Bijzonderheden: veel one-of onderdelen en modificaties door René

SPUITWERK

Kleur: zijdeglans zwart
Spuiters: Mitchell Reijnders en Gerrit Beuving
Bijzonderheden: Schildering op gastank door Mitchell